



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 - 2014

Dokument na schôdzu

A7-0210/2013

7.6.2013

*****I**
SPRÁVA

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o pravidelnej kontrole
technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení
smernice 2009/40/ES
(COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Werner Kuhn

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 text označený *hrubou kurzívou*. *Štandardná kurzíva* označuje príslušným oddeleniam tie časti návrhu aktu, ku ktorým sa navrhuje oprava pri príprave konečného znenia textu (napríklad zrejme 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, 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	72
STANOVISKO VÝBORU PRE PRIEMYSEL, VÝSKUM A ENERGETIKU	74
STANOVISKO VÝBORU PRE VNÚTORNÝ TRH A OCHRANU SPOTREBITEĽA.....	93
POSTUP	137

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES

(COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2012)0380),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C7-0186/2012),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na odôvodnené stanoviská, ktoré predložili v rámci protokolu č. 2 o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality francúzsky Senát, holandská prvá komora, holandská druhá komora, švédsky Riksdag, cyperský parlament a v ktorých sa uvádza, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 12. decembra 2012¹
 - po porade s Výborom regiónov,
 - so zreteľom na článok 55 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanoviská Výboru pre priemysel, výskum a energetiku a Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa (A7-0210/2013),
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, 15.2.2013, s. 128.

Pozmeňujúci návrh 1
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 3

Text predložený Komisiou

(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.*

Pozmeňujúci návrh 2
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 3a (nové)

Text predložený Komisiou

Pravidelné kontroly technického stavu sú súčasťou širšieho systému kontrol technického stavu vozidiel, pričom prvou požiadavkou na vlastníkov vozidiel je to, aby zabezpečili dobrý technický stav vozidla vždy pri jeho používaní.

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. ***Pravidelné kontroly by mali byť hlavným nástrojom na zaistenie dobrého technického stavu vozidiel. Cestné kontroly obchodných vozidiel by mali len dopĺňať pravidelné kontroly a mali by byť zamerané na*** vozidlá, ktoré predstavujú bezprostredné ohrozenie bezpečnosti cestnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh

(3a) Všetky vozidlá používané na verejných pozemných komunikáciách musia byť v dobrom technickom stave vždy, keď sa používajú, pričom to nemá vplyv na požiadavky na pravidelnú kontrolu technického stavu vozidiel.

Odôvodnenie

Pozmeňujúci návrh 3
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 3b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(3b) súčasťou presadzovania opatrení na zaistenie dobrého technického stavu vozidiel by mali byť aj kampane na zvýšenie informovanosti zamerané na majiteľov vozidiel a zamerané na rozvíjanie osvedčených postupov a zvykov pravidelných kontrol svojich vozidiel.

Odôvodnenie

Vzdelávanie vlastníkov vozidiel, pokiaľ ide o základnú kontrolu, ako napríklad kontrolu pneumatík, je dôležitou súčasťou systému kontroly technického stavu, ktorú treba zdôrazniť.

Pozmeňujúci návrh 4
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 pravidelných kontrol technického stavu je však potrebné zabezpečiť, aby vozidlá po tom, čo boli uvedené na trh, aj naďalej spĺňali bezpečnostné normy počas celej životnosti. **Tento systém by sa mal týkať kategórií vozidiel, ktoré sú vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS, v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, a v smernici**

(4) V rámci Únie bolo prijatých niekoľko technických noriem a požiadaviek vo vzťahu k bezpečnosti vozidiel. Prostredníctvom systému pravidelných kontrol technického stavu je však potrebné zabezpečiť, aby vozidlá po tom, čo boli uvedené na trh, aj naďalej spĺňali bezpečnostné normy počas celej životnosti. **Členské štáty môžu zaviesť národné požiadavky týkajúce sa kontroly technického stavu vozidiel pre kategórie vozidiel, ktoré sú vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS. Tento systém vnútroštátnej technickej kontroly by sa mal týkať kategórií vozidiel vymedzených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie**

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 so samostatnými technickými
jednotkami, ktorou sa zrušuje smernica
74/150/EHS.

motorových vozidiel a ich prípojných
vozidiel, systémov, komponentov a
samostatných technických jednotiek
určených pre tieto vozidlá, a v smernici
Európskeho parlamentu a Rady
2003/37/ES z 26. mája 2003 o typovom
schválení poľnohospodárskych alebo
lesných traktorov, ich prípojných vozidiel a
ťahových vymeniteľných strojov, spolu s
ich systémami, komponentmi a so
samostatnými technickými jednotkami,
ktorou sa zrušuje smernica 74/150/EHS.

Pozmeňujúci návrh 5
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 5a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

***(5a) Včasné odhalenie nedostatkov v
technickom stave motorového vozidla
pomáha napraviť tieto nedostatky, a tak
predchádzať nehodám, pričom ušetrené
výdavky súvisiace s nehodami by sa mali
použiť na čiastočné financovanie
vytvorenia bonusového systému.***

Pozmeňujúci návrh 6
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6) Veľkú časť celkových emisií z cestnej
dopravy, predovšetkým emisií CO₂,
spôsobuje menší počet vozidiel
s nefunkčným systémom regulácie emisií.
Odhaduje sa, že 5 % vozidlového parku
spôsobuje 25 % všetkých emisií
znečisťujúcich látok. Preto by režim
pravidelných kontrol technického stavu
prispel aj k zlepšeniu životného prostredia
prostredníctvom zníženia priemerných
emisií pochádzajúcich z vozidiel.

(6) Veľkú časť celkových emisií z cestnej
dopravy, predovšetkým emisií CO₂,
spôsobuje menší počet vozidiel
s nefunkčným systémom regulácie emisií.
Odhaduje sa, že 5 % vozidlového parku
spôsobuje 25 % všetkých emisií
znečisťujúcich látok. ***Vzťahuje sa to aj na
zvýšenie emisií tuhých častíc a NO_x
z moderných motorových dizajnov, ktoré
vyžadujú komplexnejšie kontroly emisií
vrátane kontroly v prevádzke pomocou
elektronického kontrolného zariadenia***

integrity a funkčnosti vlastného palubného diagnostického systému vozidla, čo sa overí pomocou existujúcej kontroly emisií z výfuku, aby sa zaistila úplná kontrola emisného systému, pretože samotná kontrola odkazom na palubný diagnostický systém nie je spoľahlivá. Preto by režim pravidelných kontrol technického stavu prispel aj k zlepšeniu životného prostredia prostredníctvom zníženia priemerných emisií pochádzajúcich z vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 7
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 7

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(7) Zo spoľahlivých výsledkov z vyšetrovaní vyplýva, že 8 % nehôd, na ktorých sa zúčastňujú motocykle, je spôsobených technickými nedostatkami alebo je s nimi spojených. Motocyklisti sú skupinou účastníkov cestnej premávky s vysokým bezpečnostným rizikom a rastúcim trendom počtu smrteľných nehôd. Vodiči mopedov majú nadmerné zastúpenie v počte smrteľných nehôd, t. j. viac než 1 400 vodičov, ktorí v roku 2008 zahynuli na cestách. Preto sa rozsah kontrolovaných vozidiel rozšíri o vysoko rizikovú skupinu účastníkov cestnej premávky, teda na dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá.

vypúšťa sa

Odôvodnenie

V súlade so zásadami subsidiarity a proporcionality by sa rozhodnutie o tom, či sa požiadavky na kontrolu technického stavu budú vzťahovať aj na dvoj- a trojkolesové motorové vozidlá, malo ponechať na členské štáty.

Pozmeňujúci návrh 8
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 8

Text predložený Komisiou

(8) Poľnohospodárske vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 40 km/h **čoraz častejšie nahrádzajú nákladné vozidlá v rámci miestnej** dopravy. **Ich rizikový potenciál je porovnateľný s rizikovým potenciálom nákladných vozidiel, a preto by sa s touto kategóriou vozidiel malo** vo vzťahu ku kontrole technického stavu **zaobchádzať** rovnakým spôsobom ako s kategóriou nákladných vozidiel.

Pozmeňujúci návrh

(8) 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 zaistiť, aby sa s poľnohospodárskymi vozidlami používanými týmto spôsobom** vo vzťahu ku kontrole technického stavu **zaobchádzalo** rovnakým spôsobom ako s kategóriou nákladných vozidiel.

Odôvodnenie

Komisiou navrhované znenie by sa vzťahovalo na drvivú väčšinu traktorov, dokonca aj na tie, ktoré zriedka premávajú po verejných pozemných komunikáciách, a malo by značné následky na poľnohospodárske odvetvie a vidiecke spoločensvá v Európe.

Pozmeňujúci návrh 9
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 9

Text predložený Komisiou

(9) Historické vozidlá **majú zachovávať** dedičstvo obdobia, v ktorom boli vyrobené, **a mali by sa považovať za vozidlá, ktoré sa len v malej miere pohybujú po verejných cestných komunikáciách.** Z tohto dôvodu by mali samotné členské štáty mať možnosť rozhodnúť o predĺžení obdobia pravidelnej kontroly technického stavu takýchto vozidiel. Takisto by samotné členské štáty mali regulovať kontrolu technického stavu iných typov špecializovaných vozidiel.

Pozmeňujúci návrh

(9) Historické vozidlá **zachovávajú** dedičstvo obdobia, v ktorom boli vyrobené, **udržiavajú sa v historicky správnom stave a ako vozidlá na každodenné použitie sa používajú len zriedka.** Z tohto dôvodu by mali samotné členské štáty mať možnosť rozhodnúť o predĺžení obdobia pravidelnej kontroly technického stavu takýchto vozidiel **alebo iným spôsobom upravovať systém ich kontrol technického stavu.** Takisto by samotné členské štáty mali regulovať kontrolu technického stavu iných typov špecializovaných vozidiel.

Odôvodnenie

Súvisí s PDN 15, 16 a 17.

Pozmeňujúci návrh 10
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou

(10) Kontrola technického stavu je zvrchovanou činnosťou, a **preto** by ju **mali** vykonávať **členské štáty** alebo **poverené orgány pod ich dozorom**. Členské štáty by **v každom prípade mali nad'alej zodpovedať za kontrolu technického stavu, a to aj vtedy, keď vnútroštátny systém umožňuje oprávniť vykonávaním kontroly súkromné orgány vrátane tých, ktoré vykonávajú opravy.**

Pozmeňujúci návrh

(10) Kontrola technického stavu je zvrchovanou činnosťou, a **ako takú** by ju **mal** vykonávať **príslušný členský štát** alebo **verejný orgán poverený touto úlohou štátom, orgánmi alebo inštitúciami, ktoré štát určil a ktoré sú pod jeho priamou kontrolou, vrátane riadne oprávnených súkromných subjektov. Najmä tam, kde zariadenie určené ako kontrolné stredisko vykonáva súčasne opravy motorových vozidiel, členské štáty by mali vyvinúť všetko úsilie na to, aby zabezpečili objektivitu a vysokú kvalitu skúšok vozidiel.**

Odôvodnenie

Toto znenie je prevzaté z článku 2 súčasnej smernice 2009/40/ES, pričom zámerom je nad'alej zabezpečiť, že existujú odlišné fungujúce podoby kontroly technického stavu vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 11
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 10a (nové)

Text predložený Komisiou

(10a) **V záujme lepšieho uplatňovania zásady voľného pohybu v rámci Únie by mali byť osvedčenia o technickej kontrole vydané v členskom štáte pôvodnej evidencie vzájomne uznávané v členských štátoch na účely opätovnej evidencie.**

Pozmeňujúci návrh

Odôvodnenie

Ako prvý krok smerom k vytvoreniu vnútornému trhu pre pravidelné kontroly technického stavu vozidiel sa navrhuje, aby členské štáty vzájomne uznávali osvedčenia o technickej kontrole v prípadoch cezhraničnej opätovnej evidencie vozidla. Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh súvisí s pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom č. 26.

Pozmeňujúci návrh 12
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 10b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(10b) Ak sa dokáže, že sa dosiahol dostatočný stupeň harmonizácie kontrol technického stavu vozidiel, mali by sa uviesť ustanovenia o plnom vzájomnom uznávaní osvedčení o technickom stave vozidla v celej Únii.

Odôvodnenie

Je potrebné preskúmať možnosti ďalšieho rozvoja vnútorného trhu pre pravidelné kontroly technického stavu vozidiel, v rámci ktorého by majitelia vozidiel zaevidovaných v jednom členskom štáte mohli absolvovať kontrolu technického stavu v inom členskom štáte. Týmto by sa umožnilo odstrániť zbytočné cesty úžitkových vozidiel používaných v medzinárodnej doprave späť do členského štátu evidencie.

Pozmeňujúci návrh 13
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 11

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(11) Pokiaľ ide o kontrolu vozidiel, a predovšetkým ich elektronických bezpečnostných komponentov, je dôležité získať prístup k technickým špecifikáciám každého jedného vozidla. Preto by výrobcovia vozidiel nemali poskytovať len kompletne súbory údajov podľa osvedčenia o zhode (CoC), ale mali by aj zabezpečiť prístup k údajom, ktoré sú potrebné na overenie funkčnosti **komponentov**, ktoré sa týkajú bezpečnosti a životného prostredia. **Ustanovenia o prístupe k informáciám o opravách a údržbe by sa na tento účel mali uplatňovať podobným spôsobom, pričom kontrolné strediská by mali mať prístup k tým zložkám informácií, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu. To je veľmi dôležité**

(11) Pokiaľ ide o kontrolu vozidiel, a predovšetkým ich elektronických bezpečnostných komponentov, je dôležité získať prístup k technickým špecifikáciám každého jedného vozidla. Preto by výrobcovia vozidiel nemali poskytovať len kompletne súbory údajov podľa osvedčenia o zhode (CoC), ale mali by aj zabezpečiť prístup k údajom, ktoré sú potrebné na overenie funkčnosti **systémov**, ktoré sa týkajú bezpečnosti a životného prostredia. **Tieto údaje by mali zahŕňať informácie, ktoré umožnia takú kontrolu funkčnosti bezpečnostných systémov vozidla, ktorá umožní, aby boli monitorované v prostredí pravidelnej technickej kontroly tak, aby sa stanovila predvídateľná miera splnenia alebo nesplnenia podmienok kontroly**

hlavne v oblasti elektronicky riadených systémov a mali by sem patriť všetky zložky, ktoré výrobca nainštaloval.

technického stavu.

Pozmeňujúci návrh 14
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

(12) Aby bolo možné v celej Únii dosiahnuť vysokú úroveň kontroly, mali by sa skúšobné zariadenia, ktoré sa majú použiť počas kontroly, ich údržba a kalibrácia stanoviť na úrovni Únie.

Pozmeňujúci návrh

(12) Aby bolo možné v celej Únii dosiahnuť vysokú úroveň kontroly, mali by sa skúšobné zariadenia, ktoré sa majú použiť počas kontroly, ich údržba a kalibrácia stanoviť na úrovni Únie. ***Mali by sa vytvoriť podnety pre inovácie v oblasti kontrolných systémov, postupov a zariadení, a tým umožniť dosiahnuť ďalšie znižovanie nákladov a zlepšenie využitia.***

Pozmeňujúci návrh 15
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou

(13) Technici by sa mali počas vykonávania kontroly technického stavu správať nezávisle a mali by sa vyhýbať akémukoľvek konfliktu záujmov. ***Preto by sa výsledok kontrol technického stavu nemal viazať na mzdu ani na žiadny ekonomický ani osobný prospech.***

Pozmeňujúci návrh

(13) Technici by sa mali počas vykonávania kontroly technického stavu správať nezávisle a mali by sa vyhýbať akémukoľvek konfliktu záujmov. ***Členské štáty by mali zaistiť, aby sa posúdenia vykonávali riadne, a mali by venovať osobitnú pozornosť ich objektívnosti.***

Pozmeňujúci návrh 16
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 13a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(13a) Kvalita a nestrannosť stredísk na kontrol technického stavu je kľúčová na dosiahnutie cieľ a vyššej bezpečnosti cestnej premávky. Preto by strediská

kontroly technického stavu mali napríklad spĺňať minimálne požiadavky, čo sa týka normy ISO 17020 o požiadavkách na činnosť rozličných typov orgánov vykonávajúcich inšpekciu.

Pozmeňujúci návrh 17
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Výsledky kontroly by sa nemali meniť na obchodné účely. Dozorný orgán by mohol zmeniť výsledky kontroly technického stavu len vtedy, ak by zistenia z kontroly technického stavu, ktorú vykonal technik, boli zjavne nesprávne.

Pozmeňujúci návrh

(14) Výsledky kontroly by sa nemali meniť na obchodné účely. Dozorný orgán by mohol zmeniť výsledky kontroly technického stavu len vtedy, ak by zistenia z kontroly technického stavu, ktorú vykonal technik, boli zjavne nesprávne, **a uložiť zodpovedajúce sankcie orgánu, ktorý osvedčenie vydal.**

Pozmeňujúci návrh 18
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 15

Text predložený Komisiou

(15) Vysoké štandardy kontroly technického stavu si vyžadujú vysokú úroveň zručností a schopností kontrolných pracovníkov. Mal by sa zaviesť systém odborného vzdelávania vrátane počítačného odborného vzdelávania a pravidelného obnovovania odbornej kvalifikácie. Malo by sa stanoviť prechodné obdobie, aby súčasní kontrolní pracovníci mohli plynule prejsť na režim pravidelného odborného vzdelávania.

Pozmeňujúci návrh

(15) Vysoké štandardy kontroly technického stavu si vyžadujú vysokú úroveň zručností a schopností kontrolných pracovníkov. Mal by sa zaviesť systém odborného vzdelávania vrátane počítačného odborného vzdelávania a pravidelného obnovovania odbornej kvalifikácie. Malo by sa stanoviť prechodné obdobie, aby súčasní kontrolní pracovníci mohli plynule prejsť na režim pravidelného odborného vzdelávania. **Členské štáty, ktoré už uplatňujú prísnejšie než minimálne požiadavky na odbornú prípravu, spôsobilosť a kontroly, by mali mať možnosť ponechať si svoje prísne normy.**

Odôvodnenie

Členské štáty by mali mať možnosť uplatňovať na technikov fungujúcich na ich území prísnejšie požiadavky než sú minimálne normy.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 17

Text predložený Komisiou

(17) Frekvencia kontrol by sa mala upraviť podľa typu vozidla **a počtu najazdených kilometrov vozidla**. Pri vozidlách, ktoré dosiahnu určitý vek, je väčšia pravdepodobnosť výskytu technických nedostatkov, **a to predovšetkým vtedy, keď sa po určitom počte najazdených kilometrov intenzívne používajú**. Preto by bolo vhodné zvýšiť frekvenciu kontrol starších vozidiel **a vozidiel s veľkým počtom najazdených kilometrov**.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh nariadenia

Odôvodnenie 19

Text predložený Komisiou

(19) Kontrola technického stavu by mala zahŕňať všetky položky súvisiace s konkrétnym vyhotovením, konštrukciou a vybavením kontrolovaného vozidla. V rámci týchto položiek a pri zohľadnení súčasného stavu technológií vozidiel sa vyžaduje, aby sa do zoznamu kontrolovaných položiek zaradili aj moderné elektronické systémy. Aby sa dosiahla harmonizácia kontrol technického stavu, pre každú z kontrolovaných položiek by sa mali zaviesť metódy kontroly.

Pozmeňujúci návrh

(17) Frekvencia kontrol by sa mala upraviť podľa typu vozidla. Pri vozidlách, ktoré dosiahnu určitý vek, je väčšia pravdepodobnosť výskytu technických nedostatkov. **Je preto vhodné pravidelnejšie vykonávať kontrolu starších vozidiel.**

Pozmeňujúci návrh

(19) Kontrola technického stavu by mala zahŕňať všetky položky súvisiace s konkrétnym vyhotovením, konštrukciou a vybavením kontrolovaného vozidla. **Tieto položky by sa mali aktualizovať, aby sa zohľadnil prebiehajúci výskum a technický pokrok v oblasti bezpečnosti vozidiel. Neštandardné kolesá montované na neštandardné nápravy by sa mali považovať za kritickú bezpečnostnú položku, a preto by sa mali zahrnúť do kontroly technického stavu.** V rámci týchto položiek a pri zohľadnení súčasného stavu technológií vozidiel sa vyžaduje, aby sa do zoznamu kontrolovaných položiek zaradili aj moderné elektronické systémy. Aby sa dosiahla harmonizácia kontrol

technického stavu, pre každú z kontrolovaných položiek by sa mali zaviesť metódy kontroly.

Odôvodnenie

S neštandardnými alebo poškodenými kolesami, keď sa kolesá montujú na neštandardné nápravy, sú spojené vážne otázky týkajúce sa zodpovednosti a bezpečnosti. Kolesá, ktoré nie sú v súlade s nábojom kolesa, by sa mali považovať za kritickú bezpečnostnú položku, a preto by sa mali zahrnúť do zoznamu položiek, ktoré sa majú počas kontroly technického stavu preskúšať.

Pozmeňujúci návrh 21 **Návrh nariadenia** **Odôvodnenie 20a (nové)**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(20a) Je potrebné stanoviť jednotné minimálne normy pre kontroly technického stavu v celej Únii, pričom by sa tým členským štátom, ktoré už majú prísnejšie normy než tie, ktoré sa ukladajú týmto nariadením, aby si tieto prísnejšie normy ponechali a aby ich v prípade potreby prispôbili technickému vývoju.

Odôvodnenie

Nariadenie ustanovuje minimálnu mieru technických noriem. Členské štáty môžu zachovať alebo zaviesť prísnejšie normy.

Pozmeňujúci návrh 22 **Návrh nariadenia** **Odôvodnenie 21**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(21) Držiteľ osvedčenia o evidencii vozidla, ktoré je predmetom kontroly technického stavu, počas ktorej sa zistili nedostatky, a to najmä také, ktoré ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky, by mal takéto nedostatky bezodkladne odstrániť. V prípade nebezpečných nedostatkov by **sa malo odobrať osvedčenie o evidencii**

(21) Držiteľ osvedčenia o evidencii vozidla, ktoré je predmetom kontroly technického stavu, počas ktorej sa zistili nedostatky, a to najmä také, ktoré ohrozujú bezpečnosť cestnej premávky, by mal takéto nedostatky bezodkladne odstrániť. V prípade nebezpečných nedostatkov by **vozidlo nemalo premávať po verejných**

vozidla, pokiaľ tieto nedostatky nebudú v plnej miere odstránené.

pozemných komunikáciách, pokiaľ tieto nedostatky nebudú v plnej miere odstránené.

Pozmeňujúci návrh 23
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 22

Text predložený Komisiou

(22) Po každej kontrole by sa malo vystaviť osvedčenie o technickej kontrole, ktoré, **okrem iného, obsahuje informácie o identite vozidla a informácie o výsledkoch kontroly. Aby bolo možné zaistiť riadnu následnú kontrolu po kontrole technického stavu**, členské štáty **by mali zhromažďovať takéto informácie a uchovávať ich v databáze.**

Pozmeňujúci návrh

(22) **Aby boli náležite zohľadnené výsledky kontroly technického stavu by sa** po každej kontrole by sa malo vystaviť osvedčenie o technickej kontrole, ktoré **by sa malo tiež vytvoriť v elektronickom formáte, a to s rovnako podrobným uvedením údajov o totožnosti vozidla a výsledkoch kontroly ako v pôvodnom osvedčení o technickej kontrole. Ďalej by** členské štáty mali zhromažďovať takéto informácie a uchovávať ich **v centralizovanej databáze, aby bola zabezpečená ľahká overiteľnosť pravosti výsledkov pravidelnej kontroly technického stavu.**

Odôvodnenie

Osvedčenia o technickej kontrole by sa teraz mali vystavovať v tlačenej podobe, ako aj elektronicky, aby sa zabránilo falšovaniu alebo pozmeňovaniu údajov a aby sa uľahčila výmena informácií, čo umožní rozvoj elektronickej platformy informácií o vozidlách.

Pozmeňujúci návrh 24
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 22a

Text predložený Komisiou

(22a) **Keďže niektoré členské štáty nevyžadujú registráciu niektorých kategórií vozidiel, ako napríklad ľahké prípojné vozidlá, informácia o úspešnom absolvovaní kontroly technického stavu by sa mala sprístupniť dôkazom o vykonaní kontroly umiestnenom na viditeľnom**

Pozmeňujúci návrh

mieste na vozidle.

Pozmeňujúci návrh 25
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 23

Text predložený Komisiou

(23) Predpokladá sa, že podvody spojené s počítadlom kilometrov sa týkajú 5 % až 12 % objemu predaja ojazdených vozidiel, čo pre spoločnosť každoročne predstavuje náklady vo výške niekoľkých miliárd eur, a zároveň to má vplyv na správne vyhodnotenie technického stavu vozidla. *Aby bolo možné bojovať* proti podvodom spojeným s počítadlom kilometrov, zaznamenávanie počtu najazdených kilometrov do osvedčení o technickej kontrole spolu s povinnosťou predložiť osvedčenie z predchádzajúcej kontroly *by* uľahčilo odhaľovanie neoprávneného narábania a manipulácie s počítadlom kilometrov. Podvody v súvislosti s počítadlami kilometrov by sa mali systematickejšie považovať za trestný čin, ktorý podlieha sankcii.

Pozmeňujúci návrh 26
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 25

Text predložený Komisiou

(25) Kontrola technického stavu je

Pozmeňujúci návrh

(23) Predpokladá sa, že podvody spojené s počítadlom kilometrov sa týkajú 5 % až 12 % objemu predaja ojazdených vozidiel ***vo vlastnom štáte, pričom pri cezhraničnom predaji je toto percento oveľa vyššie***, čo pre spoločnosť každoročne predstavuje náklady vo výške niekoľkých miliárd eur, a zároveň to má vplyv na správne vyhodnotenie technického stavu vozidla. *V záujme boja* proti podvodom spojeným s počítadlom kilometrov *by* zaznamenávanie počtu najazdených kilometrov do osvedčení o technickej kontrole spolu s povinnosťou predložiť osvedčenie z predchádzajúcej kontroly uľahčilo odhaľovanie neoprávneného narábania a manipulácie s počítadlom kilometrov. ***Vytvorenie elektronickej platformy informácií o vozidlách databázy na zaznamenávanie počtu najazdených kilometrov vozidiel a vážnych nehôd daných vozidiel počas ich životnosti s náležitou ochranou údajov by tiež pomohlo predchádzať manipulácii a sprístupňovať dôležité informácie.*** Podvody v súvislosti s počítadlami kilometrov by sa ***okrem toho*** mali systematickejšie považovať za trestný čin, ktorý podlieha sankcii.

Pozmeňujúci návrh

(25) Kontrola technického stavu je

súčasťou širšieho regulačného rámca, ktorý sa vzťahuje na vozidlá počas celej ich životnosti od schválenia, cez evidencie, kontroly, až po zošrotovanie. Vývoj a vzájomné prepojenie vnútroštátnych elektronických databáz vozidiel a elektronických databáz vozidiel výrobcov by **v zásade mali prispievať** k vyššej efektívnosti celého administratívneho reťazca týkajúceho sa vozidiel a k znižovaniu nákladov a administratívnej záťaže. **Komisia by preto mala na tento účel vypracovať štúdiu uskutočniteľnosti, nákladov a prínosov, ktoré sú spojené s vytvorením európskej elektronickej informačnej platformy vozidiel.**

Pozmeňujúci návrh 27
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 25a (nové)

Text predložený Komisiou

súčasťou širšieho regulačného rámca, ktorý sa vzťahuje na vozidlá počas celej ich životnosti od schválenia, cez evidencie, kontroly, až po zošrotovanie. Vývoj a vzájomné prepojenie vnútroštátnych elektronických databáz vozidiel a elektronických databáz vozidiel výrobcov by **prispievali** k vyššej efektívnosti celého administratívneho reťazca týkajúceho sa vozidiel a k znižovaniu nákladov a administratívnej záťaže.

Pozmeňujúci návrh

(25a) Keďže cieľom tohto nariadenia by mala byť podpora ďalšej harmonizácie a štandardizácie pravidelných kontrol technického stavu vozidiel, čo by napokon malo viesť k vytvoreniu jednotného trhu s pravidelnou kontrolou technického stavu v Únii so systémom vzájomného uznávania osvedčení o kontrole technického stavu, čo umožní kontrolu vozidiel v ktoromkoľvek členskom štáte, Komisia by mala vypracovať správu o pokroku v procese harmonizácie, aby sa zistilo, kedy možno vytvoriť takýto systém vzájomného uznávania.

Odôvodnenie

Potrebujeme plán dosiahnutia úplného vzájomného uznávania osvedčení o kontrole technického stavu, ktoré by mohlo viesť k vytvoreniu jednotného trhu s kontrolami technického stavu vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 28
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 26

Text predložený Komisiou

(26) *Aby bolo možné k tomuto nariadeniu doplniť ďalšie technické detaily, Komisia by mala dostať právomoc prijímať zákony v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie s cieľom zohľadniť v prípade potreby vývoj právnych predpisov Únie o typovom schválení vo vzťahu ku kategóriám vozidiel, ako aj s ohľadom na potrebu prispôbovať prílohy technickému pokroku. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia viedla náležité konzultácie v priebehu prípravných prác vrátane konzultácií na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokladov Európskemu parlamentu a Rade.*

Pozmeňujúci návrh 29
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 29

Text predložený Komisiou

(29) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie minimálnych spoločných požiadaviek a zosúladených predpisov týkajúcich sa vykonávania kontrol technického stavu vozidiel prevádzkovaných v Únii, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, a preto ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného

Pozmeňujúci návrh

(26) *V záujme aktualizácie tohto nariadenia by Komisia mala dostať právomoc prijímať zákony v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie s cieľom zohľadniť v prípade potreby vývoj právnych predpisov Únie o typovom schválení vo vzťahu ku kategóriám vozidiel, ako aj s ohľadom na potrebu prispôbovať prílohy technickému pokroku. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia viedla náležité konzultácie v priebehu prípravných prác vrátane konzultácií na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokladov Európskemu parlamentu a Rade.*

Pozmeňujúci návrh

(29) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie minimálnych spoločných požiadaviek a zosúladených predpisov týkajúcich sa vykonávania kontrol technického stavu vozidiel prevádzkovaných v Únii, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, a preto ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa. **Členské štáty môžu rozhodnúť o**

cieľa.

stanovení požiadaviek, ktoré budú prísnejšie než minimálne normy.

Pozmeňujúci návrh 30
Návrh nariadenia
Článok 1

Text predložený Komisiou

Týmto nariadením sa ustanovuje systém pravidelnej kontroly technického stavu vozidiel.

Pozmeňujúci návrh

Týmto nariadením sa ustanovuje systém pravidelnej kontroly technického stavu vozidiel, *ktorý sa vykonáva na základe minimálnych technických noriem a požiadaviek s cieľom zabezpečiť vysokú mieru bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia.*

Pozmeňujúci návrh 31
Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 1 – zarážka 1

Text predložený Komisiou

– motorové vozidlá *s minimálne štyrmi kolesami používané* na prepravu *cestujúcich*, s *menej než* ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča – kategória vozidiel M1,

Pozmeňujúci návrh

– motorové vozidlá *projektované a konštruované najmä* na prepravu *osôb a ich batožiny najviac* s ôsmimi sedadlami okrem sedadla *pre* vodiča – kategória vozidiel M1,

Odôvodnenie

Terminológia sa prispôsobuje s ohľadom na revíziu smernice 2007/46/ES.

Pozmeňujúci návrh 32
Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 1 – zarážka 2

Text predložený Komisiou

– motorové vozidlá *používané* na prepravu *cestujúcich* s viac *než* ôsmimi sedadlami okrem sedadla vodiča – kategória vozidiel M2 a M3,

Pozmeňujúci návrh

– motorové vozidlá *projektované a konštruované najmä* na prepravu *osôb a ich batožiny* s viac *ako* ôsmimi sedadlami okrem sedadla *pre* vodiča – kategória vozidiel M2 a M3,

Odôvodnenie

Terminológia sa prispôsobuje s ohľadom na revíziu smernice 2007/46/ES.

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – zarážka 3

Text predložený Komisiou

– motorové vozidlá *s minimálne štyrmi kolesami, bežne používané* na cestnú prepravu tovaru s maximálnou *prípustnou* hmotnosťou nepresahujúcou **3 500 kg** – kategória vozidiel N1,

Pozmeňujúci návrh

– motorové vozidlá *projektované a konštruované najmä* na prepravu tovaru s maximálnou hmotnosťou nepresahujúcou **3,5 tony** – kategória vozidiel N1,

Odôvodnenie

Terminológia sa prispôsobuje s ohľadom na revíziu smernice 2007/46/ES.

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – zarážka 4

Text predložený Komisiou

– motorové vozidlá *používané* na *cestnú* prepravu tovaru s maximálnou *prípustnou* hmotnosťou presahujúcou **3 500 kg** – *kategórie* vozidiel N2 a N3,

Pozmeňujúci návrh

– motorové vozidlá *projektované a konštruované najmä* na prepravu tovaru s maximálnou hmotnosťou presahujúcou **3,5 tony**– *kategória* vozidiel N2 a N3,

Odôvodnenie

Terminológia sa prispôsobuje s ohľadom na revíziu smernice 2007/46/ES.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – zarážka 5

Text predložený Komisiou

– prípojné vozidlá *a návesy s maximálnou prípustnou* hmotnosťou *nepresahujúcou* **3 500 kg** – *kategórie* vozidiel *O1 a O2*,

Pozmeňujúci návrh

– prípojné vozidlá *projektované a konštruované na prepravu tovaru alebo osôb, ako aj na ubytovanie osôb, s najväčšou* hmotnosťou *vyššou ako* **750 kg**,

ale nepresahujúcou 3,5 tony – kategória vozidiel O2,

Odôvodnenie

Terminológia sa prispôsobuje s ohľadom na revíziu smernice 2007/46/ES.

Pozmeňujúci návrh 36
Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 1 – zarážka 6

Text predložený Komisiou

– prípojné vozidlá *a návesy* s maximálnou *prípustnou* hmotnosťou presahujúcou **3 500 kg** – kategórie vozidiel O3 a O4,

Pozmeňujúci návrh

– prípojné vozidlá **projektované a konštruované na prepravu tovaru alebo osôb, ako aj na ubytovanie osôb**, s maximálnou hmotnosťou presahujúcou **3,5 tony** – kategórie vozidiel O3 a O4,

Odôvodnenie

Terminológia sa prispôsobuje s ohľadom na revíziu smernice 2007/46/ES.

Pozmeňujúci návrh 37
Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 1 – zarážka 7

Text predložený Komisiou

– dvoj- alebo trojkolesové vozidlá – kategórie vozidiel **L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e a L7e,**

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 38
Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – zarážka 8

Text predložený Komisiou

– kolesové traktory s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou prekračujúcou 40 km/h – **kategória vozidiel T5.**

Pozmeňujúci návrh

– kolesové traktory **kategórie T5 používané prevažne na verejných pozemných komunikáciách** s najvyššou konštrukčnou rýchlosťou prekračujúcou 40 km/h.

Odôvodnenie

Je potrebné odlišovať traktory používané výlučne na poľnohospodárske účely od tých, ktoré sa podieľajú aj na cestnej komerčnej preprave.

Pozmeňujúci návrh 39 **Návrh nariadenia** **Článok 2 – odsek 1a (nový)**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty môžu rozšíriť povinné pravidelné kontroly technického stavu vozidiel na ďalšie kategórie vozidiel. Členské štáty informujú Komisiu a prijatí akýchkoľvek rozhodnutí o rozšírení s príslušným odôvodnením.

Odôvodnenie

Ak by sa pravidelné kontroly kategórií vozidiel, ktoré zatiaľ nepatria do pôsobnosti tejto smernice, ukázali ako potrebné, členské štáty musia mať možnosť podľa toho konať na svojej úrovni.

Pozmeňujúci návrh 40 **Návrh nariadenia** **Článok 2 – odsek 2 – zarážka 2**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

– vozidlá patriace ozbrojeným silám, protipožiarnej ochrane, civilnej ochrane, pohotovostným alebo záchranným službám,

– vozidlá používané ozbrojenými silami, protipožiarnou ochranou, civilnou ochranou, pohotovostnou alebo záchrannou službou,

Odôvodnenie

Vozidlá používané ozbrojenými silami sú v niektorých prípadoch prenajímané alebo inak obstarané zmluvným nájomom.

Pozmeňujúci návrh 41
Návrh nariadenia
Článok 2 – odsek 2 – zarážka 4a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

– prípojné vozidlá kategórie O2 s maximálnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 tony, ale s výnimkou prípojných vozidiel kategórie O2 druhu obytný príves.

Pozmeňujúci návrh 42
Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5) „dvoj- alebo trojkolesové vozidlá“ sú akékoľvek motorové vozidlá na dvoch kolesách s postranným vozíkom alebo bez neho, motorové trojkolky a štvorkolky;

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 43
Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 7

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(7) „historické vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktoré spĺňa **všetky nasledujúce** podmienky:

(7) „historické vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktoré **za historické považuje členský štát evidencie vozidla alebo niektorý z ním určených povolujúcich orgánov a** spĺňa **tieto** podmienky:

– bolo vyrobené **minimálne** pred 30 rokmi;

– bolo vyrobené **alebo prvýkrát zaevidované aspoň** pred 30 rokmi,

– **je udržiavané na základe používania náhradných dielov, ktoré reprodukovujú historické komponenty vozidla;**

– **jeho konkrétny typ, ako sa vymedzuje v príslušných právnych aktoch Únie o typovom schvaľovaní, sa už nevyrába;**

– **neprešlo žiadnou zmenou technických vlastností svojich hlavných komponentov, ako sú napríklad motor, brzdy, riadenie alebo náprava a**

– **je zachovávané a udržiavané v historicky správnom stave, a preto neboli uskutočnené žiadne zásadné zmeny jeho technických vlastností;**

– nezmenil sa jeho vzhl'ad;

Odôvodnenie

Členské štáty by mali mať pri definícii historických vozidiel väčšiu voľnosť.

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 9

Text predložený Komisiou

(9) „kontrola technického stavu“ je overenie toho, či **časti a komponenty vozidla spĺňajú** bezpečnostnú a environmentálnu charakteristiku platnú v čase schválenia, prvej evidencie alebo v čase uvedenia do prevádzky alebo v čase montáže dodatočného vybavenia;

Pozmeňujúci návrh

(9) „kontrola technického stavu“ je **kontrola zameraná na** overenie toho, či **je bezpečné používať vozidlo na verejných pozemných komunikáciách a či vozidlo spĺňa** bezpečnostnú a environmentálnu charakteristiku platnú v čase schválenia, prvej evidencie alebo v čase uvedenia do prevádzky alebo v čase montáže dodatočného vybavenia;

Odôvodnenie

Vymedzenie pojmu by sa malo objasniť a prispôbiť účelu pravidelnej kontroly technického stavu vozidiel, ktorý má zhodnotiť správnu funkčnosť bezpečnostných a environmentálnych systémov. Typové schválenie by malo byť len časovou referenciou, na základe ktorej sa zistí, ktoré bezpečnostné a environmentálne požiadavky sa vzťahujú na dané vozidlo. Tieto požiadavky by sa nemali vzťahovať na samotné súčiastky alebo komponenty.

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 13

Text predložený Komisiou

(13) „technik“ je osoba oprávnená členským štátom na vykonávanie kontrol technického stavu v kontrolnom stredisku alebo v mene príslušného orgánu;

Pozmeňujúci návrh

(13) „technik“ je osoba oprávnená členským štátom **alebo jeho príslušným orgánom** na vykonávanie kontrol technického stavu v kontrolnom stredisku alebo v mene príslušného orgánu;

Odôvodnenie

V niektorých členských štátoch patria kontroly technického stavu do pôsobnosti regionálnych orgánov.

Pozmeňujúci návrh 46
Návrh nariadenia
Článok 4 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Kontrolu technického stavu vykonáva **len príslušný orgán** členského štátu alebo **kontrolné strediská oprávnené členským štátom**.

Pozmeňujúci návrh

2. Kontrolu technického stavu vykonáva v **zásade členský štát, v ktorom je vozidlo evidované príslušným orgánom tohto členského štátu alebo verejný orgán poverený touto úlohou štátom alebo orgány alebo zariadenia s takýmto osvedčením a pod dohľadom členského štátu vrátane oprávnených súkromných subjektov**.

Odôvodnenie

Objasnenie, že jedine kontrolné strediská v členskom štáte zodpovedajú za kontrolu vozidiel, ktoré boli evidované v danom členskom štáte.

Pozmeňujúci návrh 47
Návrh nariadenia
Článok 4 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Výrobcovia vozidiel poskytujú kontrolným strediskám alebo, ak je to vhodné, príslušnému orgánu prístup k technickým informáciám, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu, ako sa ustanovuje v prílohe I. Komisia prijíma podrobné predpisy týkajúce sa postupov zabezpečujúcich prístup k technickým informáciám podľa prílohy I v súlade s postupom preskúmania podľa článku 16 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh

3. Výrobcovia vozidiel poskytujú kontrolným strediskám alebo, ak je to vhodné, príslušnému orgánu **a výrobcom skúšobných zariadení bezplatný** prístup k technickým informáciám, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu, ako sa ustanovuje v prílohe I. **V prípade výrobcov skúšobných zariadení medzi tieto informácie patria informácie potrebné na to, aby sa skúšobné zariadenie mohlo použiť na účely uskutočnenia hodnotenia o splnení alebo nesplnení podmienok funkčnosti elektronických kontrolných systémov vozidla.** Komisia prijíma podrobné predpisy týkajúce sa postupov zabezpečujúcich prístup k technickým informáciám podľa prílohy I **a skúma uskutočniteľnosť jednotného prístupového miesta** v súlade s postupom

preskúmania podľa článku 16 ods. 2.

Odôvodnenie

Je dôležité aby mali výrobcovia skúšobných zariadení prístup k údajom, ktoré potrebujú na vypracovanie riadne fungujúceho zariadenia.

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh nariadenia

Kapitola 3 – názov

Text predložený Komisiou

POŽIADAVKY TÝKAJÚCE SA
KONTROL TECHNICKÉHO STAVU

Pozmeňujúci návrh

MINIMÁLNE POŽIADAVKY
TÝKAJÚCE SA KONTROL
TECHNICKÉHO STAVU

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 1 – zarážka 1

Text predložený Komisiou

– vozidlá kategórie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e a L7e: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie, následne po dvoch rokoch a potom každý rok;

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 1 – zarážka 2

Text predložený Komisiou

– vozidlá kategórie M1, N1 a O2: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie, následne po dvoch rokoch a potom každý rok;

Pozmeňujúci návrh

– vozidlá kategórie M1, N1 a O2: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie, a následne každé dva roky;

Odôvodnenie

Frekvencia kontrol 4+2+2 v prípade týchto kategórií vozidiel je primeraná k sledovaným cieľom.

Pozmeňujúci návrh 51
Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 1 – zarážka 3

Text predložený Komisiou

– vozidlá kategórie M1 evidované ako taxíky alebo sanitky, vozidlá kategórie M2, M3, N2, N3, **T5**, O3 a O4: jeden rok po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každoročne.

Pozmeňujúci návrh

– vozidlá kategórie M1 evidované ako taxíky alebo sanitky, vozidlá kategórie M2, M3, N2, N3, O3 a O4: jeden rok po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každoročne;

Pozmeňujúci návrh 52
Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 1 – zarážka 3a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

– vozidlá kategórie T5 používané prevažne na verejných pozemných komunikáciách: jeden rok po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom každoročne;

Pozmeňujúci návrh 53
Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 1 – zarážka 5b (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

– ostatné kategórie vozidiel: v intervaloch určených členským štátom evidencie vozidla.

Odôvodnenie

Členské štáty by mali mať možnosť určiť frekvenciu kontrol v prípade kategórií vozidiel, na ktoré sa nevzťahujú ostatné ustanovenia článku 5.

Pozmeňujúci návrh 54
Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Každý členský štát môže poskytnúť financie na kontroly technického stavu, ak by sa vlastník vozidla rozhodol znížiť interval kontrol na jeden rok. Obdobie financovania začne plynúť najskôr 10 rokov po dátume prvej evidencie vozidla.

Odôvodnenie

Možno očakávať, že počet nehôd a náklady súvisiace s nehodami klesnú, ak sa vlastníci vozidiel starších ako desať rokov dobrovoľne rozhodnú každoročne ich nechať skontrolovať. Časť úspor by sa mala použiť na financovanie týchto opatrení. Tento postup je rovnocenný zavedeniu bonusového systému.

Pozmeňujúci návrh 55
Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 1b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1b. Členský štát môže vyžadovať, aby vozidlá ktorejkoľvek kategórie evidované na jeho území podliehali častejšej pravidelnej kontrole technického stavu.

Odôvodnenie

Týmto sa členským štátom umožňuje uplatňovať pravidelné kontroly na akékoľvek vozidlo v záujme podpory bezpečnosti cestnej premávky. Takisto sa výslovne povoľujú častejšie kontroly akéhokolvek typu vozidla.

Pozmeňujúci návrh 56
Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Ak počet najazdených kilometrov vozidla kategórie M1 alebo N1 pri prvej kontrole technického stavu po prvom

vypúšťa sa

prihlášení vozidla do evidencie dosiahne 160 000 km, musí sa vozidlo následne každý rok podrobovať kontrole technického stavu.

Odôvodnenie

V súvislosti s navrhovaným ustanovením vzniká riziko, že bude dochádzať k manipulácii s meračom najazdených kilometrov.

Pozmeňujúci návrh 57
Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Držiteľ osvedčenia o evidencii môže požiadať kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán o vykonanie kontroly technického stavu počas obdobia od začiatku mesiaca, ktorý predchádza mesiacu výročia podľa odseku 1 až do konca druhého mesiaca po tomto dátume bez toho, aby tým bol dotknutý dátum nasledujúcej kontroly technického stavu.

Pozmeňujúci návrh

3. Držiteľ osvedčenia o evidencii môže požiadať kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán **alebo orgány alebo zariadenia s takýmto osvedčením a pod dohľadom členského štátu** o vykonanie kontroly technického stavu počas obdobia od začiatku mesiaca, ktorý predchádza mesiacu výročia podľa odseku 1 až do konca druhého mesiaca po tomto dátume bez toho, aby tým bol dotknutý dátum nasledujúcej kontroly technického stavu.

Odôvodnenie

Je podstatné, aby malo vozidlo vždy na palube platné osvedčenie o kontrole technického stavu. Pružnosť vykonávania kontrol po dátume výročia prvej evidencie všetky členské štáty nemusia vzájomne akceptovať, čo by mohlo viesť k neoprávneným postihom pre prevádzkovateľov komerčnej cestnej dopravy.

Pozmeňujúci návrh 58
Návrh nariadenia
Článok 5 – odsek 4 – zarážka 3

Text predložený Komisiou

– v prípade zmeny držiteľa osvedčenia o evidencii vozidla.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Odôvodnenie

V prípade opätovnej evidencie vozidla by mali majitelia vozidiel mať možnosť spoliehať sa na platnú kontrolu technického stavu. Cezhraničný aspekt opätovnej evidencie je upravovaný PDN 26.

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 4 – zarážka 3a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

– ak počet najazdených kilometrov vozidla dosiahol 160 000 km.

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Kontrola technického stavu sa zameriava na oblasti uvedené v prílohe II bode 2.

1. Kontrola technického stavu sa zameriava **aspoň** na oblasti uvedené v prílohe II bode 2.

Odôvodnenie

Potrebné objasnenie toho, že ide o minimálne požiadavky.

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Príslušné orgány členského štátu alebo kontrolné stredisko vykonávajú vo vzťahu ku každej oblasti uvedenej v odseku 1 kontrolu technického stavu, ktorá sa zameriava prinajmenšom na položky s použitím metódy uplatniteľnej na kontrolu týchto položiek podľa *prílohy II* bodu 3.

2. Príslušné orgány členského štátu alebo kontrolné stredisko vykonávajú vo vzťahu ku každej oblasti uvedenej v odseku 1 kontrolu technického stavu, ktorá sa zameriava prinajmenšom na položky s použitím metódy uplatniteľnej na kontrolu týchto položiek podľa *bodu 3 prílohy II alebo rovnocennej alternatívy schválenej príslušným orgánom.*

Odôvodnenie

Metódy kontroly uvedené vyššie sú minimálnymi požiadavkami, ktoré majú podobu odporúčaní. Povolit' by sa však mali aj iné rovnocenné alebo prísnejšie metódy kontroly, a to namiesto alebo ako doplnok týchto metód. Takto by sa umožnil ďalší možný rozvoj v kontrolách a tiež rozvoj vozidiel a elektronických systémov.

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla, vystaví takémuto vozidlu osvedčenie o technickej kontrole, ktoré obsahuje prinajmenšom údaje, ktoré sú uvedené v prílohe IV.

Pozmeňujúci návrh

1. Kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla, vystaví takémuto vozidlu **elektronické** osvedčenie o technickej kontrole, ktoré **je k dispozícii aj v elektronickom formáte a** obsahuje prinajmenšom údaje, ktoré sú uvedené v prílohe IV. **Na tento účel Komisia navrhne štandardný formulár Európskej únie na kontrolu technického stavu vozidla.**

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán odovzdá osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, osvedčenie o technickej kontrole alebo **jej v prípade elektronického osvedčenia o technickej kontrole odovzdá riadne overený výpis takéhoto osvedčenia.**

Pozmeňujúci návrh

2. Kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán **ihneď po uspokojivom dokončení kontroly** odovzdá osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, osvedčenie o technickej kontrole vozidla alebo, **ak má osvedčenie elektronickú formu, sprístupní výťažok výsledkov kontroly.**

Pozmeňujúci návrh 64

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 2a (nový)

2a. V prípade, že bola prijatá žiadosť o opätovnú evidenciu vozidla a vozidlo pochádza z iného členského štátu, orgány zodpovedné za evidenciu uznajú osvedčenie o technickej kontrole vozidla hneď, ako je overená jeho platnosť v čase opätovnej evidencie. Takéto uznanie sa vydá na rovnaké obdobie ako pôvodné obdobie platnosti osvedčenia, s výnimkou prípadov, keď pôvodná platnosť osvedčenia presahuje maximálne zákonné obdobie v členskom štáte, kde je vozidlo opätovne evidované. V takom prípade je platnosť upravená smerom nadol, a počítá sa odo dňa, keď bolo pre vozidlo vydané pôvodné osvedčenie o technickej kontrole. Pred dátumom uplatňovania tohto nariadenia členské štáty si navzájom oznámia, aký formát osvedčenia o technickej kontrole ich príslušné orgány uznávajú, ako aj pokyny o tom, ako overiť pravosť.

Odôvodnenie

S cieľom uľahčiť opätovnú evidenciu motorových vozidiel v celej Únii tento PN zavádza systém vzájomného uznávania osvedčení o technickej kontrole medzi členskými štátmi, a to s účinnosťou odo dňa uplatňovania tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Na účely vykonania kontroly údajov počítadla kilometrov a v prípade, že **takéto** informácie neboli po predchádzajúcej kontrole technického stavu oznámené elektronicky, technik požiadava osobu, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, aby predložila osvedčenie vystavené po predchádzajúcej kontrole technického stavu.

Pozmeňujúci návrh

4. Na účely vykonania kontroly údajov počítadla kilometrov, **ak je takéto počítadlo nainštalované**, a v prípade, že informácie **o takejto kontrole** neboli po predchádzajúcej kontrole technického stavu oznámené elektronicky, technik požiadava osobu, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, aby predložila osvedčenie vystavené po predchádzajúcej

kontrole technického stavu, *ak toto osvedčenie nebolo vydané elektronicky*.

Pozmeňujúci návrh 66
Návrh nariadenia
Článok 8 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Výsledky kontroly technického stavu sa oznamujú orgánu, ktorý vozidlo zaevidoval. Toto oznámenie obsahuje informácie uvedené v osvedčení o technickej kontrole.

Pozmeňujúci návrh

5. Výsledky kontroly technického stavu sa **bezodkladne** oznamujú **v elektronickej podobe** orgánu, ktorý vozidlo zaevidoval. Toto oznámenie obsahuje informácie uvedené v osvedčení o technickej kontrole.

Odôvodnenie

V záujme bezpečnosti a účinnosti dokumentu by mala byť správa z kontroly vždy elektronická a nemala by sa požadovať od osoby prinášajúcej vozidlo na kontrolu, keďže často nie je totožná s vlastníkom vozidla. Malo by to platiť aj pre prístup orgánov na presadzovanie práva počas kontrol na cestách.

Pozmeňujúci návrh 67
Návrh nariadenia
Článok 9 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. V prípade veľkých nedostatkov príslušný orgán **rozhodne** o podmienkach, za akých sa môže vozidlo používať, skôr ako sa podrobí ďalšej kontrole technického stavu. Táto ďalšia kontrola sa vykoná do šiestich týždňov po počiatkovej kontrole.

Pozmeňujúci návrh

2. V prípade veľkých nedostatkov príslušný **vnútroštátny** orgán **môže rozhodnúť** o podmienkach, za akých sa môže vozidlo používať, skôr ako sa podrobí ďalšej kontrole technického stavu. Táto ďalšia kontrola sa vykoná do šiestich týždňov po počiatkovej kontrole.

Odôvodnenie

V súlade so zásadami subsidiarity za rozhodovanie o tom, kedy sa vozidlá majú stiahnuť z cestnej premávky, zodpovedajú členské štáty. Preto by sa to malo ponechať na vnútroštátne orgány. Preto by sa to malo ponechať na vnútroštátne orgány.

Pozmeňujúci návrh 68
Návrh nariadenia
Článok 9 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. V prípade nebezpečných nedostatkov *sa vozidlo nesmie používať na verejne dostupných cestných komunikáciách a odoberie sa jeho osvedčenie o evidencii v súlade s článkom 3a smernice Európskeho parlamentu a Rady XXX, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá²⁴*, a to až do odstránenia nedostatkov, *pričom sa vystaví nové osvedčenie o technickej kontrole potvrdzujúce, že vozidlo sa nachádza v stave spôsobilom na používanie v cestnej premávke.*

Pozmeňujúci návrh

3. V prípade nebezpečných nedostatkov *môže členský štát alebo príslušný orgán zabrániť používaniu vozidla na verejných pozemných komunikáciách alebo jeho používanie obmedziť*, a to až do odstránenia *všetkých nebezpečných* nedostatkov.

Odôvodnenie

Odobratie osvedčenia o evidencii nie je vhodné, keďže evidencia je zložitým a samostatným procesom, ktorý nie je vždy určený na obmedzenie používania vozidla. V niektorých členských štátoch môže byť odobratie osvedčenia o evidencii vhodné, v iných je na dosiahnutie podobných pozitívnych výsledkov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky vhodnejší proces zákazu. Členské štáty musia mať možnosť používať najúčinnjšie metódy bez toho, aby museli vynakladať obrovské sumy peňazí na dosiahnutie toho istého výsledku.

Pozmeňujúci návrh 69
Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Kontrolné stredisko alebo, ak je to vhodné, príslušný orgán členského štátu, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla evidovaného na jeho území, vystaví pre každé vozidlo dôkaz o tom, že takéto vozidlo úspešne absolvovalo takúto kontrolu. Takýto dôkaz musí obsahovať dátum nasledujúcej kontroly technického stavu.

Pozmeňujúci návrh

Kontrolné stredisko alebo, ak je to vhodné, príslušný orgán členského štátu, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla evidovaného na jeho území, vystaví pre každé vozidlo dôkaz o tom, že takéto vozidlo úspešne absolvovalo takúto kontrolu. Takýto dôkaz musí obsahovať dátum nasledujúcej kontroly technického stavu. *Nie je potrebné vydávať žiaden dôkaz o dobrom technickom stave, ak je v registračnom dokumente vozidla možné*

uviesť, že sa vykonala kontrola technického stavu a dátum ďalšej takejto kontroly.

Odôvodnenie

V súlade s pozmeňujúcimi návrhmi k smernici 1999/37/EÚ (o registračných dokumentoch vozidiel), ktorú v súčasnosti vyhodnocuje Európsky parlament, nie je potrebné vydávať samostatný dokument ako dôkaz o kontrole technického stavu, ak je v registračnom dokumente vozidla vhodná tabuľka, do ktorej sa dá zaznamenať dátum platnosti kontroly technického stavu a dátum ďalšej takejto kontroly. Znamená to, že kontrolné strediská a príslušné orgány nemusia vydávať samostatný dokument na dôkaz dobrého technického stavu vozidla, ktorý by používatelia vozidla museli nosiť so sebou.

Pozmeňujúci návrh 70
Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Ak je kontrolované vozidlo z kategórie vozidiel nepodliehajúcich evidencii v členskom štáte, v ktorom boli uvedené do prevádzky, dôkaz o vykonaní kontroly sa umiestni na viditeľnom mieste na vozidle.

Pozmeňujúci návrh 71
Návrh nariadenia
Článok 10 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Každý členský štát uzná dôkaz, ktorý je vystavený v súlade s odsekom 1.

Každý členský štát uzná dôkaz, ktorý je vystavený *iným členským štátom* v súlade s odsekom 1 *alebo príslušný záznam v osvedčení o evidencii vozidla, za predpokladu, že bol vystavený pre vozidlo evidované v danom členskom štáte.*

Pozmeňujúci návrh 72
Návrh nariadenia
Článok 11 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Skúšobné zariadenia a vybavenie, ktoré sa používa na vykonávanie kontrol technického stavu, musí spĺňať minimálne technické požiadavky uvedené v prílohe V.

Pozmeňujúci návrh

1. Skúšobné zariadenia a vybavenie, ktoré sa používa na vykonávanie kontrol technického stavu, musí spĺňať **aspoň** minimálne technické požiadavky uvedené v prílohe V.

Pozmeňujúci návrh 73
Návrh nariadenia
Článok 11 – odsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Kontrolné strediská, v ktorých technici vykonávajú kontroly technického stavu, schvaľuje členský štát alebo jeho príslušný orgán.

Odôvodnenie

Kontrolné strediská na vykonávanie kontrol technického stavu musí schváliť členský štát alebo jeho príslušný orgán.

Pozmeňujúci návrh 74
Návrh nariadenia
Článok 11 – odsek 1b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1b. Kontrolné strediská, ktoré už získali od členských štátov oprávnenie pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia, budú opätovne prekontrolované z hľadiska toho, či dodržiavajú minimálne normy, a to po období aspoň piatich rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 75
Návrh nariadenia
Článok 11 – odsek 2a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. Kontrolné strediská plnia minimálne požiadavky na riadenie kvality zabezpečením súladu s požiadavkami schvaľujúceho členského štátu. Kontrolné strediská zabezpečujú objektivnosť a vysokú kvalitu kontrol vozidiel.

Odôvodnenie

Kontrolné strediská na vykonávanie kontrol technického stavu, či už sú verejné, alebo súkromné, musia spĺňať minimálne požiadavky na zaistenie kvalitného riadenia. Musia byť objektívne a zaistiť vysokú kvalitu kontrol vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 76
Návrh nariadenia
Článok 12 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Kontrolu technického stavu vykonávajú technici, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie uvedené v prílohe VI.

1. Kontrolu technického stavu vykonávajú technici, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie uvedené v prílohe VI. **Členské štáty môžu stanoviť ďalšie požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie.**

Odôvodnenie

Požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie ustanovené v prílohe VI sú minimálne a členské štáty môžu uložiť ďalšie požiadavky.

Pozmeňujúci návrh 77
Návrh nariadenia
Článok 12 – odsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Členské štáty nariaďujú primeranú odbornú prípravu technikov v súlade s kvalifikačnými požiadavkami.

Odôvodnenie

Na základe kvalifikačných požiadaviek by členské štáty mali podporovať primeranú odbornú prípravu.

Pozmeňujúci návrh 78

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. **Členské štáty** udeľujú osvedčenie technikom, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie. Toto osvedčenie musí obsahovať prinajmenšom informácie, ktoré sú uvedené v prílohe VI bode 3.

Pozmeňujúci návrh

2. **Príslušné orgány alebo podľa situácie schválené strediská odborného vzdelávania** udeľujú osvedčenie technikom, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie. Toto osvedčenie musí obsahovať prinajmenšom informácie, ktoré sú uvedené v prílohe VI bode 3.

Odôvodnenie

Navrhovaná podmienka, že členské štáty udeľujú osvedčenie technikom, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky, by bola pre členské štáty príliš reštriktívna. Takéto osvedčenia môžu poskytovať aj schválené strediská odborného vzdelávania.

Pozmeňujúci návrh 79

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Technici, ktorých ku dňu začiatku uplatňovania tohto nariadenia zamestnávajú príslušné orgány členských štátov alebo kontrolné stredisko, sú oslobodení od požiadaviek, ktoré sú uvedené v prílohe VI bode 1. Členské štáty poskytujú týmto technikom osvedčenie o rovnocennosti.

Pozmeňujúci návrh

3. Technici, ktorých ku dňu začiatku uplatňovania tohto nariadenia zamestnávajú príslušné orgány členských štátov alebo kontrolné stredisko **alebo ktorí sú nimi schválení**, sú oslobodení od požiadaviek, ktoré sú uvedené v bode 1 prílohy VI. Členské štáty poskytujú týmto technikom osvedčenie o rovnocennosti.

Pozmeňujúci návrh 80

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 4a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Osoba, ktorá vykonala opravu alebo údržbu vozidla, sa nesmie zapájať do následnej pravidelnej kontroly technického stavu toho istého vozidla ako technik, s výnimkou prípadu, keď orgán dohľadu potvrdil, že je zaručená vysoká miera objektívnosti. Členské štáty môžu stanovovať prísnejšie požiadavky na oddelenie činností.

Odôvodnenie

Aby sa posilnila nezávislosť technikov, je potrebné zabezpečiť, aby tá istá osoba sa nezúčastnila aj na oprave a údržbe vozidla pred technickou kontrolou, aj na samotnej kontrole.

Pozmeňujúci návrh 81

Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5. Kontrolné stredisko oboznámi osobu, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, s **opravami, ktoré je potrebné vykonať**, pričom nesmie pozmeniť výsledky kontroly na obchodné účely.

5. Kontrolné stredisko oboznámi osobu **alebo opravárenskú dielňu**, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, s **nedostatkami zistenými na vozidle**, pričom nesmie pozmeniť výsledky kontroly na obchodné účely.

Odôvodnenie

Objasnenie odlišných úloh technikov (určenie nedostatkov) a opravárenských dielní (vykonávanie opráv na nápravu nedostatkov).

Pozmeňujúci návrh 82

Návrh nariadenia

Článok 13 – odsek 1 – pododsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Každý členský štát zabezpečuje dohľad nad kontrolnými strediskami na svojom území.

Odôvodnenie

V záujme zaistenia kvality kontroly vozidiel musia byť kontrolné strediská pod dohľadom.

Pozmeňujúci návrh 83 **Návrh nariadenia** **Článok 13 – odsek 2**

Text predložený Komisiou

2. Kontrolné strediská, ktoré priamo prevádzkuje príslušný orgán, sú oslobodené od požiadaviek týkajúcich sa udeľovania oprávnení a dozoru.

Pozmeňujúci návrh

2. Kontrolné strediská, ktoré priamo prevádzkuje príslušný orgán **členského štátu**, sú oslobodené od požiadaviek týkajúcich sa udeľovania oprávnení a dozoru.

Odôvodnenie

Zámerom tohto návrhu je objasnenie, že výnimky z požiadaviek týkajúcich sa udeľovania oprávnení a dozoru sa vzťahujú len na kontrolné strediská priamo prevádzkované členskými štátmi.

Pozmeňujúci návrh 84 **Návrh nariadenia** **Článok 15**

Text predložený Komisiou

Komisia preverí **uskutočniteľnosť, náklady a prínosy** zriadenia elektronickej platformy informácií o vozidlách s ohľadom na výmenu informácií a údajov týkajúcich sa kontrol technického stavu medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, kontrolnými strediskami a výrobcami automobilov.

Pozmeňujúci návrh

Komisia preverí **najúčinnejší a najefektívnejší spôsob** zriadenia elektronickej platformy informácií o vozidlách **a využije pritom existujúce a už zavedené riešenia v oblasti informačných technológií** s ohľadom na **medzinárodnú výmenu údajov, aby sa minimalizovali náklady a predišlo sa zdvojovaniu. V rámci tohto preskúmania sa zväzi čo najvhodnejší spôsob prepojenia existujúcich vnútroštátnych systémov s ohľadom na výmenu informácií a údajov týkajúcich sa kontrol technického stavu a údajov z počítadla kilometrov** medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, kontrolnými strediskami,

*výrobcami skúšobných zariadení
a výrobcami automobilov.*

Komisia tiež preskúma zhromažďovanie a uchovávanie existujúcich údajov súvisiacich s bezpečnosťou, ktoré sa týkajú vozidiel prítomných pri závažných nehodách. Tieto údaje by mali obsahovať prinajmenšom informácie o komponentoch s bezpečnostnou funkciou, ktoré boli nahradené alebo opravované.

Informácie o histórii vozidla by sa mali poskytovať technikom kontrolujúcim vozidlo a v anonymizovanej podobe členským štátom, aby im pomáhali plánovať a vykonávať opatrenia na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a tiež držiteľovi osvedčenia o evidencii alebo majiteľovi vozidla.

Komisia na základe tohto preskúmania navrhne a vyhodnotí rôzne možnosti politiky vrátane možnosti zrušiť požiadavku dôkazu o vykonaní kontroly, ako sa ustanovuje v článku 10. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch tohto preskúmania do dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia a k tejto správe, v prípade potreby, priloží legislatívny návrh.

Na základe tohto preskúmania **Komisia** navrhne a vyhodnotí rôzne možnosti politiky vrátane možnosti zrušiť požiadavku dôkazu o vykonaní kontroly, ako sa ustanovuje v článku 10, **a zaviesť systém, ktorý pri cezhraničnom predaji umožní medzi členskými štátmi výmenu informácií o stave počítadla kilometrov a závažných nehodách týchto vozidiel počas ich životnosti.** Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch tohto preskúmania do dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia a k tejto správe, v prípade potreby, priloží legislatívny návrh.

Pozmeňujúci návrh 85

Návrh nariadenia

Článok 17

Text predložený Komisiou

Komisia je v súlade s článkom **19** oprávnená prijímať delegované akty s cieľom:

– **aktualizácie** článku 2 ods. 1 a článku 5

Pozmeňujúci návrh

Komisia je v súlade s článkom **18** oprávnená prijímať delegované akty s cieľom **aktualizácie**:

a) označení kategórií vozidiel v článku 2

ods. 1 a 2 *tak, aby sa zohľadnili zmeny* v kategóriách vozidiel, ktoré vyplývajú zo zmien *a doplnení* právnych predpisov podľa článku 3 ods. 1;

– *prispôsobenia príloh technickému pokroku alebo s cieľom zohľadniť úpravy v medzinárodných právnych predpisoch alebo v právnych predpisoch Únie.*

ods. 1 a článku 5 ods. 1 a 2 (*podľa situácie*) v *prípade zmien* v kategóriách vozidiel, ktoré vyplývajú zo zmien právnych predpisov *o typovom schvaľovaní* podľa článku 2 ods. 1, *bez toho, aby to malo vplyv na rozsah a frekvenciu kontrol;*

b) bodu 3 prílohy II, pokiaľ ide o metódy, dôvody zlyhania; prílohy V v prípade dostupnosti účinnejších a efektívnejších kontrolných metód a prílohy I, ak by sa vyžadovali ďalšie informácie na vykonávanie kontrol technického stavu;

c) bodu 3 prílohy II, pokiaľ ide o zoznam kontrolovaných položiek, metód, príčin porúch, prílohy III, pokiaľ ide o hodnotenie nedostatkov, a prílohy V s cieľom prispôbiť ich vývoju právnych predpisov Únie v oblasti bezpečnosti a ochrany životného prostredia, a prílohy I, ak by sa mali vyžadovať dodatočné informácie s cieľom vykonania kontroly technického stavu vozidla.

Pozmeňujúci návrh 86
Návrh nariadenia
Článok 18 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Delegovanie právomocí uvedených v článku 17 sa **udeľuje na dobu neurčitú [odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].**

Pozmeňujúci návrh

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 17 sa **Komisii udeľujú na obdobie piatich rokov od dátumu 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 87
Návrh nariadenia
Článok 18b

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 18b

Podávanie správ o dvoj- alebo trojkolesových vozidlách

Komisia najneskôr do [troch rokov odo dňa uverejnenia tohto nariadenia] predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o zaradení dvoj- alebo trojkolesových vozidiel do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. V správe sa posúdi bezpečnosť cestnej premávky v Únii pre túto kategóriu vozidiel. Komisia predovšetkým porovná situáciu bezpečnosti cestnej premávky pre túto kategóriu vozidiel v členských štátoch, ktoré vykonávajú kontroly technického stavu vozidiel tejto kategórie, so situáciou v členských štátoch, ktoré túto kategóriu vozidiel nekontrolujú, aby sa posúdilo, či kontrola technického stavu dvoj- alebo trojkolesových vozidiel je úmerná cieľom stanoveným v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Podľa vhodnosti sa k správe priložia legislatívne návrhy.

Pozmeňujúci návrh 88
Návrh nariadenia
Článok 19 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Každý členský štát podnikne opatrenia potrebné na zaistenie toho, aby sa manipulovanie alebo neoprávnené narábanie s počítadlom kilometrov považovalo za trestný čin a aby sa trestalo

2. Každý členský štát podnikne opatrenia potrebné na zaistenie toho, aby sa manipulovanie alebo neoprávnené narábanie s **komponentmi vozidla a so systémami, ktoré majú dosah na**

účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.

dodržanie požiadaviek bezpečnosti a ochrany životného prostredia, alebo s počítadlom kilometrov považovalo za trestný čin a aby sa trestalo účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami, a na zaistenie presnosti údajov z počítadiel najjazdených kilometrov počas celej životnosti vozidla.

Odôvodnenie

Je rozhodujúce, aby členské štáty podnikli všetky potrebné kroky na zaistenie spoľahlivosti a presnosti údajov z počítadla najjazdených kilometrov počas celej životnosti vozidla, pričom sa uznáva, že výskyt podvodov s počítadlami najjazdených kilometrov je najpravdepodobnejší v čase od prvej evidencie do prvej kontroly technického stavu.

Pozmeňujúci návrh 89

Návrh nariadenia

Príloha I – časť 5 – bod 5.3 – zarážka 8a (nová)

<i>Text predložený Komisiou</i>	<i>Pozmeňujúci návrh</i>
	<i>– Odporúčaná tlak v pneumatikách</i>

Odôvodnenie

Táto informácia je uvedená na štítku vozidla, ako aj v manuáli majiteľa vozidla. Pôjde o referenčnú hodnotu, na základe ktorej technici určia, či boli pneumatiky riadne nahustené.

Pozmeňujúci návrh 90

Návrh nariadenia

Príloha II – časť I – odsek 4a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Ak nie je možné kontrolovať vozidlo použitím odporúčanej kontrolnej metódy stanovenej v tejto prílohe, kontrolné stredisko môže vykonať kontrolu v súlade s alternatívnou metódou, ktorú písomne schválil vhodný príslušný orgán. Príslušný orgán sa musí presvedčiť o tom, že sa zachovávajú bezpečnostné a environmentálne normy.

Odôvodnenie

Kontrola špecifických vozidiel, ako sú napríklad mobilné žeriavy, môže vyžadovať osobitné metódy kontroly, ktoré by sa mali povoliť, ak ich schváli príslušný orgán.

Pozmeňujúci návrh 91

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 3 – položka 1.8 – písmeno a

Text predložený Komisiou

1.8 Brzdová kvapalina	Meranie teploty varu alebo obsahu vody	a) Teplota varu brzdovej kvapaliny je príliš nízka alebo obsah vody je príliš vysoký.
-----------------------	--	--

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

1.8 Brzdová kvapalina	Meranie teploty varu alebo obsahu vody	a) Teplota varu brzdovej kvapaliny je príliš nízka
-----------------------	--	--

Odôvodnenie

Treba zabezpečiť presné otestovanie brzdovej kvapaliny, aby sa predišlo zavádzajúcim, či dokonca nebezpečným výsledkom.

Pozmeňujúci návrh 92

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 3 – položka 3.3 – písmeno a

Text predložený Komisiou

3.3. Spätné zrkadlá alebo zariadenia	Vizuálna kontrola.	a) Zrkadlo alebo zariadenie chýba alebo nie je pripevnené v súlade s požiadavkami(1).
--------------------------------------	--------------------	---

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

3.3. Spätné zrkadlá alebo zariadenia	Vizuálna kontrola.	a) Zrkadlo alebo zariadenie chýba alebo nie je pripevnené v súlade s požiadavkami(1) vrátane požiadaviek uvedených v smernici 2007/38/ES o dodatočnej montáži zrkadiel na ťažké nákladné vozidlá evidované v Spoločenstve.
--------------------------------------	--------------------	---

Odôvodnenie

Komisia vo svojej správe adresovanej Európskemu parlamentu a Rade o vykonávaní smernice 2007/38/ES o dodatočnej montáži zrkadiel na ťažké nákladné vozidlá evidované v Spoločenstve uviedla, že väčšina členských štátov nemali podrobné informácie o tom, koľko vozidiel neprešlo kontrolou technického stavu, pretože nespĺňalo požiadavky týkajúce sa dodatočného vybavenia. Tieto požiadavky na dodatočné vybavenie sú však nevyhnutné pre bezpečnosť na cestách a mali by byť súčasťou tejto kontroly.

Pozmeňujúci návrh 93

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 3 – položka 4.1.2

Text predložený Komisiou

4.1.2. Nastavenie

Určite horizontálne zameranie každého svetlometu stretávacieho svetla pomocou zameriavacieho zariadenia svetlometov **alebo meracej steny**.

Zameranie svetlometu nie je v rozmedzí stanovenom v požiadavkách.

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

4.1.2. Nastavenie

Určite horizontálne **a vertikálne** zameranie každého svetlometu stretávacieho svetla pomocou zameriavacieho zariadenia svetlometov **a elektronického ovládacieho zariadenia s cieľom overiť v prípade potreby dynamickú funkčnosť**.

Zameranie svetlometu nie je v rozmedzí stanovenom v požiadavkách.

Pozmeňujúci návrh 94

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 3 – položka 4.1.3

Text predložený Komisiou

4.1.3. Spínače

Vizuálna kontrola a skúška činnosti.

a) Spínač nepracuje v súlade s požiadavkami⁽¹⁾ (počet svetlometov svietiacich súčasne).

b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

4.1.3. Spínače

Vizuálna kontrola a kontrola činnosti **a v prípade potreby použitie elektronického ovládacieho zariadenia.**

a) Spínač nepracuje v súlade s požiadavkami⁽¹⁾ (počet svetlometov svietiacich súčasne).

b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.

Pozmeňujúci návrh 95

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 3 – položka 4.1.5

Text predložený Komisiou

4.1.5. Korektory sklonu (ak sú povinné)

Vizuálna kontrola a skúška činnosti, **ak je to možné.**

a) Zariadenie nefunguje.

b) Ručne ovládané zariadenie sa nedá ovládať z miesta vodiča.

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

4.1.5. Korektory sklonu (ak sú povinné)

Vizuálna kontrola a kontrola činnosti **a v prípade potreby použitie elektronického ovládacieho zariadenia.**

a) Zariadenie nefunguje.

b) Ručne ovládané zariadenie sa nedá ovládať z miesta vodiča.

Pozmeňujúci návrh 96

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 3 – položka 4.3.2

Text predložený Komisiou

4.3.2. Spínače

Vizuálna kontrola a skúška činnosti.

a) Spínač nepracuje v súlade s požiadavkami.

b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

4.3.2. **Brzdové svetlá** –
spínače **núdzového**
brzdového svetla

Vizuálna kontrola a
skúška činnosti **pomocou**
elektronického
riadiaceho zariadenia na
rozlíšenie vstupnej
hodnoty senzoru
brzdového pedála a na
overenie funkčnosti
núdzového brzdového
svetla pozorovaním.

a) Spínač nepracuje
v súlade s požiadavkami.

b) Funkcia ovládacieho
zariadenia je narušená.

ba) Funkcie núdzového
brzdového svetla
nefungujú alebo
nefungujú správne.

Odôvodnenie

Elektronické riadiace zariadenie by sa malo použiť na vytvorenie vstupných signálov pre senzor brzdového pedála na overenie správnej funkčnosti núdzového brzdového svetla (vrátane automatického zapnutia svetiel signalizujúcich nebezpečenstvo), ktoré sa potom overia priamym pozorovaním.

Pozmeňujúci návrh 97
Návrh nariadenia
Príloha II – časť 3 – položka 4.5.2

Text predložený Komisiou

4.5.2. Nastavenie (X)⁽²⁾

Skúška činnosti a skúška
pomocou zameriavacieho
zariadenia svetlometov

Predné hmlové svietidlo
nie je vodorovne
nasmerované, keď je
svetelná stopa v rozhraní.

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

4.5.2. Nastavenie (X)⁽²⁾

Skúška činnosti a skúška
pomocou zameriavacieho
zariadenia svetlometov

Predné hmlové svietidlo
nie je vodorovne **a zvislo**
nasmerované, keď je
svetelná stopa v rozhraní.

Pozmeňujúci návrh 98

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 3 – položka 5.2.2. – písmeno da (nové)

Text predložený Komisiou

5.2.2. Kolesá	Vizuálna kontrola oboch strán, vozidlo je nad montážnou jamou alebo na zdviháku.	a) Akákoľvek prasklina alebo chyba zvaru. (...)
---------------	--	--

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

5.2.2. Kolesá	Vizuálna kontrola oboch strán, vozidlo je nad montážnou jamou alebo na zdviháku.	a) Akákoľvek prasklina alebo chyba zvaru. (...) da) Kolesá nie sú kompatibilné s nábojmi kolesa
---------------	--	--

Odôvodnenie

S neštandardnými alebo poškodenými kolesami, keď sa kolesá montujú na neštandardné opravy, sú spojené vážne otázky týkajúce sa zodpovednosti a bezpečnosti. Kolesá, ktoré nie sú v súlade s nábojom kolesa, by sa mali považovať za kritickú bezpečnostnú položku, a preto by sa mali zahrnúť do zoznamu položiek, ktoré sa majú počas kontroly technického stavu preskúšať.

Pozmeňujúci návrh 99

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 3 – položka 5.2.3. – stĺpec 2

Text predložený Komisiou

5.2.3. Pneumatiky	Vizuálna kontrola celej pneumatiky buď otáčaním kolesa nad zemou, pričom vozidlo je nad montážnou jamou alebo na zdviháku, alebo posúvaním vozidla dozadu a dopredu nad montážnou jamou.
-------------------	--

5.2.3. Pneumatiky

Vizuálna kontrola celej pneumatiky buď otáčaním kolesa nad zemou, pričom vozidlo je nad montážnou jamou alebo na zdviháku, alebo posúvaním vozidla dozadu a dopredu nad montážnou jamou.

Na meranie tlaku v pneumatikách použite tlakomer a porovnajte ho 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 100

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 3 – položka 8.2.1.2

Text predložený Komisiou

8.2.1.2 Plynné emisie

Meranie pomocou analyzátoru výfukových plynov v súlade s požiadavkami⁽¹⁾.

Alternatívne sa v prípade vozidiel vybavených vhodným palubným diagnostickým systémom (OBD) môže správne fungovanie emisného systému overiť príslušným načítaním údajov zo zariadenia OBD a kontrolami správneho fungovania systému OBD namiesto merania emisií pri voľnobežných otáčkach motora a v súlade s podmienkami

a) Buď plynné emisie presahujú konkrétne hodnoty uvedené výrobcom,

***odporúčanými výrobcami
na kondicionovanie
motora a inými
požiadavkami⁽¹⁾.***

b) alebo ak tieto informácie nie sú k dispozícii, emisie CO presahujú:

i) v prípade vozidiel, ktoré nie sú riadené moderným systémom na reguláciu emisií,

– 4,5 %, alebo

– 3,5 %

podľa dátumu prvej registrácie alebo použitia uvedeného v požiadavkách⁽¹⁾.

ii) v prípade vozidiel, ktoré sú riadené moderným systémom na reguláciu emisií:

– pri voľnobežných otáčkach motora: 0,5 %

– pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,3 %

alebo

– pri voľnobežných otáčkach motora: 0,3 %⁶

– pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,2 %

podľa dátumu prvej registrácie alebo použitia uvedeného v požiadavkách⁽¹⁾.

c) Hodnota lambda je mimo rozsahu $1 \pm 0,03$ alebo nie je v súlade so špecifikáciou výrobcu.

d) Údaje načítané zo zariadenia OBD signalizujú závažnú poruchu.

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

8.2.1.2 Plynné emisie

Meranie pomocou analyzátora výfukových plynov v súlade s požiadavkami⁽¹⁾.

Kontrola výfuku musí byť vždy štandardným postupom posudzovania emisií, dokonca aj v kombinácii s OBD.

Pre vozidlá vybavené OBD v súlade s požiadavkami⁽¹⁾, týkajúcimi sa informácií OBD a kontroly (technického stavu) správneho fungovania systému OBD pri vysokých voľnobežných otáčkach motora v súlade s odporúčaniami výrobcu a ostatnými požiadavkami⁽¹⁾.

Meranie hladiny NO_x pomocou vhodného zariadenia/vhodne vybaveného analyzátora výfukových plynov prostredníctvom existujúcich metód testovania výfukov.

a) Buď plynné emisie presahujú konkrétne hodnoty uvedené výrobcom,

b) alebo ak tieto informácie nie sú k dispozícii, emisie CO presahujú:

i) v prípade vozidiel, ktoré nie sú riadené moderným systémom na reguláciu emisií,

– 4,5 %, alebo

– 3,5 %

podľa dátumu prvej registrácie alebo použitia uvedeného

v požiadavkách⁽¹⁾.

ii) v prípade vozidiel, ktoré sú riadené moderným systémom na reguláciu emisií:

– pri voľnobežných otáčkach motora: 0,5 %

– pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,3 %

alebo

– pri voľnobežných otáčkach motora: 0,3 %⁶

– pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,2 %

alebo

– pri voľnobežných otáčkach motora: 0,2 %^(6a)

– pri vysokých voľnobežných otáčkach motora: 0,1 %^(6a)

podľa dátumu prvej registrácie alebo použitia uvedeného v požiadavkách⁽¹⁾.

c) Hodnota lambda je mimo rozsahu $1 \pm 0,03$, alebo nie je v súlade so špecifikáciou výrobcu.

d) Údaje načítané zo zariadenia OBD signalizujú závažnú poruchu **pri voľnobežných otáčkach motora.**

Hladina NO_x, ktorá nie je v súlade s požiadavkami alebo ktorá presahuje konkrétnu hladinu stanovenú

(6a) *Typové schválenie podľa hodnôt uvedených v tabuľke 1 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po 1. júli 2007 (Euro 5).*

Pozmeňujúci návrh 101

Návrh nariadenia

Príloha II – časť 3 – položka 8.2.2.2

<i>Text predložený Komisiou</i>		
8.2.2.2 Opacita		
Vozidlá zaevidované alebo uvedené do prevádzky pred 1. januárom 1980 sú oslobodené od tejto požiadavky	a) Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až po medzné otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrálnej polohe a zapnutou spojkou.	a) V prípade vozidiel prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách(1)
	b) Predbežná príprava vozidla:	opacita presahuje úroveň uvedenú na výrobnom štítku vozidla.
	1. Vozidlá sa môžu skúšať bez predbežnej prípravy, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v uspokojivom mechanickom stave.	b) Ak táto informácia nie je k dispozícii alebo požiadavky ⁽¹⁾ neumožňujú použitie referenčných hodnôt
	2. Požiadavky na predbežnú prípravu:	pri motoroch s atmosférickým saním: 2,5 m ⁻¹ ,
	i) Motor musí dosiahnuť úplnú prevádzkovú teplotu, napríklad teplota oleja meraná sondou v trubici na meranie hladiny oleja musí byť aspoň 80 °C, alebo musí	pri motoroch preplňovaných turbodúchadlom: 3,0 m ⁻¹ ,

	<p>mať bežnú prevádzkovú teplotu, ak je nižšia, alebo teplota motorového bloku meraná úrovňou infračerveného žiarenia musí byť aspoň ekvivalentná. Ak sa na základe konfigurácie vozidla toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie bežnej prevádzkovej teploty motora sa môže vykonávať inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora.</p>	
	<p>ii) Výfukový systém sa prečistí aspoň tromi cyklami voľnej akcelerácie pri voľnobežných otáčkach alebo ekvivalentnou metódou.</p>	<p>alebo v prípade vozidiel označených v požiadavkách⁽¹⁾, alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách⁽¹⁾,</p>
	<p>c) Skúšobný postup:</p>	<p>1,5 m⁻¹⁷.</p>
	<p>1. Motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musí pred začiatkom každého cyklu voľnej akcelerácie bežať na voľnobežných otáčkach. U vysokovýkonných dieselových motorov to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akcelerátora;</p>	
	<p>2. Na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) a rovnomerne stlačiť, ale nie násilne, tak aby sa dosiahla maximálna dodávka zo</p>	

	vstrekovacieho čerpadla.	
	<p>3. Počas každého cyklu voľnej akcelerácie motor musí dosiahnuť medzné otáčky alebo u vozidiel a automatickým prevodom, otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo dostatočným časom, ktorý uplynie medzi počiatočným stlačením pedála a uvoľnením, čo by v prípade vozidiel kategórie 1 a 2 z prílohy 1 predstavovalo minimálne dve sekundy.</p>	
	<p>4. Vozidlá v skúške nevyhovujú len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch cyklov voľnej akcelerácie prekročia limitné hodnoty. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru, alebo tak, že sa použije iný spôsob štatistického výpočtu, ktorý zohľadňuje rozptyl meraní. Členské štáty môžu obmedziť počet skúšobných cyklov.</p>	
	<p>5. V snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniam členské štáty môžu medzi nevyhovujúce vozidlá</p>	

	zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty výrazne presiahli medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch. Takisto v snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniam členské štáty môžu medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty boli výrazne nižšie ako medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch.	
<i>Pozmeňujúci návrh Parlamentu</i>		
8.2.2.2 Opacita		
Vozidlá zaevidované alebo uvedené do prevádzky pred 1. januárom 1980 sú oslobodené od tejto požiadavky.	a) Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až po medzné otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrálnej polohe a zapnutou spojku. Kontrola výfuku musí byť vždy štandardným postupom posudzovania emisií, dokonca aj v kombinácii s OBD.	a) V prípade vozidiel prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách ⁽¹⁾ ,
	Pre vozidlá vybavené OBD v súlade s požiadavkami ⁽¹⁾, týkajúcimi sa informácií OBD a kontroly (technického stavu) správneho fungovania systému OBD pri vysokých voľnobežných otáčkach motora v súlade s odporúčaniami výrobcu	

	<i>a ostatnými požiadavkami⁽¹⁾.</i>	
	b) Predbežná príprava vozidla:	opacita presahuje úroveň uvedenú na výrobnom štítku vozidla.
	1. Vozidlá sa môžu skúšať bez predbežnej prípravy, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v uspokojivom mechanickom stave.	b) Ak táto informácia nie je k dispozícii alebo požiadavky ⁽¹⁾ neumožňujú použitie referenčných hodnôt
	2. Požiadavky na predbežnú prípravu:	pri motoroch s atmosférickým saním: 2,5 m ⁻¹ ,
	i) Motor musí dosiahnuť úplnú prevádzkovú teplotu, napríklad teplota oleja meraná sondou v trubici na meranie hladiny oleja musí byť aspoň 80 °C, alebo musí mať bežnú prevádzkovú teplotu, ak je nižšia, alebo teplota motorového bloku meraná úrovňou infračerveného žiarenia musí byť aspoň ekvivalentná. Ak sa na základe konfigurácie vozidla toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie bežnej prevádzkovej teploty motora sa môže vykonávať inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora.	pri motoroch preplňovaných turbodúchadlom: 3,0 m ⁻¹ ,
	ii) výfukový systém sa prepláchne aspoň tromi cyklami voľnej akcelerácie pri voľnobežných otáčkach alebo ekvivalentnou	alebo v prípade vozidiel označených v požiadavkách ⁽¹⁾ alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume

	metódou.	uvedenom v požiadavkách ⁽¹⁾ ,
	c) Skúšobný postup:	1,5 m ^{-1.7}
	1. Motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musí pred začiatkom každého cyklu voľnej akcelerácie bežať na voľnobežných otáčkach. Pri dieselových motoroch ťažkých úžitkových vozidiel to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akcelerátora.	alebo
	2. Na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) a rovnomerne stlačiť, ale nie násilne, tak aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla.	0,5 m^{-1.6a}
	3. Počas každého cyklu voľnej akcelerácie musí motor dosiahnuť medzné otáčky alebo pri vozidlách s automatickou prevodovkou otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo dostatočným časom, ktorý uplynie medzi počiatočným stlačením pedála a uvoľnením, čo by v prípade vozidiel kategórie 1 a 2 z prílohy 1	

	predstavovalo minimálne dve sekundy.	
	4. Vozidlá v skúške nevyhovujú len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch posledných cyklov voľnej akcelerácie prekročia hraničné hodnoty. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru. Členské štáty môžu obmedziť počet skúšobných cyklov.	
	5. V snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniam členské štáty môžu medzi nevyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty výrazne presiahli medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch. Takisto v snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniam členské štáty môžu medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty boli výrazne nižšie ako medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch.	
	<i>Meranie hladiny NOx a častíc pomocou vhodného zariadenia/vhodne vybaveného analyzátora výfukových plynov prostredníctvom existujúcich metód</i>	<i>Hladina NOx alebo hodnoty častíc, ktoré nie sú v súlade s požiadavkami alebo ktoré presahujú konkrétnu hladinu stanovenú výrobcom.</i>

	<i>testovania voľnej akcelerácie.</i>	
<p><i>6a Typové schválenie podľa hodnôt uvedených v tabuľke 1 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po 1. júli 2007 (Euro 5).</i></p>		

Pozmeňujúci návrh 102

Návrh nariadenia

Príloha III – položka 1.8 – písmeno a

Text predložený Komisiou

1.8 Brzdová kvapalina

a) Teplota varu brzdovej kvapaliny je príliš nízka
alebo obsah vody je príliš vysoký.

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

1.8 Brzdová kvapalina

a) Teplota varu brzdovej kvapaliny je príliš nízka

Odôvodnenie

Treba zabezpečiť presné otestovanie brzdovej kvapaliny, aby sa predišlo zavádzajúcim, či dokonca nebezpečným výsledkom.

Pozmeňujúci návrh 103

Návrh nariadenia

Príloha III – položka 5.2.2 – písmeno da (nové)

Text predložený Komisiou

5.2.2. Kolesá

a) Akákoľvek prasklina alebo chyba zvaru.

(...)

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

Malý	Veľký	Nebezpečný
------	-------	------------

x

Malý	Veľký	Nebezpečný
------	-------	------------

		ý
5.2.2. Kolesá	a) Akákoľvek prasklina alebo chyba zvaru.	x
	(...)	
	da) Kolesá nie sú kompatibilné s nábojmi kolesa.	x

Odôvodnenie

S neštandardnými alebo poškodenými kolesami, keď sa kolesá montujú na neštandardné nápravy, sú spojené vážne otázky týkajúce sa zodpovednosti a bezpečnosti. Kolesá, ktoré nie sú v súlade s nábojom kolesa, by sa mali považovať za kritickú bezpečnostnú položku, a preto by sa mali zahrnúť do zoznamu položiek, ktoré sa majú počas kontroly technického stavu preskúšať.

Pozmeňujúci návrh 104
Návrh nariadenia
Príloha III – položka 5.2.3

Text predložený Komisiou

	Malý	Veľký	Nebezpečný
5.2.3. Pneumatiky		x	
			x
		x	

	dvojkoľesách majú rôzne veľkosti.			
	c) Pneumatiky na rovnakej náprave majú rozdielnu konštrukciu (radiálna/diagonálna).		x	
	d) Akékoľvek vážne poškodenie alebo prerezanie pneumatiky.		x	
	Kordová vrstva viditeľná alebo poškodená.			x
	e) Hĺbka dezénu pneumatiky nie je v súlade s požiadavkami⁽¹⁾.		x	
	Menej ako 80 % hodnoty požadovanej hĺbky dezénu			x
	f) Odieranie pneumatiky o iné komponenty (flexibilné zariadenia proti rozstrekovaniu)	x		
	Odieranie pneumatiky o iné komponenty (bezpečné vedenie vozidla nie je narušené)		x	
	g) Opätovne drážkované pneumatiky nie sú v súlade s požiadavkami ⁽¹⁾ .		x	
	Ochranná kordová vrstva narušená			x
	h) Nesprávne fungovanie systému monitorovania tlaku vzduchu	x		
	Očividne nefunkčné.		x	
	<i>Pozmeňujúci návrh Parlamentu</i>			
		Malý	Veľký	Nebezpečný
5.2.3. Pneumatiky	a) Veľkosť pneumatiky,		x	

kapacita zaťaženia,
schvaľovacia značka
alebo rýchlostná kategória
nie je v súlade
s požiadavkami⁽¹⁾ a má
vplyv na bezpečnosť
cestnej premávky.

Nedostatočná nosnosť
alebo rýchlostná kategória
pri aktuálnom používaní,
pneumatika sa dotýka
iných pevných častí
vozidla, čo narúša
bezpečnosť vedenia
vozidla

b) Pneumatiky na
rovnamej náprave alebo na
dvojkolesách majú rôzne
veľkosti.

c) Pneumatiky na
rovnamej náprave majú
rozdielnu konštrukciu
(radiálna/diagonálna).

d) Akékoľvek vážne
poškodenie alebo
prerezanie pneumatiky.

Kordová vrstva viditeľná
alebo poškodená.

e) ***Ukazovateľ
opotrebovania dezénu
pneumatiky sa stáva
viditeľným.***

***Pneumatiky na úrovni
zákonnej hĺbky dezénu.
Pneumatiky pod úrovňou
hĺbky dezénu.***

f) Odieranie pneumatiky o
iné komponenty
(flexibilné zariadenia proti
rozstrekovaniu)

Odieranie pneumatiky
o iné komponenty
(bezpečné vedenie vozidla)

nie je narušené)		
g) Opätovne drážkované pneumatiky nie sú v súlade s požiadavkami ⁽¹⁾ .		x
Ochranná kordová vrstva narušená		x
h) Systém sledovania tlaku pneumatiky nefunguje správne alebo je pneumatika zjavne nedohustená.	x	
Očividne nefunkčné.		x
i) Prevádzkový tlak v jednej z pneumatík znížený o 20 %, nie však pod 150 kPa		x
Tlak pneumatiky pod 150 kPa		x

Odôvodnenie

Riadenie vozidla so správne nahustenými pneumatikami zvyšuje účinnosť s nízkym valivým odporom pneumatík a znižuje emisie CO₂ až o 5 g na kilometer. Pneumatika pod 150 kPa je nebezpečná v prípade hrozby rizika explózie. Každá pneumatika s hĺbkou dezénu menšou, ako sú zákonné požiadavky, je nezákonná a preto by sa na európskych cestách mala zakázať. Preto by sa mal tento nedostatok označiť za nebezpečný. Každá pneumatika s hĺbkou dezénu zodpovedajúcou zákonným požiadavkám by sa mala vymeniť predtým, ako začne predstavovať nebezpečenstvo, a preto by sa mala označiť ako veľká.

Pozmeňujúci návrh 105

Návrh nariadenia

Príloha III – položka 8.2.1.2 – písmeno b

Text predložený Komisiou

	Malý	Veľký	Nebezpečný
8.2.1.2 Plynné emisie		x	
b) alebo ak tieto informácie nie sú k dispozícii, emisie CO presahujú:			

(...)

ii) v prípade vozidiel,
ktoré nie sú riadené
moderným systémom na
reguláciu emisií,

– pri voľnobežných
otáčkach motora: 0,5 %

– pri vysokých
voľnobežných otáčkach
motora: 0,3 %

alebo

– pri voľnobežných
otáčkach motora: 0,3 %

– pri vysokých
voľnobežných otáčkach
motora: 0,2 %

podľa dátumu prvej
registrácie alebo použitia
uvedeného v
požiadavkách⁽¹⁾.

Pozmeňujúci návrh Parlamentu

8.2.1.2 Plynné emisie

b) alebo ak tieto
informácie nie sú k
dispozícii, emisie CO
presahujú:

(...)

ii) v prípade vozidiel,
ktoré sú riadené
moderným systémom na
reguláciu emisií:

– pri voľnobežných
otáčkach motora: 0,5 %

– pri vysokých
voľnobežných otáčkach
motora: 0,3 %

alebo

Malý	Veľký	Nebezpečný
------	-------	------------

x

6a Typové schválenie podľa hodnôt uvedených v tabuľke 1 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po 1. júli 2007 (Euro 5).

Pozmeňujúci návrh 107
Návrh nariadenia
Príloha IV – odsek 1 – bod 6a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(6a) Podrobnosti o veľkých opravách, ktoré si vyžiadala nehoda

Pozmeňujúci návrh 108
Návrh nariadenia
Príloha V – časť I – odsek 2a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Alternatívne vybavenie uplatňujúce technologické inovácie neutrálnym spôsobom možno použiť za predpokladu, že zaisťuje rovnocenne vysokú kvalitu kontroly.

Pozmeňujúci návrh 109
Návrh nariadenia
Príloha V – časť 1 – odsek 1 – bod 15 – zarážka 15a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

– Tlakomer na meranie tlaku v pneumatikách;

Odôvodnenie

Na meranie tlaku v pneumatikách je potrebný tlakomer.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Návrh Komisie

I. Existujúce predpisy EÚ týkajúce sa pravidelných kontrol technického stavu motorových vozidiel

V smernici 2009/40/ES sa ustanovujú minimálne normy pre pravidelné kontroly vozidiel. Smernica sa vzťahuje na osobné vozidlá, autobusy a ťažké nákladné vozidlá na prepravu tovaru a ich prípojné vozidlá, ale nie skútre a motocykle.

II. Nový návrh na kontroly technického stavu vozidiel

Komisia predložila nové predpisy týkajúce sa kontrol technického stavu s cieľom ďalej posilniť bezpečnosť cestnej premávky a zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia. Návrh je v súlade s cieľmi bezpečnosti cestnej premávky ustanovenými v bielej knihe s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru.

Návrh vychádza z ustanovenia spoločných minimálnych noriem pre kontroly vozidiel, platných v celej EÚ, pričom členské štáty majú mať možnosť zaviesť prípadne aj prísnejšie normy.

Hlavné prvky návrhu sú:

1. Povinné kontroly skútrov a motocyklov v celej EÚ. Okruh vozidiel, ktoré podliehajú kontrolám, sa má rozšíriť na túto najrizikovejšiu skupinu účastníkov cestnej premávky. Mali by sa testovať aj ľahké prípojné vozidlá (do 3,5 tony). Tieto kategórie sú momentálne vyňaté zo systému platného v EÚ. O uskutočnení alebo neuskutočnení kontroly technického stavu týchto kategórií vozidiel rozhodujú členské štáty.
2. Rastúca frekvencia pravidelných kontrol technického stavu v určitých kategóriách vozidiel. V súčasnosti sa automobily a dodávky (do 3,5 t) staršie ako šesť rokov kontrolujú minimálne raz za dva roky. Navrhuje sa, aby sa ich technický stav po šiestich rokoch kontroloval aspoň raz ročne. To znamená zmenu na model 4-2-1 namiesto súčasného modelu 4-2-2. Tento model 4-2-1 sa navrhuje aj pre skútre a motocykle. Okrem toho sa navrhuje zvýšiť frekvenciu kontrol automobilov a dodávok s vysokým počtom najjazdených kilometrov (160 000 km). Tieto vozidlá by boli kontrolované každoročne po prvej kontrole (4-1-1 namiesto súčasného modelu 4-2-2), ak majú ku dňu prvej technickej kontroly (po 4 rokoch) najjazdených viac než 160 000 km. Takto by sa ich technické kontroly zosúlادili s frekvenciou kontrol iných vozidiel s vysokým počtom najjazdených kilometrov, akými sú taxíky, sanitky, atď.
3. Navrhuje sa ustanoviť minimálna úroveň zručností a požiadaviek na odbornú prípravu technikov.
4. Zlepšenie kvality kontrol vozidiel ustanovením spoločných minimálnych noriem pre nedostatky a zariadenie.
5. Odstránenie podvodov spojených s počtom najjazdených kilometrov prostredníctvom registrácie najjazdených kilometrov.

6. ustanoviť povinnosť kontrol elektronických bezpečnostných súčiastok.

Národné parlamenty: Národné parlamenty Francúzska, Holandska, Švédska a Cypru vyslovili formálnu námietku, že návrh porušuje zásadu subsidiarity EÚ.

Stanovisko spravodajcu

Počas parlamentnej rozpravy je potrebné obozretne zvážiť, či sú navrhované opatrenia primerané sledovaným cieľom. Mal by sa dôkladne zvážiť dosah návrhov na občanov a podniky, aby sa zabránilo zbytočnej finančnej a administratívnej záťaži. Musíme dosiahnuť vyvážený výsledok.

V súvislosti s vyššie uvedeným by spravodajca navrhol:

1. Frekvencia kontrol a kategórie vozidiel: Spravodajca podporuje návrh Komisie rozšíriť kontroly technického stavu vozidiel na skútre a motocykle, pretože tieto vozidlá patria do rizikovejšej skupiny účastníkov premávky. Zdá sa však primeranejšie zmeniť v prípade týchto kategórií frekvenciu z modelu 4-2-1 na 4-2-2. Model 4-2-2 zároveň predstavuje vyvážený prístup k kontrolám automobilov a ľahkých vozidiel, pretože viaceré štúdie zaoberajúce sa prepojením medzi nehodami a technickými nedostatkami dospievajú k nejednoznačnému výsledku, pokiaľ ide o dosah častejších kontrol na bezpečnosť cestnej premávky. Komisia by však mala ďalej monitorovať a vyhodnocovať túto otázku a podávať správy spoluvorcom právnych predpisov. Členské štáty by mali mať možnosť zaviesť častejšie technické kontroly. Kritérium najazdených kilometrov by mohlo vzbudiť otázky týkajúce sa manipulácie s meračmi kilometrov. Preto sa navrhuje, aby sa tento prvok z návrhu vyňal.

2. Technické požiadavky a metódy kontrol ustanovené v prílohách by sa mali považovať za minimálne normy EÚ. Členské štáty by mali mať možnosť zachovať si alebo zaviesť prísnejšie normy. Táto zásada bola ustanovená v článku 6 ods. 2 návrhu. Spravodajca navrhuje pozmeňujúce doplnujúce návrhy zamerané na posilnenie tejto zásady. To isté platí aj pre požiadavky na kvalifikáciu technikov, ktoré by tiež mali byť minimálne.

3. Je rozhodujúce, aby kontroly technického stavu vozidiel vykonávali riadne vzdelaní, vyškolení a nezávislí technici. Navrhuje sa posilniť nezávislosť technikov, ako aj ďalej odstraňovať možné konflikty záujmov.

4. Historické vozidlá: Uznáva sa, že historické vozidlá by mali byť vyňaté z rozsahu pôsobnosti právnych predpisov EÚ. Členské štáty by mali mať väčší priestor pri ustanovovaní vlastných vnútroštátnych požiadaviek na vymedzenie a kontrolu týchto vozidiel. Hoci návrh poskytuje pevný základ pre ďalšiu diskusiu, spravodajcovi sa zdá vymedzenie historického vozidla dosť nepružné a navrhuje zmeniť ho, aby bolo voľnejšie.

5. V prípade cezhraničnej opätovnej evidencie vozidiel sa odporúča, aby sa zohľadnila najnovšia judikatúra Súdneho dvora EÚ (C-150/11).

6. Delegované akty: Hoci je potrebný istý stupeň pružnosti, aby sa zabezpečilo, že právne predpisy budú zodpovedať technickému vývoju, text Komisie je dosť nejednoznačný. Preto by spravodajca navrhol ustanoviť presnejšie limity na delegovanie právomocí Komisii.

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 pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Krišjānis Kariņš

STRUČNÉ ODŮVODNENIE

S nárastom mobility osôb v celej EÚ vzniká potreba vyššej miery harmonizácie právnych predpisov o kontrolách technického stavu. Je to potrebné nielen z dôvodu zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky, ale aj preto, aby boli občanom poskytované platné informácie o vozidlách kúpených v inom členskom štáte. Zároveň s technologickým vývojom je potrebné prispôbiť právne predpisy zahŕňajúce vozidlá, ktoré predtým nepatrili do rozsahu pôsobnosti nariadenia.

Spravodajca navrhuje niekoľko vylepšení znenia.

Po prvé, osvedčenie o technickej kontrole a protokol o kontrole technického stavu musia byť pre zainteresované strany prístupné na internete. Medzi zainteresované strany patrí technik, ktorý vykonáva cestnú kontrolu, stredisko kontroly technického stavu v členskom štáte, v ktorom je auto v tom čase evidované, alebo aj kupujúci auta. Dostupnosť údajov z počítačla najazdených kilometrov je veľmi dôležitá, aby sa zabezpečilo, že nedôjde k žiadnej nepovolenej manipulácii s počítačlom.

Po druhé, mechanizmus výmeny informácií medzi členskými štátmi EUCARIS už existuje. Nie je potrebné vytvoriť nový mechanizmus výmeny informácií ani preskúmať použiteľnosť európskej elektronickej informačnej platformy vozidiel. Namiesto toho musí Komisia preskúmať možnosti rozšírenia rámca systému EUCARIS. Spravodajca sa nazdáva, že by to bolo nákladovo efektívnejšie riešenie, ktorého realizácia môže byť najrýchlejšia.

A nakoniec, spravodajca sa domnieva, že sankcie za podvody v súvislosti s počítačlom kilometrov sú zbytočné, ak zainteresované strany majú prístup k údajom. Ak budú údaje z počítačla kilometrov zainteresovaným stranám k dispozícii, nebudú existovať podnety na ich falšovanie.

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 7

Text predložený Komisiou

(7) Zo spoľahlivých výsledkov z vyšetrovaní vyplýva, že 8 % nehôd, na ktorých sa zúčastňujú motocykle, je spôsobených technickými nedostatkami alebo je s nimi spojených. Motocyklisti sú skupinou účastníkov cestnej premávky s vysokým bezpečnostným rizikom a rastúcim trendom počtu smrteľných nehôd. **Vodiči mopedov majú nadmerné zastúpenie v počte smrteľných nehôd, t. j. viac než 1 400 vodičov, ktorí v roku 2008 zahynuli na cestách.** Preto sa rozsah kontrolovaných vozidiel rozšíri o vysoko rizikovú skupinu účastníkov cestnej premávky, teda na dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá.

Pozmeňujúci návrh

(7) Zo spoľahlivých výsledkov z vyšetrovaní vyplýva, že 8 % nehôd, na ktorých sa zúčastňujú motocykle, je spôsobených technickými nedostatkami alebo je s nimi spojených. Motocyklisti sú skupinou účastníkov cestnej premávky s vysokým bezpečnostným rizikom a rastúcim trendom počtu smrteľných nehôd. Preto sa rozsah kontrolovaných vozidiel rozšíri o vysoko rizikovú skupinu účastníkov cestnej premávky, teda na dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá. **Mopedy by sa nemali zahrnúť, hoci majú nadmerné zastúpenie v počte smrteľných nehôd, pretože taký široký rozsah pôsobnosti pravidelnej kontroly technického stavu by sa nezhodoval s praxou a bol by v rozpore so zásadou proporcionality.**

Odôvodnenie

Zahrnutie mopedov by nebolo v súlade s praxou. Vodič mopedu vo vidieckej oblasti by napríklad musel prekonať veľkú vzdialenosť po hlavných cestách, aby sa dostal na miesto, kde sa uskutočňuje pravidelná kontrola technického stavu. Zbytočne by tak seba aj iných účastníkov cestnej premávky vystavil riziku.

Pozmeňujúci návrh 2 Návrh nariadenia Odôvodnenie 8

Text predložený Komisiou

(8) Poľnohospodárske vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou

Pozmeňujúci návrh

(8) Poľnohospodárske vozidlá s maximálnou konštrukčnou rýchlosťou

presahujúcou 40 km/h čoraz častejšie nahrádzajú nákladné vozidlá v rámci miestnej dopravy. Ich rizikový potenciál je porovnateľný s rizikovým potenciálom nákladných vozidiel, a preto by sa s touto kategóriou vozidiel malo vo vzťahu ku kontrole technického stavu zaobchádzať rovnakým spôsobom ako s kategóriou nákladných vozidiel.

presahujúcou 40 km/h čoraz častejšie nahrádzajú nákladné vozidlá v rámci miestnej dopravy, **a tak konkurujú tradičným spôsobom prepravy tovaru**. Ich rizikový potenciál je porovnateľný s rizikovým potenciálom nákladných vozidiel, a preto by sa s touto kategóriou vozidiel malo vo vzťahu ku kontrole technického stavu zaobchádzať rovnakým spôsobom ako s kategóriou nákladných vozidiel.

Odôvodnenie

Keďže vozidlá kategórie T5 sa čoraz častejšie vyskytujú v cestnej premávke, mali by podliehať úplnej technickej kontrole.

Pozmeňujúci návrh 3 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 9

Text predložený Komisiou

(9) Historické vozidlá majú zachovávať dedičstvo obdobia, v ktorom boli vyrobené, **a mali by sa považovať za vozidlá, ktoré sa len v malej miere pohybujú po verejných cestných komunikáciách**. Z tohto dôvodu by mali samotné členské štáty mať možnosť rozhodnúť o predĺžení obdobia pravidelnej kontroly technického stavu takýchto vozidiel. Takisto by samotné členské štáty mali regulovať kontrolu technického stavu iných typov špecializovaných vozidiel.

Pozmeňujúci návrh

(9) Historické vozidlá majú zachovávať dedičstvo obdobia, v ktorom boli vyrobené. **Predstavujú kultúrne dedičstvo a ako bežné vozidlo sa používajú nepravidelne**. Z tohto dôvodu by mali samotné členské štáty mať možnosť rozhodnúť o predĺžení obdobia pravidelnej kontroly technického stavu takýchto vozidiel. **Toto právo však nemôže viesť k uplatneniu prísnejších noriem než sú tie, ktoré sa na vozidlo pôvodne vzťahovali**. Takisto by samotné členské štáty mali regulovať kontrolu technického stavu iných typov špecializovaných vozidiel.

Odôvodnenie

Historické vozidlá predstavujú kultúrne dedičstvo a ako bežné vozidlo sa používajú nepravidelne. Musia preto podliehať iným pravidlám.

Pozmeňujúci návrh 4 Návrh nariadenia

Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou

(10) Kontrola technického stavu je zvrchovanou činnosťou, a preto by ju mali vykonávať členské štáty alebo poverené orgány pod ich dozorom. Členské štáty by v každom prípade mali naďalej zodpovedať za **kontrolu** technického stavu, a to aj vtedy, keď vnútroštátny systém umožňuje oprávniť vykonávaním kontroly súkromné orgány vrátane tých, ktoré vykonávajú opravy.

Pozmeňujúci návrh 5 Návrh nariadenia Odôvodnenie 11

Text predložený Komisiou

(11) Pokiaľ ide o kontrolu vozidiel, a predovšetkým ich elektronických bezpečnostných komponentov, je dôležité získať prístup k technickým špecifikáciám každého jedného vozidla. Preto by výrobcovia vozidiel nemali poskytovať len kompletne súbory údajov podľa osvedčenia o zhode (CoC), ale mali by aj zabezpečiť prístup k údajom, ktoré sú potrebné na overenie funkčnosti **komponentov**, ktoré sa týkajú bezpečnosti a životného prostredia. Ustanovenia o prístupe k informáciám o opravách a údržbe by sa na tento účel mali uplatňovať podobným spôsobom, pričom kontrolné strediská by mali mať prístup k tým zložkám informácií, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu. To je veľmi dôležité hlavne v oblasti elektronicky riadených systémov a mali by sem patriť všetky zložky, ktoré výrobca nainštaloval.

Pozmeňujúci návrh

(10) Kontrola technického stavu je zvrchovanou činnosťou, a preto by ju mali vykonávať členské štáty alebo poverené orgány pod ich dozorom. Členské štáty by v každom prípade mali naďalej zodpovedať za **organizáciu kontroly** technického stavu, a to aj vtedy, keď vnútroštátny systém umožňuje oprávniť vykonávaním kontroly súkromné orgány vrátane tých, ktoré vykonávajú opravy.

Pozmeňujúci návrh

(11) Pokiaľ ide o kontrolu vozidiel, a predovšetkým ich elektronických bezpečnostných komponentov, je dôležité získať prístup k technickým špecifikáciám každého jedného vozidla. Preto by výrobcovia vozidiel nemali poskytovať len kompletne súbory údajov podľa osvedčenia o zhode (CoC), ale mali by aj zabezpečiť prístup k údajom, ktoré sú potrebné na overenie funkčnosti **systémov**, ktoré sa týkajú bezpečnosti a životného prostredia. **Tieto údaje by mali zahŕňať informácie, ktoré umožnia takú kontrolu, pri ktorej sa funkčnosť bezpečnostných systémov vozidla bude môcť preverovať v rámci pravidelnej technickej kontroly, aby sa vytvorilo hodnotenie predvídateľného splnenia alebo nesplnenia podmienok kontroly.** Ustanovenia o prístupe k informáciám o opravách a údržbe by sa na tento účel mali uplatňovať podobným spôsobom, pričom kontrolné strediská by mali mať prístup k tým zložkám

informácií, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu. To je veľmi dôležité hlavne v oblasti elektronicky riadených systémov a mali by sem patriť všetky zložky, ktoré výrobca nainštaloval.

Pozmeňujúci návrh 6 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 17

Text predložený Komisiou

(17) Frekvencia kontrol by sa mala upraviť podľa typu vozidla **a počtu najazdených kilometrov vozidla**. Pri vozidlách, ktoré dosiahnu určitý vek, je väčšia pravdepodobnosť výskytu technických nedostatkov, **a to predovšetkým vtedy, keď sa po určitom počte najazdených kilometrov intenzívne používajú**. Preto by bolo vhodné **zvýšiť frekvenciu kontrol starších vozidiel a vozidiel s veľkým počtom najazdených kilometrov**.

Pozmeňujúci návrh 7 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 22

Text predložený Komisiou

(22) Po každej kontrole by sa malo vystaviť osvedčenie o technickej kontrole, ktoré, *okrem iného*, obsahuje informácie o identite vozidla a informácie o výsledkoch kontroly. Aby bolo možné zaistiť riadnu následnú kontrolu po kontrole technického stavu, členské štáty by mali zhromažďovať takéto informácie a uchovávať ich v databáze.

Pozmeňujúci návrh

(17) Frekvencia kontrol by sa mala upraviť podľa typu vozidla. Pri vozidlách, ktoré dosiahnu určitý vek, je väčšia pravdepodobnosť výskytu technických nedostatkov. Preto by bolo vhodné **kontrolovať staršie vozidlá v pravidelných intervaloch**.

Pozmeňujúci návrh

(22) Po každej kontrole by sa malo vystaviť osvedčenie o technickej kontrole, ktoré *okrem iného* obsahuje informácie o identite vozidla a informácie o výsledkoch kontroly. Aby bolo možné zaistiť riadnu následnú kontrolu po kontrole technického stavu, členské štáty by mali zhromažďovať takéto informácie a uchovávať ich v databáze.

Zainteresované strany by v rámci možností mali mať prístup aj k elektronickej verzii osvedčenia o technickej kontrole, pričom treba

Pozmeňujúci návrh 8 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 23

Text predložený Komisiou

(23) Predpokladá sa, že podvody spojené s počítadlom kilometrov sa týkajú 5 % až 12 % objemu predaja ojazdených vozidiel, čo pre spoločnosť každoročne predstavuje náklady vo výške niekoľkých miliárd eur, a zároveň to má vplyv na správne vyhodnotenie technického stavu vozidla. Aby bolo možné bojovať proti podvodom spojeným s počítadlom kilometrov, zaznamenávanie počtu najazdených kilometrov **do osvedčení o technickej kontrole spolu s povinnosťou predložiť osvedčenie z predchádzajúcej kontroly** by uľahčilo odhaľovanie neoprávneného narábania a manipulácie s počítadlom kilometrov. **Podvody v súvislosti s počítadlami kilometrov by sa mali systematickejšie považovať za trestný čin, ktorý podlieha sankcii.**

Pozmeňujúci návrh 9 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 25

Pozmeňujúci návrh

(23) Predpokladá sa, že podvody spojené s počítadlom kilometrov sa týkajú 5 % až 12 % objemu predaja ojazdených vozidiel **v jednej krajine, pričom pri cezhraničnom predaji je toto percento oveľa vyššie**, čo pre spoločnosť každoročne predstavuje **veľmi vysoké** náklady vo výške niekoľkých miliárd eur, a zároveň to má vplyv na správne vyhodnotenie technického stavu vozidla. Aby bolo možné bojovať proti podvodom spojeným s počítadlom kilometrov, zaznamenávanie počtu najazdených kilometrov **a dostupnosť týchto záznamov pre zainteresované strany v celej Únii** by uľahčilo odhaľovanie neoprávneného narábania a manipulácie s počítadlom kilometrov. **Členské štáty môžu správnosť stavu počítadla kilometrov kontrolovať počas celej životnosti vozidla prostredníctvom centrálnych databáz, v ktorých sa nachádzajú všetky aktuálne stavy počítadiel kilometrov registrované u jednotlivých subjektov (obchodníci, autoservisy, kontrolné strediská). Členské štáty by mali záznamy z počítadiel kilometrov sprístupniť elektronicky prostredníctvom výmeny informácií, ale zároveň by mali rešpektovať ochranu osobných údajov.**

Text predložený Komisiou

(25) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho regulačného rámca, ktorý sa vzťahuje na vozidlá počas celej ich životnosti od schválenia, cez evidencie, kontroly, až po zošrotovanie. Vývoj a vzájomné prepojenie vnútroštátnych elektronických databáz vozidiel a elektronických databáz vozidiel výrobcov by v zásade mali prispievať k vyššej efektívnosti celého administratívneho reťazca týkajúceho sa vozidiel a k znižovaniu nákladov a administratívnej záťaže. Komisia by preto mala **na tento účel** vypracovať štúdiu uskutočniteľnosti, nákladov a prínosov, ktoré sú spojené s vytvorením európskej elektronickej informačnej platformy vozidiel.

Pozmeňujúci návrh

(25) Kontrola technického stavu je súčasťou širšieho regulačného rámca, ktorý sa vzťahuje na vozidlá počas celej ich životnosti od schválenia, cez evidencie, kontroly, až po zošrotovanie. Vývoj a vzájomné prepojenie vnútroštátnych elektronických databáz vozidiel a elektronických databáz vozidiel výrobcov by v zásade mali prispievať k vyššej efektívnosti celého administratívneho reťazca týkajúceho sa vozidiel a k znižovaniu nákladov a administratívnej záťaže. Komisia by preto mala vypracovať štúdiu uskutočniteľnosti, nákladov a prínosov, ktoré sú spojené s vytvorením európskej elektronickej informačnej platformy vozidiel, **ako aj možnosti rozširovania funkčnosti existujúceho mechanizmu výmeny informácií, s cieľom zahrnúť do platformy spoločné používanie údajov z počítadla kilometrov a preskúmať možnosti ďalšieho rozšírenia výmeny informácií.**

Pozmeňujúci návrh 10
Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1 – zarážka 7

Text predložený Komisiou

– dvoj- alebo trojkolesové vozidlá –
kategórie vozidiel **L1e, L2e**, L3e, L4e, L5e,
L6e a L7e,

Pozmeňujúci návrh

– dvoj- alebo trojkolesové vozidlá –
kategórie vozidiel L3e, L4e, L5e, L6e
a L7e,

Odôvodnenie

Zahrnutie mopedov by nebolo v súlade s praxou. Vodič mopedu vo vidieckej oblasti by napríklad musel prekonať veľkú vzdialenosť po hlavných cestách, aby sa dostal na miesto, kde sa uskutočňuje pravidelná kontrola technického stavu. Zbytočne by tak seba aj iných účastníkov cestnej premávky vystavil riziku. Okrem toho by vznikla zbytočná administratívna záťaž.

Pozmeňujúci návrh 11
Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 7 – zarážka 2

Text predložený Komisiou

– je udržiavané na základe používania náhradných dielov, ktoré reprodukovujú historické komponenty vozidla;

Pozmeňujúci návrh

– je udržiavané **alebo obnovované** na základe používania náhradných dielov, ktoré reprodukovujú historické komponenty vozidla **alebo ktoré zodpovedajú súčasným trendom**;

Odôvodnenie

Historické vozidlá predstavujú kultúrne dedičstvo. Z tohto dôvodu musia byť jasné aj požiadavky týkajúce sa ich definície. Svedectvo o historickom vývoji podávajú len vozidlá v dostatočne pôvodnom stave. Definícia v tomto nariadení je prvou definíciou historických vozidiel v rámci právnych predpisov EÚ. Keďže bude pravdepodobne predstavovať vzor pre ďalšie právne predpisy, musí byť obzvlášť jasná.

Pozmeňujúci návrh 12
Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 7 – zarážka 3

Text predložený Komisiou

neprešlo žiadnou zmenou technických vlastností svojich hlavných komponentov, ako sú *napríklad* motor, brzdy, riadenie alebo náprava a

Pozmeňujúci návrh

– **technické vlastnosti jeho** hlavných komponentov, ako sú motor, brzdy, riadenie, **typ vozidla** alebo náprava, **sú nezmenené alebo zodpovedajú súčasným trendom** a

Pozmeňujúci návrh 13
Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 7 – zarážka 4

Text predložený Komisiou

– **nezmenil sa** jeho vzhľad;

Pozmeňujúci návrh

– jeho vzhľad **je nezmenený alebo zodpovedá súčasným trendom**;

Pozmeňujúci návrh 14
Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 7 – zarážka 4a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

*– zmeny zodpovedajú súčasným trendom,
ak:*

*boli z právneho a technického hľadiska
možné najneskôr 10 rokov od výroby
vozidla;*

Pozmeňujúci návrh 15
Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 9

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(9) „kontrola technického stavu“ je overenie toho, či *časti a komponenty vozidla spĺňajú bezpečnostnú a environmentálnu charakteristiku platnú v čase schválenia, prvej evidencie alebo v čase uvedenia do prevádzky alebo v čase montáže dodatočného vybavenia;*

(9) „kontrola technického stavu“ je overenie toho, či *vozidlo spĺňa v súvislosti so svojou bezpečnostnou a environmentálnou charakteristikou nevyhnutné funkčné požiadavky prevádzky na verejne dostupných cestných komunikáciách;*

Odôvodnenie

Vymedzenie pojmu by sa malo zreteľnejšie zamerať na kontrolu bezproblémovej funkčnosti bezpečnostných a environmentálnych systémov vozidla.

Pozmeňujúci návrh 16
Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 16a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

16a. „databáza stavu počítadiel kilometrov“ je databáza zriadená členským štátom, do ktorej sa zaznamenáva stav počítadiel kilometrov vozidiel registrovaných v danom členskom

štáte;

Pozmeňujúci návrh 17 **Návrh nariadenia**

Článok 4 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Výrobcovia vozidiel poskytujú kontrolným strediskám alebo, ak je to vhodné, príslušnému orgánu prístup k technickým informáciám, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu, ako sa ustanovuje v prílohe I. Komisia prijíma podrobné predpisy týkajúce sa postupov zabezpečujúcich prístup k technickým informáciám podľa prílohy I v súlade s postupom preskúmania podľa článku 16 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh

3. Výrobcovia vozidiel poskytujú kontrolným strediskám alebo, ak je to vhodné, príslušnému orgánu, **ako aj autoservisom a výrobcom skúšobného vybavenia a všetkým zainteresovaným stranám nediskriminačný** prístup k technickým informáciám, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu, ako sa ustanovuje v prílohe I. Komisia prijíma podrobné predpisy týkajúce sa postupov zabezpečujúcich prístup k technickým informáciám podľa prílohy I v súlade s postupom preskúmania podľa článku 16 ods. 2.

Odôvodnenie

Prístup k informáciám je v súvislosti s pravidelnou kontrolou technického stavu mimoriadne dôležitý. Nediskriminačný prístup by sa mal umožniť všetkým zainteresovaným stranám, ako sa to stanovuje aj v právnych predpisoch o palubných diagnostických systémoch. Táto možnosť sa musí zabezpečiť v záujme spravodlivej hospodárskej súťaže.

Pozmeňujúci návrh 18 **Návrh nariadenia**

Článok 5 – odsek 1 – zarážka 1

Text predložený Komisiou

– vozidlá kategórie **L1e, L2e**, L3e, L4e, L5e, L6e a L7e: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie, následne **po dvoch rokoch a potom každý rok**;

Pozmeňujúci návrh

– vozidlá kategórie L3e, L4e, L5e, L6e a L7e: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a následne **každé dva roky**;

Odôvodnenie

Frekvencia kontroly motocyklov by sa mala určiť aj s ohľadom na finančnú a administratívnu záťaž pre ich majiteľov. Keďže návrh nepatrí do výhradnej právomoci Únie, uplatňuje sa zásada subsidiarity. Pokiaľ ide o malé motocykle a skútre s maximálnou rýchlosťou 45 km/h, povinnosť podrobiť sa povinnej pravidelnej kontrole technického stavu by mali naďalej stanovovať členské štáty na základe voľnej úvahy.

Pozmeňujúci návrh 19 **Návrh nariadenia**

Článok 5 – odsek 1 – zarážka 2

Text predložený Komisiou

– vozidlá kategórie M1, N1 a O2: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie, následne **po dvoch rokoch a potom každý rok**;

Pozmeňujúci návrh

– vozidlá kategórie M1, N1 a O2: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie **a následne každé dva roky**;

Odôvodnenie

V súlade so zásadou subsidiarity a zásadou proporcionality by sa rozhodnutie o častejších kontrolách technického stavu pre vozidlá kategórie M1, N1 a O2 malo ponechať jednotlivým členským štátom.

Pozmeňujúci návrh 20 **Návrh nariadenia**

Článok 5 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Ak počet najazdených kilometrov vozidla kategórie M1 alebo N1 pri prvej kontrole technického stavu po prvom prihlásení vozidla do evidencie dosiahne 160 000 km, musí sa vozidlo následne každý rok podrobovať kontrole technického stavu.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Odôvodnenie

Vzhľadom na priemerný nárast počtu najazdených kilometrov v prípade moderných vozidiel kategórie M1 a N1 bez zjavného zhoršenia bezpečnostných charakteristík a environmentálnych vlastností a vzhľadom na technické možnosti manipulácie s počítadlom

kilometrov by sa frekvencia kontrol nemala viazať na počet najazdených kilometrov.

Pozmeňujúci návrh 21
Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 4 – zarážka 3

Text predložený Komisiou

– v prípade zmeny držiteľa osvedčenia o evidencii vozidla.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 22
Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 4 – zarážka 3a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh
– po cestnej kontrole.

Pozmeňujúci návrh 23
Návrh nariadenia

Článok 6 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Príslušné orgány členského štátu alebo kontrolné stredisko vykonávajú vo vzťahu ku každej oblasti uvedenej v odseku 1 kontrolu technického stavu, ktorá sa zameriava prinajmenšom na položky *s použitím metódy uplatniteľnej na kontrolu týchto položiek* podľa prílohy II bodu 3.

Pozmeňujúci návrh

2. Príslušné orgány členského štátu alebo kontrolné stredisko vykonávajú vo vzťahu ku každej oblasti uvedenej v odseku 1 kontrolu technického stavu, ktorá sa zameriava prinajmenšom na položky podľa prílohy II bodu 3. *Cieľom je výlučne kontrola fungovania vozidla. Namietat' možno proti komponentom a náhradným dielom, ktoré nie sú schválené v prípade dotknutého vozidla a ktoré viditeľne poškodzujú jeho bezpečnosť a/alebo environmentálne vlastnosti. Využívajú sa metódy kontroly platné pre tieto položky uvedené v prílohe II bode 3.*

Odôvodnenie

Periodickou kontrolou technického stavu sa overuje funkčnosť náhradných dielov, a nie zvyčajne ich typové schválenie. Prakticky to ani nie je možné, pretože niektoré náhradné diely nemožno v dôsledku ich montáže vo vozidle preskúmať. Proti nedostatkom možno namietat iba v prípade, ak ide o montáž typovo neschválených komponentov, ktoré zjavne poškodzujú bezpečnosť a environmentálne vlastnosti vozidla. Slobodná dodávka náhradných dielov nesmie podliehať nepriamemu obmedzeniu.

Pozmeňujúci návrh 24 Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Na účely vykonania kontroly údajov počítadla kilometrov **a v prípade, že takéto informácie neboli po predchádzajúcej kontrole technického stavu oznámené** elektronicky, technik požiada osobu, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, aby predložila osvedčenie vystavené po predchádzajúcej kontrole technického stavu.

Pozmeňujúci návrh

4. Na účely vykonania kontroly údajov **bežne namontovaného** počítadla kilometrov **sa** informácie **z predchádzajúcej kontroly technického stavu** elektronicky **sprístupnia technikovi. Až do zavedenia elektronického prenosu informácií** technik požiada osobu, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, aby predložila osvedčenie vystavené po predchádzajúcej kontrole technického stavu. **Údaje z počítadla kilometrov získané počas poslednej kontroly technického stavu sa zainteresovaným stranám sprístupnia elektronicky. Tieto informácie nesmú obsahovať nijaké osobné údaje.**

Pozmeňujúci návrh 25 Návrh nariadenia Článok 8 – odsek 5a (nový)

Text predložený Komisiou

5 a. Osvedčenie o technickom stave vozidla vzájomne uznávajú všetky členské štáty na účely opätovnej evidencie vozidla prevedeného z jedného členského štátu do druhého, pokiaľ je osvedčenie platné z hľadiska frekvencie kontrol členského štátu, v ktorom má byť opätovne

Pozmeňujúci návrh

evidované.

Odôvodnenie

Uznávanie osvedčení o technickej kontrole každého členského štátu vo všetkých ostatných členských štátoch je významným krokom k dobudovaniu vnútorného trhu.

Pozmeňujúci návrh 26
Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 5b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5b. Osvedčenie o technickom stave vozidla vzájomne uznávajú všetky členské štáty na účely opätovnej evidencie vozidla prevezeného z jedného členského štátu do druhého, pokiaľ osvedčenie spĺňa požiadavky týkajúce sa frekvencie kontrol členského štátu, v ktorom má byť opätovne evidované. Východisko predstavuje kontrola, ktorá vo všetkých členských štátoch zodpovedá rovnakým normám.

Odôvodnenie

Vzájomné uznávanie má takisto význam pri opätovnej evidencii a cezhraničnom predaji. Vo všetkých členských štátoch EÚ musia preto platiť porovnateľné normy. Východisko predstavuje kontrola, ktorá vo všetkých členských štátoch zodpovedá rovnakým normám.

Pozmeňujúci návrh 27
Návrh nariadenia

Článok 8 – odsek 5c (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5c. Kontrolné stredisko alebo príslušný orgán, ktorý vykonal technickú kontrolu vozidla, pošle po každej technickej kontrole zaznamenaný stav počítadla kilometrov do databázy stavu počítadiel kilometrov, pokiaľ je to relevantné.

Pozmeňujúci návrh 28
Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Kontrolu technického stavu vykonávajú technici, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie uvedené v prílohe VI.

Pozmeňujúci návrh

1. Kontrolu technického stavu vykonávajú technici, ktorí spĺňajú minimálne požiadavky na spôsobilosť a odborné vzdelávanie uvedené v prílohe VI. **Členské štáty, ktoré uplatňujú prísnejšie požiadavky, majú možnosť zachovať ich.**

Odôvodnenie

Kvalifikačné požiadavky na technikov sa uplatňujú prvýkrát. Členské štáty EÚ, ktoré uplatňujú prísnejšie normy, by mali mať možnosť zachovať ich.

Pozmeňujúci návrh 29
Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 1a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Členské štáty podporujú primeranú odbornú prípravu technikov v súlade s kvalifikačnými požiadavkami.

Odôvodnenie

V súlade s kvalifikačnými požiadavkami by členské štáty mali podporovať primeranú odbornú prípravu.

Pozmeňujúci návrh 30
Návrh nariadenia

Článok 12 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Technik pri vykonávaní kontroly technického stavu nesmie byť v konflikte záujmov, predovšetkým s ohľadom na hospodárske, osobné alebo rodinné vzťahy s držiteľom osvedčenia o evidencii

Pozmeňujúci návrh

4. Technik pri vykonávaní kontroly technického stavu nesmie byť v konflikte záujmov, predovšetkým s ohľadom na hospodárske, osobné alebo rodinné vzťahy s držiteľom osvedčenia o evidencii

kontrolovaného vozidla.

kontrolovaného vozidla. *To si vyžaduje príslušné normy certifikácie, napríklad platnú normu ISO.*

Odôvodnenie

V záujme zaistenia porovnateľnosti a nezávislosti pravidelnej kontroly technického stavu by sa členské štáty mali dohodnúť na uplatňovaní rovnakých noriem certifikácie, napríklad relevantnej normy ISO.

Pozmeňujúci návrh 31 **Návrh nariadenia** **Článok 15 – odsek 1**

Text predložený Komisiou

Komisia preverí **uskutočiteľnosť, náklady a prínosy** zariadenia elektronickej platformy informácií o vozidlách s ohľadom na výmenu informácií a údajov týkajúcich sa kontrol technického stavu medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, kontrolnými strediskami a výrobcami automobilov.

Pozmeňujúci návrh

Komisia preskúma, **aký je najefektívnejší a najúčinnnejší spôsob** zariadenia elektronickej platformy informácií o vozidlách **tým, že využije existujúce a už realizované riešenia v oblasti IT, pokiaľ ide o medzinárodnú výmenu údajov, s cieľom minimalizovať náklady a zamedziť duplikáciám. V rámci tohto preskúmania sa zväži čo najvhodnejší spôsob prepojenia existujúcich vnútroštátnych systémov** s ohľadom na výmenu informácií a údajov týkajúcich sa kontrol technického stavu **a údajov z počítadla kilometrov** medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, kontrolnými strediskami, **výrobcami skúšobných zariadení** a výrobcami automobilov. **Táto platforma by mala všetkým zainteresovaným stranám umožniť nediskriminačný prístup k informáciám o vozidlách.**

Odôvodnenie

Prístup k informáciám je v súvislosti s pravidelnou kontrolou technického stavu mimoriadne dôležitý. Nediskriminačný prístup by sa mal umožniť všetkým zainteresovaným stranám, ako sa stanovuje v právnych predpisoch o palubných diagnostických systémoch.

Pozmeňujúci návrh 32 Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Komisia na základe tohto preskúmania **navrhne a vyhodnotí rôzne možnosti politiky vrátane možnosti zrušiť** požiadavku dôkazu o vykonaní kontroly, ako sa ustanovuje v článku 10. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade **správu o výsledkoch tohto preskúmania** do dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia **a k tejto správe, v prípade potreby, priloží** legislatívny návrh.

Pozmeňujúci návrh

Komisia na základe tohto preskúmania **predloží návrhy na zvýšenú interoperabilitu a štandardizáciu elektronických dokumentov a zruší** požiadavku dôkazu o vykonaní kontroly, ako sa ustanovuje v článku 10, **a zavedenie systému, ktorý pri cezhraničnom predaji umožní výmenu informácií o stave počítadla kilometrov medzi členskými štátmi**. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade do dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia **vhodný** legislatívny návrh.

Pozmeňujúci návrh 33 Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. *Delegovanie právomocí uvedených* v článku 17 sa udeľuje na **dobu neurčitú** [odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Pozmeňujúci návrh

2. *Právomoc prijímať delegované akty* uvedené v článku 17 sa udeľuje na **obdobie piatich rokov** [odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. **Komisia vypracuje 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 voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.**

Pozmeňujúci návrh 34 Návrh nariadenia

Článok 18 – odsek 5a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Komisia pravidelne informuje Európsky parlament o vykonávaní nariadenia a jeho vplyve na vnútorný trh a priemyselnú výrobu v Únii.

Odôvodnenie

Ide o citlivé odvetvie európskeho hospodárstva, zvýšená transparentnosť a kontrola je teda nevyhnutná.

**Pozmeňujúci návrh 35
Návrh nariadenia
Článok 19 – odsek 2**

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Každý členský štát podnikne opatrenia potrebné na zaistenie toho, aby sa manipulovanie alebo neoprávnené narábanie s počítadlom kilometrov považovalo za trestný čin a aby sa trestalo účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.

vypúšťa sa

Odôvodnenie

Sankcie nezabránia falšovaniu údajov na počítadle kilometrov. Sprístupnenie informácií o posledných údajoch z počítadla kilometrov by mohlo zamedziť falšovaniu bez sankcií a pokút.

POSTUP

Názov	Pravidelná kontrola technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel
Referenčné čísla	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 11.9.2012
Výbor, ktorý predložil stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	ITRE 11.9.2012
Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko dátum vymenovania	Krišjānis Kariņš 25.10.2012
Prerokovanie vo výbore	18.3.2013
Dátum prijatia	25.4.2013
Výsledok záverečného hlasovania	+: 42 -: 4 0: 3
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 Hélin, Edit Herczog, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Philippe Lamberts, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Salvador Sedó i Alabart, Konrad Szymański, Britta Thomsen, 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, Bernd Lange, Vladimír Remek, Algirdas Saudargas, Silvia-Adriana Țicău

27.5.2013

STANOVISKO VÝBORU PRE VNÚTORNÝ TRH A OCHRANU SPOTREBITEĽA

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Malcolm Harbour

STRUČNÉ ODÔVODNENIE

Návrh ustanovuje aktualizované harmonizované pravidlá EÚ o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel za účelom posilnenia minimálnych noriem bezpečnosti a emisných noriem pre pravidelné kontroly technického stavu. Návrh má v súlade s politickými usmerneniami pre bezpečnosť cestnej premávky za cieľ prispieť k zníženiu EÚ úmrtí na cestách o polovicu do roku 2020. Ďalej je cieľom návrhu prispieť k zníženiu emisií spôsobených zlou údržbou vozidiel.

Spravodajca podporuje tieto hlavné ciele a vzhľadom na to, že medzi postupmi členských štátov existujú rozdiely, podporuje cieľnú harmonizáciu v súlade so zásadou subsidiarity. Preto má pochybnosti o tom, že nástrojom by malo byť nariadenie, ktoré členským štátom ponecháva menej priestoru na prispôbenie predpisov na vnútroštátnej úrovni.

Spravodajca sa domnieva, že cieľ zníženia počtu úmrtí na cestách by sa mal dosiahnuť pri súčasnom zaistení proporcionality, a preto podporuje prispôbené riešenia založené na spoľahlivých dôkazoch. V súvislosti s tým by chcel upozorniť na neistoty, na ktoré poukázalo oddelenie posudzovania vplyvu Európskeho parlamentu: „[...] zdá sa, že východiskový predpoklad, že lepšie a častejšie technické kontroly by viedli k zníženiu nedostatkov na vozidlách, vôbec nie je doložený dôkazmi“.

Spravodajca takisto konštatuje, že rozsah pôsobnosti bol rozšírený nad rámec smernice 2009/40/ES tak, aby zahŕňal novú kategóriu vozidiel, najmä dvojkolesové alebo trojkolesové motorové vozidlá, ľahké prípojné vozidlá do 3,5 ton a traktory s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 40 km/h. Návrh tiež zvyšuje frekvenciu kontrol pre staršie vozidlá alebo vozidlá s vysokým počtom najjazdených kilometrov.

Spravodajca nenavrhol žiadne zmeny, čo sa týka formy alebo rozsahu pôsobnosti návrhu

predpisu, či trvania skúšania, pretože tieto otázky sú určené gestorskému výboru, a rozhodol sa radšej zamerať svoje pozmeňujúce návrhy na otázky súvisiace s jednotným trhom. Z pohľadu IMCO medzi najrelevantnejšie otázky patrí/patria:

1. Ako vymedziť „kontrolu technického stavu“?

Spravodajca predkladá pozmeňujúci návrh s cieľom upraviť vymedzenie pojmu kontroly technického stavu, ktorý by sa v súčasnosti mohol zneužívať na obmedzenie cezhraničnej hospodárskej súťaže v oblasti obchodu s ojazdenými vozidlami. Konkrétne, vymedzenie pojmu Komisie vytvára právnu neistotu, pretože vo všeobecnom vymedzení pojmu opätovne uvádza požiadavku na testovanie podľa kritériá typového schválenia vo všeobecnosti, pričom príslušné kritériá pre typové schválenie sú už uvedené v prílohách. Znamená to, že všetky komponenty vozidla môžu potenciálne byť testované, pretože je možné rozoznať bezpečnostný rozmer v prípade všetkých komponentov vozidiel. Malo by byť relevantné testovať len tie komponenty, ktoré sú typovo schválené z hľadiska bezpečnosti a emisií. Existujú obavy, že niektoré subjekty by mohli využívať túto medzeru na ochranu domáceho trhu s ojazdenými vozidlami a neschvaľovať vozidlá pri technickej kontrole bez riadneho dôvodu.

2. Opatrenia na zisťovanie podvodov spojených s počtom najjazdených kilometrov a na ich prevenciu

Ojazdené vozidlá majú spomedzi všetkých produktov uvádzaných v hodnotiacej tabuľke spotrebiteľských trhov najnižšie skóre trhovej výkonnosti už tretí po sebe nasledujúci rok a predovšetkým sú na najnižšom mieste z hľadiska dôvery. Spravodajca preto navrhuje posilniť opatrenia na boj proti podvodom spojeným s počítadlom kilometrov rozšírením rozsahu pôsobnosti elektronickej platformy informácií o vozidlách s cieľom zabezpečiť, aby internetová platforma obsahovala všetky informácie o počte najjazdených kilometrov vozidla. Ďalej spravodajca vyjadruje znepokojenie nad tým, že návrh Komisie zakazuje akúkoľvek úpravu počítadiel kilometrov, vrátane úprav smerom nahor, ktoré by zamedzili tomu, aby sa zbytočne znižovala trhovú hodnotu príslušných vozidiel.

3. Prístup k výsledkom kontrol technického stavu vo vnútroštátnych registroch, prístup k technickým údajom a minimálne požiadavky skúšobného vybavenia.

Nariadenie zavádza možnosť vytvorenia systému EÚ na výmenu harmonizovaných údajov, ktorý strediskám technickej kontroly v celej EÚ umožní mať prístup k informáciám o opravách a údržbe vozidiel. Spravodajca sa domnieva, že prístup do tejto databázy by nemal byť obmedzený len na príslušné orgány a strediská technickej kontroly. V záujme zabezpečenia rovnakých podmienok navrhuje, aby do tejto databázy mali prístup aj výrobcovia vybavenia autoservisov, pretože im to umožní vyrábať konkurencieschopné a účinné skúšobné zariadenia. Spravodajca tiež navrhuje povoliť používanie alternatívnych kontrolných postupov, ktoré môžu byť rozhodujúce pre uľahčenie vykonávania nákladovo efektívnych kontrol vozidiel, v prípade ktorých je kontrola zložitá.

4. Výnimky

Spravodajca víta vyňatie historických vozidiel. Domnieva sa však, že toto vymedzenie pojmu

je príliš normatívne, a namiesto toho odporúča zaviesť požiadavku týkajúcu sa základného veku. Ďalej navrhuje, aby vynímanie vozidiel z nariadenia v súlade so súčasnou praxou bolo ponechané na rozhodnutí členských štátov.

5. Vzájomné uznávanie

Kontrola technického stavu súvisí s opätovnou evidenciou motorových vozidiel, keďže väčšia harmonizácia pravidelných kontrol technického stavu na úrovni EÚ by mala zjednodušiť preregistrovanie vozidla z jedného členského štátu do druhého. Spravodajca preto predstavil nový návrh ustanovujúci povinné vzájomné uznávanie osvedčení o technickej kontrole v celej Únii.

6. Preskúmanie a monitorovanie

V záujme ďalšieho posilnenia jednotného trhu spravodajca tiež zaviedol doložku o preskúmaní s cieľom preskúmať päť rokov po prijatí tohto návrhu potenciál pre uľahčenie výmeny údajov o výsledkoch kontrol technického stavu medzi členskými štátmi.

POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do svojej správy tieto pozmeňujúce návrhy:

Pozmeňujúci návrh 1 **Návrh nariadenia**

Názov 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Návrh

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO
PARLAMENTU A RADY

SMERNICA EURÓPSKEHO
PARLAMENTU A RADY

o pravidelnej kontrole technického stavu
motorových vozidiel a ich prípojných
vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES

o pravidelnej kontrole technického stavu
motorových vozidiel a ich prípojných
vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES

(Text s významom pre EHP)

(Text s významom pre EHP)

Odôvodnenie

Nariadenie je v tomto prípade nesprávnym právnym aktom. Účel, ktorý sa sleduje týmto právnym aktom, a to minimalizovať počet smrteľných nehôd pravidelnou kontrolou technického stavu vozidiel, sa môže dosiahnuť aj takým právnym nástrojom, ktorý v menšej

miere zasahuje do vnútroštátneho práva. Teória, ktorá predstavuje základ návrhu, je pochybná. Keďže tieto pochybnosti nie je možné rozptýliť, smernica je vhodnejším nástrojom.

Pozmeňujúci návrh 2 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 4

Text predložený Komisiou

(4) V rámci Únie bolo prijatých niekoľko technických noriem a požiadaviek vo vzťahu k bezpečnosti vozidiel. Prostredníctvom systému pravidelných kontrol technického stavu je však potrebné zabezpečiť, aby vozidlá po tom, čo boli uvedené na trh, aj naďalej spĺňali bezpečnostné normy počas celej životnosti. Tento systém by sa mal týkať kategórií vozidiel, **ktoré sú vymedzené** v smernici Európskeho parlamentu a Rady **2002/24/ES z 18. marca 2002 o typovom schválení dvoj- a trojkolesových motorových vozidiel, ktorou sa zrušuje smernica Rady 92/61/EHS, v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, a 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 so samostatnými technickými jednotkami, ktorou sa zrušuje smernica 74/150/EHS.**

Pozmeňujúci návrh

(4) V rámci Únie bolo prijatých niekoľko technických noriem a požiadaviek vo vzťahu k bezpečnosti vozidiel. Prostredníctvom systému pravidelných kontrol technického stavu je však potrebné zabezpečiť, aby vozidlá po tom, čo boli uvedené na trh, aj naďalej spĺňali bezpečnostné normy počas celej životnosti. **Členské štáty by mohli zaviesť vnútroštátne požiadavky týkajúce sa kontroly technického stavu kategórií vozidiel vymedzených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady 2013/168/EÚ z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohl'ade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek.** Tento systém by sa mal týkať kategórií vozidiel **vymedzených** v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, a 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 so samostatnými technickými jednotkami, ktorou sa zrušuje smernica 74/150/EHS.

Pozmeňujúci návrh 3 Návrh nariadenia

Odôvodnenie 5

Text predložený Komisiou

(5) Medzi úrovňou bezpečnosti cestnej premávky a **počtom technických nedostatkov** vozidiel existuje **jasná súvislosť**. V roku 2009 na európskych cestách došlo k 35 000 smrteľným nehodám. **Na základe predpokladu, že technické nedostatky prispievajú k smrteľným nehodám úmerne k ich príspevku k nehodám, je možné v rámci Únie identifikovať súvislosť medzi viac než 2 000 smrteľnými nehodami a technickými nedostatkami vozidiel. Na základe dostupných štúdií by sa dalo predísť 900 a 1 100 smrteľným nehodám, ak by sa zaviedli zlepšenia v oblasti systému kontroly technického stavu.**

Pozmeňujúci návrh

(5) Medzi úrovňou bezpečnosti cestnej premávky a **technickými nedostatkami** vozidiel **pravdepodobne** existuje súvislosť. V roku 2009 na európskych cestách došlo k 35 000 smrteľným nehodám. **Vhodným zlepšením** systému kontroly technického stavu **sa môže prispieť k minimalizovaniu smrteľných nehôd.**

Odôvodnenie

O tejto vedeckej teórii možno pochybovať. Podľa odhadov policajných vyšetrovaní je len v Nemecku vplyv technických nedostatkov vozidiel na následky nehôd oveľa nižší.

Pozmeňujúci návrh 4 Návrh nariadenia

Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

(6) Veľkú časť celkových emisií z cestnej dopravy, predovšetkým emisií CO₂, spôsobuje menší počet vozidiel s nefunkčným systémom regulácie emisií. Odhaduje sa, že 5 % vozidlového parku spôsobuje 25 % všetkých emisií znečisťujúcich látok. **Preto by režim pravidelných kontrol technického stavu prispel aj k zlepšeniu životného prostredia prostredníctvom zníženia priemerných emisií pochádzajúcich z vozidiel.**

Pozmeňujúci návrh

(6) Veľkú časť celkových emisií z cestnej dopravy, predovšetkým emisií CO₂, spôsobuje menší počet vozidiel s nefunkčným systémom regulácie emisií. Odhaduje sa, že 5 % vozidlového parku spôsobuje 25 % všetkých emisií znečisťujúcich látok.

Toto sa vzťahuje aj na zvýšenie emisií tuhých častí a NO_x pochádzajúcich z moderných konštrukcií motorov, ktoré vyžadujú komplexnejšiu emisnú kontrolu vrátane elektronickej kontroly integrity a funkčnosti vlastného palubného diagnostického systému (OBD) vozidla, ktorá sa overuje existujúcim testovaním výfukov s cieľom zabezpečiť úplný a presný systém kontroly emisií, keďže OBD nie je spol'ahlivou kontrolnou metódou.

Preto by režim pravidelných kontrol technického stavu prispel aj k zlepšeniu životného prostredia prostredníctvom zníženia priemerných emisií pochádzajúcich z vozidiel.

Odôvodnenie

OBD nie je zaručenou metódou posudzovania emisií, preto sa musí overiť meraním emisií výfukových plynov z výfuku.

Pozmeňujúci návrh 5 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 7

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(7) Zo spol'ahlivých výsledkov z vyšetrovaní vyplýva, že 8 % nehôd, na ktorých sa zúčastňujú motocykle, je spôsobených technickými nedostatkami alebo je s nimi spojených. Motocyklisti sú skupinou účastníkov cestnej premávky s vysokým bezpečnostným rizikom a rastúcim trendom počtu smrteľných nehôd. Vodiči mopedov majú nadmerné zastúpenie v počte smrteľných nehôd, t. j. viac než 1 400 vodičov, ktorí v roku 2008 zahynuli na cestách. Preto sa rozsah kontrolovaných vozidiel rozšíri o vysoko rizikovú skupinu účastníkov cestnej premávky, teda na dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá.

vypúšťa sa

Odôvodnenie

V súlade so zásadou subsidiarity a proporcionality by bolo vhodné ponechať možnosť rozšírenia kontroly technického stavu na dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá na uváženie členským štátom. Okrem toho údaje EÚ týkajúce sa nehodovosti dvoj- alebo trojkolesových vozidiel nie sú v súlade s predchádzajúcimi vyšetrovaniami.

Pozmeňujúci návrh 6 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 10

Text predložený Komisiou

(10) Kontrola technického stavu je zvrchovanou činnosťou, a preto by ju mali vykonávať členské štáty alebo poverené orgány pod ich dozorom. Členské štáty by v každom prípade mali naďalej zodpovedať za kontrolu technického stavu, a to aj vtedy, keď vnútroštátny systém umožňuje oprávniť vykonávaním kontroly súkromné orgány vrátane tých, ktoré vykonávajú opravy.

Pozmeňujúci návrh

(10) Kontrola technického stavu je zvrchovanou činnosťou, a preto by ju mali vykonávať členské štáty alebo poverené orgány pod ich dozorom. Členské štáty by v každom prípade mali naďalej zodpovedať za **organizáciu kontroly** technického stavu, a to aj vtedy, keď vnútroštátny systém umožňuje oprávniť vykonávaním kontroly súkromné orgány vrátane tých, ktoré vykonávajú opravy.

Pozmeňujúci návrh 7 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

(12) Aby bolo možné v celej únii dosiahnuť vysokú úroveň kontroly, mali by sa skúšobné zariadenia, ktoré sa majú použiť počas kontroly, ich údržba a kalibrácia stanoviť na úrovni Únie.

Pozmeňujúci návrh

(12) Aby bolo možné v celej únii dosiahnuť vysokú úroveň kontroly, mali by sa skúšobné zariadenia, ktoré sa majú použiť počas kontroly, ich údržba a kalibrácia stanoviť na úrovni Únie. **Mali by sa vytvoriť podnety pre inovácie v oblasti kontrolných systémov, postupov a zariadení, a tým umožniť ďalšie znižovanie nákladov a zlepšenie využitia.**

Pozmeňujúci návrh 8
Návrh nariadenia

Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(14) Výsledky kontroly by sa nemali meniť na obchodné účely. Dozorný orgán by mohol zmeniť výsledky kontroly technického stavu len vtedy, ak by zistenia z kontroly technického stavu, ktorú vykonal technik, boli zjavne nesprávne.

Pozmeňujúci návrh

(14) Výsledky kontroly by sa nemali meniť na obchodné účely. Dozorný orgán by mohol zmeniť výsledky kontroly technického stavu len vtedy, ak by zistenia z kontroly technického stavu, ktorú vykonal technik, boli zjavne nesprávne, **a uložiť zodpovedajúce sankcie orgánu, ktorý osvedčenie vydal.**

Pozmeňujúci návrh 9
Návrh nariadenia
Odôvodnenie 22

Text predložený Komisiou

(22) Po každej kontrole by sa malo vystaviť osvedčenie o technickej kontrole, **ktoré, okrem iného, obsahuje informácie o identite vozidla a informácie o výsledkoch kontroly. Aby bolo možné zaistiť riadnu následnú kontrolu po kontrole technického stavu,** členské štáty by mali zhromažďovať takéto informácie a uchovávať ich v databáze.

Pozmeňujúci návrh

(22) **Aby boli náležité zohľadnené výsledky kontroly technického stavu by sa** po každej kontrole by sa malo vystaviť osvedčenie o technickej kontrole, ktoré **by sa malo tiež vytvoriť v elektronickom formáte, a to s rovnako podrobným uvedením údajov o totožnosti vozidla a výsledkoch kontroly ako v pôvodnom osvedčení o technickej kontrole. Ďalej by** členské štáty mali zhromažďovať takéto informácie a uchovávať ich v **centralizovanej** databáze, **aby bola zabezpečená ľahká overiteľnosť pravosti výsledkov pravidelných kontrol technického stavu.**

Odôvodnenie

Osvedčenia o technickej kontrole by sa teraz mali vystavovať v tlačenej podobe, ako aj elektronicky, aby sa zabránilo falšovaniu alebo pozmeňovaniu údajov a aby sa uľahčila výmena informácií, čo umožní rozvoj elektronickej platformy informácií o vozidlách.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh nariadenia Odôvodnenie 23

Text predložený Komisiou

(23) Predpokladá sa, že podvody spojené s počítadlom kilometrov sa týkajú 5 % až 12 % objemu predaja ojazdených vozidiel, čo pre spoločnosť každoročne predstavuje náklady vo výške niekoľkých miliárd eur, a zároveň to má vplyv na správne vyhodnotenie technického stavu vozidla. Aby bolo možné bojovať proti podvodom spojeným s počítadlom kilometrov, zaznamenávanie počtu najjazdených kilometrov do osvedčení o technickej kontrole spolu s povinnosťou predložiť osvedčenie z predchádzajúcej kontroly by uľahčilo odhaľovanie neoprávneného narábania a manipulácie s počítadlom kilometrov. Podvody v súvislosti s počítadlami kilometrov by sa mali systematickejšie považovať za trestný čin, ktorý podlieha sankcii.

Pozmeňujúci návrh

(23) Predpokladá sa, že podvody spojené s počítadlom kilometrov sa týkajú 5 % až 12 % objemu predaja ojazdených vozidiel, čo pre spoločnosť každoročne predstavuje náklady vo výške niekoľkých miliárd eur, a zároveň to má vplyv na správne vyhodnotenie technického stavu vozidla. Aby bolo možné bojovať proti podvodom spojeným s počítadlom kilometrov, zaznamenávanie počtu najjazdených kilometrov do osvedčení o technickej kontrole spolu s povinnosťou predložiť osvedčenie z predchádzajúcej kontroly by uľahčilo odhaľovanie neoprávneného narábania *alebo* manipulácie s počítadlom kilometrov *a ďalej by zlepšilo fungovanie jednotného trhu, pokiaľ ide o cezhraničné obchodovanie s ojazdenými vozidlami. V ôsmom vydaní v hodnotiacej tabuľky spotrebiteľských trhov s názvom Aby trhy fungovali pre spotrebiteľov z decembra 2012 zaznamenal tento segment trhu už tretí po sebe nasledujúci rok najnižšie skóre trhovej výkonnosti a predovšetkým sa umiestnil na najnižšom mieste z hľadiska dôvery.* Podvody v súvislosti s počítadlami kilometrov by sa mali systematickejšie považovať za trestný čin, ktorý podlieha sankcii.

Pozmeňujúci návrh 11 Návrh nariadenia

Odôvodnenie 26

Text predložený Komisiou

(26) Aby bolo možné k *tomuto nariadeniu* doplniť ďalšie technické detaily, Komisia by mala dostať právomoc prijímať zákony

Pozmeňujúci návrh

(26) Aby bolo možné k *tejto smernici* doplniť ďalšie technické detaily, Komisia by mala dostať právomoc prijímať zákony

v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie s cieľom zohľadniť v prípade potreby vývoj právnych predpisov Únie o typovom schválení vo vzťahu ku kategóriám vozidiel, ako aj s ohľadom na potrebu prispôbovať prílohy technickému pokroku. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia viedla náležité konzultácie v priebehu prípravných prác vrátane konzultácií na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokladov Európskemu parlamentu a Rade.

v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie s cieľom zohľadniť v prípade potreby vývoj právnych predpisov Únie o typovom schválení vo vzťahu ku kategóriám vozidiel, ako aj s ohľadom na potrebu prispôbovať prílohy technickému pokroku. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia viedla náležité konzultácie v priebehu prípravných prác vrátane konzultácií na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokladov Európskemu parlamentu a Rade.

Odôvodnenie

Nariadenie je v tomto prípade nesprávnym právnym aktom. Účel, ktorý sa sleduje týmto právnym aktom, a to minimalizovať počet smrteľných nehôd pravidelnou kontrolou technického stavu vozidiel, sa môže dosiahnuť aj takým právnym nástrojom, ktorý v menšej miere zasahuje do vnútroštátneho práva. Teória, ktorá predstavuje základ návrhu, je pochybná. Keďže tieto pochybnosti nie je možné rozptýliť, smernica je vhodnejším nástrojom.

Pozmeňujúci návrh 12 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 27

Text predložený Komisiou

(27) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania **tohto nariadenia** by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Tieto vykonávacie právomoci by sa mali uplatňovať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie.

Pozmeňujúci návrh

(27) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania **tejto smernice** by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Tieto vykonávacie právomoci by sa mali uplatňovať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie.

Odôvodnenie

Nariadenie je v tomto prípade nesprávnym právnym aktom. Účel, ktorý sa sleduje týmto právnym aktom, a to minimalizovať počet smrteľných nehôd pravidelnou kontrolou technického stavu vozidiel, sa môže dosiahnuť aj takým právnym nástrojom, ktorý v menšej miere zasahuje do vnútroštátneho práva. Teória, ktorá predstavuje základ návrhu, je pochybná. Keďže tieto pochybnosti nemožno rozptýliť, smernica je vhodnejším nástrojom.

Pozmeňujúci návrh 13 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 29

Text predložený Komisiou

(29) Keďže cieľ **tohto nariadenia**, a to stanovenie minimálnych spoločných požiadaviek a zosúladených predpisov týkajúcich sa vykonávania kontrol technického stavu vozidiel prevádzkovaných v Únii, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, a preto ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto **nariadenie** neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa.

Pozmeňujúci návrh

(29) Keďže cieľ **tejto smernice**, a to stanovenie minimálnych spoločných požiadaviek a zosúladených predpisov týkajúcich sa vykonávania kontrol technického stavu vozidiel prevádzkovaných v Únii, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, a preto ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto **smernica** neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa.

Odôvodnenie

Nariadenie je v tomto prípade nesprávnym právnym aktom. Účel, ktorý sa sleduje týmto právnym aktom, a to minimalizovať počet smrteľných nehôd pravidelnou kontrolou technického stavu vozidiel, sa môže dosiahnuť aj takým právnym nástrojom, ktorý v menšej miere zasahuje do vnútroštátneho práva. Teória, ktorá predstavuje základ návrhu, je pochybná. Keďže tieto pochybnosti nie je možné rozptýliť, smernica je vhodnejším nástrojom.

Pozmeňujúci návrh 14 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 30

Text predložený Komisiou

(30) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

predovšetkým Chartou základných práv Európskej únie, ako je to uvedené v článku 6 Zmluvy o Európskej únii.

Pozmeňujúci návrh 15 **Návrh nariadenia**

Odôvodnenie 31

Text predložený Komisiou

(31) *Týmto nariadením* sa aktualizujú technické požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a rozširuje sa jej rozsah pôsobnosti, tak aby zahŕňala predovšetkým zakladanie kontrolných stredísk a ich dozorných orgánov, ako aj *menovanie* technikov poverených vykonávaním kontrol technického stavu. Táto smernica by sa preto mala zrušiť. Okrem toho sa do *tohto nariadenia* začleňujú pravidlá obsiahnuté v odporúčaní Komisie 2010/378/EÚ z 5. júla 2010 o posudzovaní chýb pri kontrole technického stavu motorových vozidiel v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES, aby bolo možné lepšie regulovať metódy kontroly technického stavu,

Pozmeňujúci návrh

(31) *Touto smernicou* sa aktualizujú technické požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a rozširuje sa jej rozsah pôsobnosti, tak aby zahŕňala predovšetkým zakladanie kontrolných stredísk a ich dozorných orgánov, ako aj *vymenúvanie* technikov poverených vykonávaním kontrol technického stavu. Táto smernica by sa preto mala zrušiť. Okrem toho sa do *tejto smernice* začleňujú pravidlá obsiahnuté v odporúčaní Komisie 2010/378/EÚ z 5. júla 2010 o posudzovaní chýb pri kontrole technického stavu motorových vozidiel v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES, aby bolo možné lepšie regulovať metódy kontroly technického stavu,

Odôvodnenie

Nariadenie je v tomto prípade nesprávnym právnym aktom. Účel, ktorý sa sleduje týmto právnym aktom, a to minimalizovať počet smrteľných nehôd pravidelnou kontrolou technického stavu vozidiel, sa môže dosiahnuť aj takým právnym nástrojom, ktorý v menšej miere zasahuje do vnútroštátneho práva. Teória, ktorá predstavuje základ návrhu, je pochybná. Keďže tieto pochybnosti nie je možné rozptýliť, smernica je vhodnejším nástrojom.

Pozmeňujúci návrh 16 **Návrh nariadenia**

Článok 1 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Týmto nariadením sa ustanovuje systém pravidelnej kontroly technického stavu vozidiel.

Pozmeňujúci návrh

Touto smernicou sa ustanovuje systém pravidelnej kontroly technického stavu vozidiel **vykonávanej na základe minimálnych technických štandardov a požiadaviek s cieľom zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia.**

Odôvodnenie

Smernicou sa ustanovujú spoločné minimálne štandardy pre pravidelné kontroly technického stavu vozidiel, ale zároveň sa zohľadňujú rozdiely medzi členskými štátmi. Vyššie technické štandardy a požiadavky sú povolené.

Pozmeňujúci návrh 17 **Návrh nariadenia**

Článok 2 – odsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

1. **Toto nariadenie** sa vzťahuje na vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h v rámci nasledujúcich kategórií, ktoré sú uvedené v **smernici 2002/24/ES**, smernici 2007/46/ES a v smernici 2003/37/ES:

Pozmeňujúci návrh

1. **Táto smernica** sa vzťahuje na vozidlá s konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h v rámci nasledujúcich kategórií, ktoré sú uvedené v **nariadení 2013/168/EÚ**, smernici 2007/46/ES a v smernici 2003/37/ES:

Odôvodnenie

Nariadenie je v tomto prípade nesprávnym právnym aktom. Účel, ktorý sa sleduje týmto právnym aktom, a to minimalizovať počet smrteľných nehôd pravidelnou kontrolou technického stavu vozidiel, sa môže dosiahnuť aj takým právnym nástrojom, ktorý v menšej miere zasahuje do vnútroštátneho práva. Teória, ktorá predstavuje základ návrhu, je pochybná. Keďže tieto pochybnosti nie je možné rozptýliť, smernica je vhodnejším nástrojom.

Pozmeňujúci návrh 18 **Návrh nariadenia**

Článok 2 – odsek 1 – zarážka 7

Text predložený Komisiou

dvoj- alebo trojkolesové vozidlá –

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

**kategórie vozidiel L1e, L2e, L3e, L4e, L5e,
L6e a L7e,**

Odôvodnenie

V súlade so zásadou subsidiarity a proporcionality by bolo vhodné ponechať možnosť rozšírenia kontroly technického stavu na dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá na uváženie členským štátom. Okrem toho údaje EÚ týkajúce sa nehodovosti dvoj- alebo trojkolesových vozidiel nie sú v súlade s predchádzajúcimi vyšetrovaniami.

Pozmeňujúci návrh 19 Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 2 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. **Toto nariadenie** sa neuplatňuje na:

2. **Táto smernica** sa neuplatňuje na:

Odôvodnenie

Nariadenie je v tomto prípade nesprávnym právnym aktom. Účel, ktorý sa sleduje týmto právnym aktom, a to minimalizovať počet smrteľných nehôd pravidelnou kontrolou technického stavu vozidiel, sa môže dosiahnuť aj takým právnym nástrojom, ktorý v menšej miere zasahuje do vnútroštátneho práva. Teória, ktorá predstavuje základ návrhu, je pochybná. Keďže tieto pochybnosti nie je možné rozptýliť, smernica je vhodnejším nástrojom.

Pozmeňujúci návrh 20 Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 2 – pododsek 1 (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

**dvoj- alebo trojkolesové vozidlá –
kategórie vozidiel L1e, L2e, L3e, L4e, L5e,
L6e a L7e,**

Pozmeňujúci návrh 21 Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. Členské štáty môžu zaviesť vnútroštátne

3. Členské štáty môžu zaviesť vnútroštátne

požiadavky vo vzťahu ku kontrolám technického stavu vozidiel, ktoré sú uvedené v odseku 2 a ktoré sú evidované na ich území.

požiadavky vo vzťahu ku kontrolám technického stavu vozidiel, ktoré sú uvedené v odseku **1 (zarážka 7) a odseku 2** a ktoré sú evidované na ich území.

Odôvodnenie

Tento pozmeňujúci návrh je automaticky výsledkom transpozície nariadenia na smernicu. Je však dôležité jasne to uviesť v tejto fáze. Členské štáty, ktoré majú kontroly technického stavu vozidiel, by mali mať možnosť ich zachovať. Členské štáty, ktoré kontroly technického stavu vozidiel nemajú, by nemali mať povinnosť zaviesť kontroly takéhoto druhu.

Pozmeňujúci návrh 22 **Návrh nariadenia**

Článok 3 – odsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Na účely tohto **nariadenia** sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

Na účely **tejto smernice** sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

Odôvodnenie

Terminológia v súlade so smernicou

Pozmeňujúci návrh 23 **Návrh nariadenia**

Článok 3 – odsek 1 – bod 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5) „dvoj- alebo trojkolesové vozidlá“ sú akékoľvek motorové vozidlá na dvoch kolesách s postranným vozíkom alebo bez neho, motorové trojkolky a štvorkolky;

vypúšťa sa

Odôvodnenie

V súlade so zásadou subsidiarity a proporcionality by bolo vhodné ponechať možnosť rozšírenia kontroly technického stavu na dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá na uváženie členským štátom. Okrem toho údaje EÚ týkajúce sa nehodovosti dvoj- alebo trojkolesových vozidiel nie sú v súlade s predchádzajúcimi vyšetrovaniami.

Pozmeňujúci návrh 24
Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 7 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

(7) „historické vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktoré **spĺňa všetky nasledujúce podmienky:**

Pozmeňujúci návrh

(7) historické vozidlo“ je akékoľvek vozidlo, ktoré ***bolo vyrobené alebo prvýkrát zaevidované najmenej pred 30 rokmi a príslušné orgány členských štátov zodpovedné za evidenciu vozidiel ho považujú za historické.***

Odôvodnenie

Vymedzenie pojmu vozidla historického záujmu Komisie je zbytočne podrobné a viedlo by k tomu, že mnohé vozidlá by nenáležite spadali do rozsahu pôsobnosti nariadenia. Jednoduchá požiadavka týkajúca sa uvádzania veku s ďalšou špecifikáciou ponechanou na orgánoch členských štátov zaisťuje dostatočnú pružnosť a je v súlade so súčasnou praxou.

Pozmeňujúci návrh 25
Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 7 – zarážka 1

Text predložený Komisiou

bolo vyrobené minimálne pred 30 rokmi;

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 26
Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 7 – zarážka 2

Text predložený Komisiou

je udržiavané na základe používania náhradných dielov, ktoré reprodukujú historické komponenty vozidla;

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 27
Návrh nariadenia
Článok 3 – odsek 1 – bod 7 – zarážka 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

neprešlo žiadnou zmenou technických vlastností svojich hlavných komponentov, ako sú napríklad motor, brzdy, riadenie alebo náprava a

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 7 – zarážka 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

nezmenil sa jeho vzhľad;

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh nariadenia

Článok 3 – odsek 1 – bod 9

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(9) „kontrola technického stavu“ je overenie toho, či časti a komponenty vozidla spĺňajú bezpečnostnú a environmentálnu charakteristiku platnú v čase schválenia, prvej evidencie alebo v čase uvedenia do prevádzky alebo v čase montáže dodatočného vybavenia;

(9) kontrola technického stavu“ je kontrola v súlade s prílohou II a prílohou III tohto nariadenia na uistenie sa o tom, že vozidlo možno bezpečne používať na verejných pozemných komunikáciách a že spĺňa požadované environmentálne vlastnosti;

Odôvodnenie

Vymedzenie pojmu Komisie vytvára právnu neistotu, pretože vo všeobecnom vymedzení pojmu opätovne uvádza požiadavku na testovanie podľa kritériá typového schválenia vo všeobecnosti, pričom príslušné kritériá pre typové schválenie sú už uvedené v prílohách k tomuto nariadeniu. Bez tohto PN by bolo možné podrobiť bezpečnostnej kontrole akýkoľvek typovo schválený komponent vozidla a vozidlo by v dôsledku toho mohlo byť zbytočne neschválené.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá sa v súlade s **týmto nariadením** pravidelne podrobujú kontrole v členskom štáte, v ktorom sú evidované.

Pozmeňujúci návrh

1. Motorové vozidlá a ich prípojné vozidlá sa v súlade s **touto smernicou** pravidelne podrobujú kontrole v členskom štáte, v ktorom sú evidované.

Odôvodnenie

Nariadenie je v tomto prípade nesprávnym právnym aktom. Účel, ktorý sa sleduje týmto právnym aktom, a to minimalizovať počet smrteľných nehôd pravidelnou kontrolou technického stavu vozidiel, sa môže dosiahnuť aj takým právnym nástrojom, ktorý v menšej miere zasahuje do vnútroštátneho práva. Teória, ktorá predstavuje základ návrhu, je pochybná. Keďže tieto pochybnosti nie je možné rozptýliť, smernica je vhodnejším nástrojom.

Pozmeňujúci návrh 31
Návrh nariadenia

Článok 4 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Výrobcovia vozidiel poskytujú kontrolným strediskám **alebo, ak** je to vhodné, **príslušnému orgánu** prístup k technickým informáciám, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu, ako sa ustanovuje v prílohe I. Komisia prijíma podrobné predpisy týkajúce sa postupov zabezpečujúcich prístup k technickým informáciám podľa prílohy I v súlade s postupom preskúmania podľa článku 16 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh

3. Výrobcovia vozidiel poskytujú kontrolným strediskám, **výrobcom skúšobného vybavenia a**, ak je to vhodné, **príslušným orgánom a nezávislým prevádzkovateľom zaručujúcim opravy a údržbu vozidiel** prístup k technickým informáciám, ktoré sú potrebné na vykonanie kontroly technického stavu, ako sa ustanovuje v prílohe I. Komisia prijíma podrobné predpisy týkajúce sa postupov zabezpečujúcich prístup k technickým informáciám podľa prílohy I v súlade s postupom preskúmania podľa článku 16 ods. 2.

Pozmeňujúci návrh 32
Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 1 – zarážka 1

Text predložený Komisiou

vozidlá kategórie L1e, L2e, L3e, L4e, L5e,

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

L6e a L7e: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie, následne po dvoch rokoch a potom každý rok;

Odôvodnenie

V súlade so zásadou subsidiarity a proporcionality by bolo vhodné ponechať možnosť rozšírenia kontroly technického stavu na dvoj- alebo trojkolesové motorové vozidlá na uváženie členským štátom. Okrem toho údaje EÚ týkajúce sa nehodovosti dvoj- alebo trojkolesových vozidiel nie sú v súlade s predchádzajúcimi vyšetreniami.

Pozmeňujúci návrh 33
Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 1 – zarážka 2

Text predložený Komisiou

– vozidlá kategórie M1, N1 a O2: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie, **následne po dvoch rokoch** a potom **každý rok**;

Pozmeňujúci návrh

– vozidlá kategórie M1, N1 a O2: štyri roky po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom **nanajvyš každé dva roky**;

Pozmeňujúci návrh 34
Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 1 – zarážka 3

Text predložený Komisiou

– vozidlá kategórie M1 evidované ako taxíky alebo sanitky, vozidlá kategórie M2, M3, N2, N3, T5, O3 a O4: **jeden rok** po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom **každoročne**.

Pozmeňujúci návrh

– vozidlá kategórie M1 evidované ako taxíky alebo sanitky, vozidlá kategórie M2, M3, N2, N3, T5, O3 a O4: **dva roky** po dátume prvého prihlásenia vozidla do evidencie a potom **nanajvyš každé dva roky**.

Odôvodnenie

Technické nedostatky sa odhalia len prehĺbením kontroly. Ak sa totiž kontrola vykonáva len povrchne, nie je zvýšenie frekvencie kontrol nijako užitočné. Zvýšenie počtu kontrol nemá na samotnú kontrolu žiadny citeľný vplyv.

Pozmeňujúci návrh 35
Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Ak počet najazdených kilometrov vozidla kategórie M1 alebo N1 pri prvej kontrole technického stavu po prvom prihlásení vozidla do evidencie dosiahne 160 000 km, musí sa vozidlo následne každý rok podrobovať kontrole technického stavu.

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Odôvodnenie

Súvislosť medzi najazdenými kilometrami alebo vekom vozidiel a nedostatočnou bezpečnosťou cestnej premávky je sporná. Staršie vozidlá nie sú zapojené do dopravných nehôd častejšie než nové vozidlá.

Pozmeňujúci návrh 36
Návrh nariadenia

Článok 5 – odsek 4

Text predložený Komisiou

4. Bez ohľadu na dátum poslednej kontroly technického stavu môže príslušný orgán požadovať, aby vozidlo absolvovalo kontrolu technického stavu alebo dodatočnú kontrolu pred dátumom uvedeným v odsekoch 1 a 2, a to v týchto prípadoch:

po nehode, ktorá spôsobila vážne poškodenie hlavných bezpečnostných komponentov vozidla, ako sú kolesá, náprava, deformačné zóny, riadenie alebo brzdy;

po zmene alebo úprave bezpečnostných a environmentálnych systémov a komponentov;

v prípade zmeny držiteľa osvedčenia o evidencii vozidla.

Pozmeňujúci návrh

4. Bez ohľadu na dátum poslednej kontroly technického stavu môže príslušný orgán požadovať, aby vozidlo absolvovalo kontrolu technického stavu alebo dodatočnú kontrolu pred dátumom uvedeným v odsekoch 1 a 2, a to v týchto prípadoch:

po nehode, ktorá spôsobila vážne poškodenie hlavných bezpečnostných komponentov vozidla, ako sú kolesá, náprava, deformačné zóny, riadenie alebo brzdy;

po zmene alebo úprave bezpečnostných a environmentálnych systémov a komponentov;

Odôvodnenie

Tento legislatívny návrh sa zameriava na zlepšenie kontrol technického stavu. Nie je zjavné, prečo by zrazu malo existovať podozrenie na technický nedostatok len pre zmenu majiteľa vozidla.

Pozmeňujúci návrh 37 **Návrh nariadenia**

Článok 5 – odsek 4 – pododsek 1 (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

následkom cestnej kontroly;

Pozmeňujúci návrh 38 **Návrh nariadenia**

Článok 8 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1. Kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla, vystaví takémuto vozidlu osvedčenie o technickej kontrole, ktoré obsahuje prinajmenšom údaje, ktoré sú uvedené v prílohe IV.

1. Kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán, ktorý vykonal kontrolu technického stavu vozidla, vystaví takémuto vozidlu **elektronické** osvedčenie o technickej kontrole, ktoré **je k dispozícii aj v elektronickom formáte a** obsahuje prinajmenšom údaje, ktoré sú uvedené v prílohe IV.

Pozmeňujúci návrh 39 **Návrh nariadenia**

Článok 8 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2. Kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán odovzdá osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, osvedčenie o technickej kontrole alebo jej **v prípade elektronického** osvedčenia o technickej kontrole odovzdá **riadne overený výpis takéhoto osvedčenia.**

2. Kontrolné stredisko alebo v relevantnom prípade príslušný orgán **ihneď po uspokojivom dokončení textu** odovzdá osobe, ktorá sa dostavila s vozidlom na kontrolu, osvedčenie o technickej kontrole alebo, **ak má osvedčenie elektronickú formu, sprístupní výťažok výsledkov**

kontroly.

Pozmeňujúci návrh 40
Návrh nariadenia
Článok 8 – odsek 2a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2 a. V prípade, že bola prijatá žiadosť o opätovnú evidenciu vozidla a vozidlo pochádza z iného členského štátu, orgány zodpovedné za evidenciu uznajú osvedčenie o technickej kontrole vozidla hneď, ako je overená jeho platnosť v čase opätovnej evidencie. Uznanie sa vydá na rovnaké obdobie ako pôvodné obdobie platnosti osvedčenia, s výnimkou prípadov, keď pôvodná platnosť osvedčenia presahuje maximálne zákonné obdobie v členskom štáte, kde je vozidlo opätovne evidované. V takom prípade je platnosť upravená smerom nadol, a počíta sa odo dňa, keď vozidlo získalo pôvodné osvedčenie o technickej kontrole. Pred dátumom uplatňovania tohto nariadenia členské štáty si navzájom oznámia, aký formát osvedčenia o technickej kontrole ich príslušné orgány uznávajú, ako aj pokyny o tom, ako overiť pravosť.

Odôvodnenie

S cieľom uľahčiť opätovnú evidenciu motorových vozidiel v celej Únii tento PN zavádza systém vzájomného uznávania osvedčení o technickej kontrole medzi členskými štátmi, a to s účinnosťou odo dňa uplatňovania tohto nariadenia.

Pozmeňujúci návrh 41
Návrh nariadenia
Článok 8 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3. Odo dňa nadobudnutia účinnosti **tohto nariadenia**, a najneskôr 3 roky po tomto dátume kontrolné strediská elektronicky

3. Odo dňa nadobudnutia účinnosti **tejto smernice**, a najneskôr 3 roky po tomto dátume kontrolné strediská elektronicky

oznáma príslušnému orgánu členského štátu informácie, ktoré sú uvedené v osvedčeniach o technickej kontrole, ktoré vystavujú. Toto oznámenie sa musí poskytnúť v primeranom časovom období po vystavení osvedčenia o technickej kontrole. Kontrolné strediská môžu do tohto dátumu oznamovať tieto informácie príslušnému orgánu aj inými prostriedkami. Príslušný úrad tieto informácie uchováva po dobu 36 mesiacov odo dňa ich doručenia.

oznáma príslušnému orgánu členského štátu informácie, ktoré sú uvedené v osvedčeniach o technickej kontrole, ktoré vystavujú. Toto oznámenie sa musí poskytnúť v primeranom časovom období po vystavení osvedčenia o technickej kontrole. Kontrolné strediská môžu do tohto dátumu oznamovať tieto informácie príslušnému orgánu aj inými prostriedkami. Príslušný *orgán* tieto informácie uchováva **v centralizovanej databáze počas** 36 mesiacov odo dňa ich doručenia.

Odôvodnenie

Tento PN je určený na uľahčenie výmeny informácií, čo umožní rozvoj elektronickej platformy informácií o vozidlách.

Pozmeňujúci návrh 42 **Návrh nariadenia**

Článok 8 – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Výsledky kontroly technického stavu sa oznamujú orgánu, ktorý vozidlo zaevidoval. Toto oznámenie obsahuje informácie uvedené v osvedčení o technickej kontrole.

Pozmeňujúci návrh

5. Výsledky kontroly technického stavu sa **bezodkladne** oznamujú orgánu, ktorý vozidlo zaevidoval. Toto oznámenie obsahuje informácie uvedené v osvedčení o technickej kontrole.

Pozmeňujúci návrh 43 **Návrh nariadenia**

Článok 12 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Technici, ktorých ku dňu začiatku uplatňovania **tohto nariadenia** zamestnávajú príslušné orgány členských štátov alebo kontrolné stredisko, sú oslobodení od požiadaviek, ktoré sú uvedené v prílohe VI bode 1. Členské štáty poskytujú týmto technikom osvedčenie o

Pozmeňujúci návrh

3. Technici, ktorých ku dňu začiatku uplatňovania **tejto smernice** zamestnávajú príslušné orgány členských štátov alebo kontrolné stredisko, sú oslobodení od požiadaviek, ktoré sú uvedené v prílohe VI bode 1. Členské štáty poskytujú týmto technikom osvedčenie o rovnocennosti.

rovnocennosti.

Odôvodnenie

Nariadenie je v tomto prípade nesprávnym právnym aktom. Účel, ktorý sa sleduje týmto právnym aktom, a to minimalizovať počet smrteľných nehôd pravidelnou kontrolou technického stavu vozidiel, sa môže dosiahnuť aj takým právnym nástrojom, ktorý v menšej miere zasahuje do vnútroštátneho práva. Teória, ktorá predstavuje základ návrhu, je pochybná. Keďže tieto pochybnosti nie je možné rozptýliť, smernica je vhodnejším nástrojom.

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh nariadenia

Článok 14 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Členské štáty určia vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi a Komisiou, pokiaľ ide o uplatňovanie **tohto nariadenia**.

Pozmeňujúci návrh

1. Členské štáty určia vnútroštátne kontaktné miesto zodpovedné za výmenu informácií s ostatnými členskými štátmi a Komisiou, pokiaľ ide o uplatňovanie **tejto smernice**.

Odôvodnenie

Terminológia v súlade so smernicou

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh nariadenia

Článok 14 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Členské štáty poskytnú Komisii názvy a kontaktné údaje svojich vnútroštátnych kontaktných miest najneskôr [jeden rok po dátume nadobudnutia účinnosti **tohto nariadenia**] a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek zmenách týkajúcich sa týchto miest. Komisia zostaví zoznam všetkých vnútroštátnych kontaktných miest a odovzdá ho členským štátom.

Pozmeňujúci návrh

2. Členské štáty poskytnú Komisii názvy a kontaktné údaje svojich vnútroštátnych kontaktných miest najneskôr [jeden rok po dátume nadobudnutia účinnosti **tejto smernice**] a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek zmenách týkajúcich sa týchto miest. Komisia zostaví zoznam všetkých vnútroštátnych kontaktných miest a odovzdá ho členským štátom.

Odôvodnenie

Terminológia v súlade so smernicou

Pozmeňujúci návrh 46 Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Komisia **preverí uskutočniteľnosť**, náklady a prínosy zriadenia **elektronickej platformy informácií o vozidlách s ohľadom na výmenu informácií a údajov týkajúcich sa kontrol technického stavu** medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, kontrolnými strediskami a výrobcami automobilov.

Pozmeňujúci návrh

1. **Po podobnej analýze nákladov a prínosov vrátane hodnotenia zlepšenia bezpečnosti vozidiel a ich testovania a iba ak je výsledok analýzy nákladov a prínosov pozitívny** Komisia navrhne **elektronickú platformu informácií o vozidle na uľahčenie prístupu k informáciám o výsledkoch kontroly technického stavu vozidla, údajom z počítačidla kilometrov a informáciám o registrácii vozidiel** medzi príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré zodpovedajú za kontrolu, evidenciu a schvaľovanie vozidiel, kontrolnými strediskami a výrobcami automobilov, **výrobcami skúšobného a meracieho vybavenia a inými nezávislými prevádzkovateľmi.**

Pozmeňujúci návrh 47 Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. **Komisia na základe tohto preskúmania** navrhne a vyhodnotí rôzne možnosti politiky vrátane možnosti zrušiť požiadavku dôkazu o vykonaní kontroly, ako sa ustanovuje v článku 10. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledkoch tohto preskúmania do dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti **tohto nariadenia** a k tejto správe, v prípade potreby, priloží legislatívny návrh.

Pozmeňujúci návrh

2. **Ak je analýza nákladov a prínosov nepreukázateľná alebo negatívna,** Komisia **jednako preskúma uskutočniteľnosť a prípadne navrhne metódu na uľahčenie takéhoto prístupu k údajom a informáciám a navrhne a vyhodnotí rôzne možnosti politiky** vrátane možnosti zrušiť požiadavku dôkazu o vykonaní kontroly, ako sa ustanovuje v článku 10.

Pozmeňujúci návrh 48
Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 2a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

V oboch prípadoch Komisia prihliada na jestvujúce informačno-technologické riešenia a elektronické platformy týkajúce sa verejne dostupných údajov a informácií.

Pozmeňujúci návrh 49
Návrh nariadenia

Článok 15 – odsek 2b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu do dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice a k tejto správe, v prípade potreby, priloží legislatívny návrh.

Pozmeňujúci návrh 50
Návrh nariadenia
Článok 18a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Článok 18a

Podávanie správ

Komisia do [piatich rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice] predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice, najmä pokiaľ ide o účinnosť ustanovení o rozsahu pôsobnosti a frekvencii kontrol a vykonávanie vzájomného uznávania osvedčení o technickej kontrole. V správe sa tiež uvedie, či je potrebné aktualizovať prílohy k tejto smernici vzhľadom na technický

pokrok a prax. Táto správa sa predloží po porade s výborom uvedeným v článku 16, a tam, kde je to vhodné, sa k nej priložia legislatívne návrhy.

Pozmeňujúci návrh 51 **Návrh nariadenia**

Článok 18 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. *Delegovanie právomocí* uvedených v článku 17 sa udeľuje **na dobu neurčitú** [odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto **nariadenia**].

Pozmeňujúci návrh

2. **Právomoc prijímať delegované akty** uvedené v článku 17 sa udeľuje **Komisií na obdobie piatich rokov** [odo dňa nadobudnutia účinnosti **tejto smernice**]. **Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomocí najneskôr deväť mesiacov pred koncom tohto päťročného obdobia.** Delegovanie právomocí sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobie, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

Odôvodnenie

Vhodnejšie je delegovanie právomocí na určitý čas. Komisia by mala vypracovať správu o fungovaní delegovaných aktov.

Pozmeňujúci návrh 52 **Návrh nariadenia**

Článok 19 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Členské štáty stanovujú pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných na porušenia ustanovení **tohto nariadenia** a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné.

Pozmeňujúci návrh

1. Členské štáty stanovujú pravidlá týkajúce sa sankcií uplatniteľných na porušenia ustanovení **tejto smernice** a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonávania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné.

Odôvodnenie

Terminológia v súlade so smernicou

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh nariadenia

Článok 19 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Každý členský štát podnikne opatrenia potrebné na zaistenie toho, aby sa manipulovanie alebo neoprávnené narábanie s počítadlom kilometrov považovalo za trestný čin a aby sa trestalo účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami.

Pozmeňujúci návrh

2. Každý členský štát podnikne opatrenia potrebné na zaistenie toho, aby sa manipulovanie alebo neoprávnené narábanie s počítadlom kilometrov považovalo za trestný čin a aby sa trestalo účinnými, primeranými, odrádzajúcimi a nediskriminačnými sankciami, **okrem úprav údajov z počítadla kilometrov smerom nahor, ktoré povolilo kontrolné stredisko alebo príslušný orgán na nápravu predchádzajúcej nezákonnej manipulácie.**

Odôvodnenie

Tento PN zabezpečuje, aby v prípade, že údaje z počítadla kilometrov boli protiprávne manipulované, kontrolné strediská alebo príslušné orgány zákonne ich mohli upraviť smerom nahor v záujme zabezpečenia toho, aby dotknuté vozidlá neboli v podstate odpísané a mohli v budúcnosti prejsť kontrolou technického stavu.

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh nariadenia

Článok 19 – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii najneskôr do [jeden rok od nadobudnutia účinnosti **tohto nariadenia**] a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek následných zmenách a doplneniach, ktoré sa ich týkajú.

Pozmeňujúci návrh

3. Členské štáty oznámia tieto ustanovenia Komisii najneskôr do [jeden rok od nadobudnutia účinnosti **tejto smernice**] a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek následných zmenách a doplneniach, ktoré sa ich týkajú.

Odôvodnenie

Terminológia v súlade so smernicou

Pozmeňujúci návrh 55 **Návrh nariadenia**

Článok 20 – odsek 1

Text predložený Komisiou

1. Skúšobné vybavenie a zariadenia uvedené v článku 11, ktoré nespĺňajú minimálne požiadavky podľa prílohy V [v deň začiatku uplatňovania **tohto nariadenia**], sa môžu používať na vykonávanie kontrol technického stavu najviac päť rokov po uvedenom dátume.

Pozmeňujúci návrh

1. Skúšobné vybavenie a zariadenia uvedené v článku 11, ktoré nespĺňajú minimálne požiadavky podľa prílohy V [v deň začiatku uplatňovania **tejto smernice**], sa môžu používať na vykonávanie kontrol technického stavu najviac päť rokov po uvedenom dátume.

Odôvodnenie

Terminológia v súlade so smernicou

Pozmeňujúci návrh 56 **Návrh nariadenia**

Článok 20 – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Členské štáty musia uplatňovať požiadavky ustanovené v prílohe VII najneskôr od piateho roka po dátume začiatku uplatňovania **tohto nariadenia**.

Pozmeňujúci návrh

2. Členské štáty musia uplatňovať požiadavky ustanovené v prílohe VII najneskôr od piateho roka po dátume začiatku uplatňovania **tejto smernice**.

Odôvodnenie

Terminológia v súlade so smernicou

Pozmeňujúci návrh 57 **Návrh nariadenia**

Článok 21 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Smernica 2009/40/ES a odporúčanie Komisie 2010/378/EÚ sa týmto zrušujú s účinnosťou [od dátumu začiatku uplatňovania *tohto nariadenia*].

Pozmeňujúci návrh 58
Návrh nariadenia

Článok 22 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Pozmeňujúci návrh 59
Návrh nariadenia

Článok 22 – odsek 2

Text predložený Komisiou

Uplatňuje sa [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti].

Pozmeňujúci návrh 60
Návrh nariadenia

Článok 22 – odsek 3

Text predložený Komisiou

Toto *nariadenie* je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

Pozmeňujúci návrh 61
Návrh nariadenia
Príloha 2 – časť 1 – odsek 3a (nový)

Pozmeňujúci návrh

Smernica 2009/40/ES a odporúčanie Komisie 2010/378/EÚ sa týmto zrušujú s účinnosťou [od dátumu začiatku uplatňovania *tejto smernice*].

Pozmeňujúci návrh

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Pozmeňujúci návrh

Uplatňuje sa [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti].

Pozmeňujúci návrh

Táto smernica je záväzná v celom rozsahu a priamo *uplatniteľná* vo všetkých členských štátoch.

Vo výnimočných situáciách, keď určitá konštrukcia vozidla nie je kompatibilná s uplatnením metód kontrol uvedených v tejto prílohe, kontrola sa vykoná v súlade s osobitnými alternatívnymi metódami kontrol odporúčanými príslušnými orgánmi členského štátu. Akákoľvek použitá metóda kontroly, ktorá nie je špecifikovaná v tejto prílohe, musí byť písomne schválená príslušným orgánom.

Odôvodnenie

Určité vozidlá, ako napríklad rýchle traktory a vozidlá s prívesmi, môže byť veľmi ťažké kontrolovať vzhľadom na ich konštrukčné vlastnosti alebo preto, že kontrolné strediská sú tak vzdialené, že náklady na modernizáciu vybavenia s cieľom pojať určité zriedkavé vozidlá by boli neprimerané. Preto je potrebné, aby boli k dispozícii alternatívne a neštandardné skúšobné metódy, ktoré sú však jednoznačne schválené príslušným orgánom.

Pozmeňujúci návrh 62
Návrh nariadenia
Príloha II – bod 4.1.2

Text predložený Komisiou

4.1.2. Nastavenie

Určite horizontálne zameranie každého svetlometu stretávacieho svetla pomocou zameriavacieho zariadenia svetlometov **alebo meracej steny**.

Zameranie svetlometu nie je v rozmedzí stanovenom v požiadavkách.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

4.1.2. Nastavenie

Určite horizontálne **a vertikálne** zameranie každého svetlometu

Zameranie svetlometu nie je v rozmedzí stanovenom v požiadavkách.

stretávacieho
svetla pomocou
zameriavacieho
zariadenia
svetlometov
**a elektronického
radiaceho
zariadenia na
riadenie
dynamickej
funkčnosti
v prípade potreby.
Skontrolujte
funkciu
a nastavenie
dynamického
systému
svetlometu.**

Odôvodnenie

Zvislé merania sú zásadnejšie kritériá nastavenia, a preto by sa mali zahrnúť.

Na zabezpečenie presného nastavenia svetlometu a prispôsobenie ohniskovej vzdialenosti je dôležité zariadenie na zameranie svetlometu, najmä z dôvodu vysokej intenzity výbojkového osvetlenia a dynamicky riadených systémov. To nie je možné primerane dosiahnuť len použitím meracej steny. V prípade dynamicky riadených systémov svetlometov s vysokou intenzitou by sa mali použiť elektronické radiace zariadenia spolu s vhodným zariadením na kontrolu nastavenia svetlometu.

Pozmeňujúci návrh 63 **Návrh nariadenia** **Príloha II – bod 4.1.2**

Text predložený Komisiou

4.1.3 Spínače

Vizuálna kontrola
a skúška činnosti.

a) Spínač nepracuje
v súlade
s požiadavkami (počet
svetlometov
svietiacich súčasne).

b) Funkcia
ovládacieho
zariadenia je narušená.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

4.1.3 Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti pomocou elektronického riadiaceho zariadenia v prípade potreby.	a) Spínač nepracuje v súlade s požiadavkami (počet svetlometov svietiacich súčasne). b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.
---------------	--	--

Odôvodnenie

Na primeranú kontrolu automatického prepínania svetlometu (napr. diaľkového svetlometu) by sa mala kontrola vykonávať pomocou elektronického riadiaceho zariadenia na overenie správnej funkčnosti.

Pozmeňujúci návrh 64
Návrh nariadenia
Príloha II – bod 4.1.5

Text predložený Komisiou

4.1.5. Korektory sklonu (ak sú povinné)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti, ak je to možné.	a) Zariadenie nefunguje. b) Ručne ovládané zariadenie sa nedá ovládať z miesta vodiča.
---	---	---

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

4.1.5. Korektory sklonu (ak sú povinné)	Vizuálna kontrola a skúška činnosti pomocou elektronického riadiaceho zariadenia v prípade potreby.	a) Zariadenie nefunguje. b) Ručne ovládané zariadenie sa nedá ovládať z miesta vodiča.
---	--	---

Odôvodnenie

Na primeranú kontrolu automatického vyrovnávania svetlomerov by sa kontrola mala vykonať pomocou elektronického riadiaceho zariadenia, aby sa zabezpečila správna funkčnosť vyrovnávacieho zariadenia.

Pozmeňujúci návrh 65
Návrh nariadenia
Príloha II – bod 4.3.2

Text predložený Komisiou

4.3.2. Spínače	Vizuálna kontrola a skúška činnosti.	a) Spínač <i>nepracuje</i> v súlade s požiadavkami. b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená.
----------------	--------------------------------------	---

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

4.3.2 Brzdové svetlá – spínače <i>núdzového brzdového svetla</i>	Vizuálna kontrola a skúška činnosti <i>pomocou elektronického riadiaceho zariadenia na rozlíšenie vstupnej hodnoty senzoru brzdového pedála a na overenie funkčnosti núdzového brzdového svetla pozorovaním.</i>	a) Spínač <i>nepracuje</i> v súlade s požiadavkami. b) Funkcia ovládacieho zariadenia je narušená. c) <i>Funkcie núdzového brzdového svetla nefungujú alebo nefungujú správne</i>
---	---	--

Odôvodnenie

Elektronické riadiace zariadenie by sa malo použiť na vytvorenie vstupných signálov pre senzor brzdového pedála na overenie správnej funkčnosti núdzového brzdového svetla (vrátane automatického zapnutia svetiel signalizujúcich nebezpečenstvo), ktoré sa potom overia priamym pozorovaním.

Pozmeňujúci návrh 66
Návrh nariadenia
Príloha II – bod 4.5.2

Text predložený Komisiou

4.5.2 Nastavenie (X)(2)	Kontrola činnosti a kontrola pomocou	Predné hmlové svietidlo nie je vodorovne
-------------------------	--------------------------------------	--

zameriavacieho zariadenia svetlometov.

nasmerované, keď je svetelná stopa v rozhraní.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

4.5.2 Nastavenie (X)(2)

Kontrola činnosti a kontrola pomocou zameriavacieho zariadenia svetlometov.

Predné hmlové svietidlo nie je vodorovne a zvisle nasmerované, keď je svetelná stopa v rozhraní.

Odôvodnenie

Zvislé merania sú zásadnejšie kritériá nastavenia, a preto by sa mali zahrnúť.

Pozmeňujúci návrh 67
Návrh nariadenia
Príloha II – bod 5.3.2

Text predložený Komisiou

5.3.2. Tlmiče nárazov

Vizuálna kontrola, vozidlo je nad montážnou jamou alebo na zdviháku, **alebo sa** použije špeciálne zariadenie, **ak je k dispozícii**.

a) Nepevné pripojenie tlmičov k podvozku alebo náprave.

b) Poškodený tlmič vykazujúci znaky výraznej netesnosti alebo nesprávnej funkcie.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

5.3.2. Tlmiče nárazov

Vizuálna kontrola, vozidlo je nad montážnou jamou alebo na zdviháku, použije **sa** špeciálne zariadenie.

a) Nepevné pripojenie tlmičov k podvozku alebo náprave.

b) Poškodený tlmič vykazujúci znaky výraznej netesnosti alebo nesprávnej funkcie.

Odôvodnenie

Účinnosť tlmenia závesného systému vozidla je možné objektívne vyhodnotiť len použitím zariadenia na testovanie tlmenia. V prípade elektronicky riadených závesných systémov

vozidla by sa malo použiť elektronické riadiace zariadenie na kontrolu závesného systému vozidla počas toho, ako sa vykonávajú súbežné merania pomocou zariadenia na testovanie tlmenia na posúdenie správnej funkčnosti systému. Navrhuje sa, aby sa 30 % rozdiel medzi ľavou a pravou stranou tej istej osi považoval za reálne kritérium, podľa ktorého vozidlo kontrole vyhovuje/nehovuje.

Pozmeňujúci návrh 68
Návrh nariadenia
Príloha II – bod 5.3.2.1

Text predložený Komisiou

5.3.2.1 Skúška účinnosti tlmenia

Použite **špeciálne zariadenie** a porovnajte rozdiely na ľavej/pravej strane **a/alebo absolútne hodnoty uvádzané výrobcami**.

a) Výrazné rozdiely medzi ľavou a pravou stranou.

b) Dané minimálne hodnoty nie sú dosiahnuté.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

5.3.2.1 Skúška účinnosti tlmenia

Použite **zariadenie na testovanie tlmenia** a porovnajte rozdiely na ľavej/pravej strane a **hodnoty pomeru tlmenia výrobcu vozidla, ak tieto hodnoty prekračujú všeobecnú limitnú hodnotu 0,1 pre pomer tlmenia**.

a) Výrazné rozdiely medzi ľavou a pravou stranou.

b) Hodnoty pomeru tlmenia nie sú dosiahnuté.

c) Nepomer nameraných hodnôt medzi ľavou a pravou stranou tej istej osi viac ako 30 %

Odôvodnenie

Účinnosť tlmenia závesného systému vozidla je možné objektívne vyhodnotiť len použitím zariadenia na testovanie tlmenia. V prípade elektronicky riadených závesných systémov vozidla by sa malo použiť elektronické riadiace zariadenie na kontrolu závesného systému vozidla počas toho, ako sa vykonávajú súbežné merania pomocou zariadenia na testovanie

tlmenia na posúdenie správnej funkčnosti systému.

Navrhuj sa, aby sa 30 % rozdiel medzi ľavou a pravou stranou tej istej osi považoval za reálne kritérium, podľa ktorého vozidlo kontrole vyhovuje/nehovuje.

Pozmeňujúci návrh 69
Návrh nariadenia
Príloha II – bod 8.2.2.2

Text predložený Komisiou

8.2.2.2 Vozidlá zaevidované alebo uvedené do prevádzky pred 1. januárom 1980 sú oslobodené od tejto požiadavky

a) Meranie opacity výfukových plynov sa vykonáva počas voľnej akcelerácie (bez zaťaženia z voľnobežných až po medzné otáčky) s radiacou pákou prevodovky v neutrálnej polohe a zapnutou spojkou.

b) Predbežná príprava vozidla:

1. Vozidlá sa môžu skúšať bez predbežnej prípravy, hoci by sa malo z bezpečnostných dôvodov skontrolovať, či je motor zahriaty a či je v uspokojivom mechanickom stave.

2. Požiadavky na predbežnú prípravu:

(i) Motor musí dosiahnuť úplnú prevádzkovú teplotu, napríklad teplota oleja meraná sondou v trubici na meranie hladiny oleja musí byť aspoň 80 °C, alebo musí mať bežnú prevádzkovú teplotu, ak je nižšia, alebo teplota motorového bloku meraná úrovňou infračerveného žiarenia musí

a) V prípade vozidiel prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách

opacita presahuje úroveň uvedenú na výrobnom štítku vozidla.

b) Ak táto informácia nie je k dispozícii alebo požiadavky neumožňujú používanie referenčných hodnôt

pri motoroch s atmosférickým saním: 2,5 m⁻¹ ,

pri motoroch preplňovaných turbodúchadlom: 3,0 m⁻¹ ,

alebo v prípade vozidiel označených v požiadavkách

alebo prvýkrát zaevidovaných alebo uvedených do

byť aspoň ekvivalentná. Ak sa na základe konfigurácie vozidla toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie bežnej prevádzkovej teploty motora sa môže vykonávať inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora.

prevádzky po dátume uvedenom v požiadavkách, $1.5 \text{ m}^{-1.7}$

(ii) Výfukový systém sa prečistí aspoň tromi cyklami voľnej akcelerácie pri voľnobežných otáčkach alebo ekvivalentnou metódou.

c) Skúšobný postup:

1 Motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musí pred začiatkom každého cyklu voľnej akcelerácie bežať na voľnobežných otáčkach. Pri dieselových motoroch ťažkých úžitkových vozidiel to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akcelerátora.

2. Na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) a rovnomerne stlačiť, ale nie násilne, tak aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla.

3. Počas každého cyklu voľnej akcelerácie musí motor dosiahnuť medzné otáčky alebo pri vozidlách s automatickou prevodovkou otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve

tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo dostatočným časom, ktorý uplynie medzi počiatočným stlačením pedála a uvoľnením, čo by v prípade vozidiel kategórie 1 a 2 z prílohy 1 predstavovalo minimálne dve sekundy.

4. Vozidlá v skúške nevyhovujú len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch posledných cyklov voľnej akcelerácie prekročia hraničné hodnoty. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru, ***alebo tak, že sa použije iný spôsob štatistického výpočtu, ktorý zohľadňuje rozptyl meraní.*** Členské štáty môžu obmedziť počet skúšobných cyklov.

5. V snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniu členské štáty môžu medzi nevyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty výrazne presiahli medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch. Takisto v snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniu členské štáty môžu medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty boli výrazne nižšie ako medzné hodnoty po

menej než troch
akceleračných cykloch alebo
po čistiacich cykloch.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh Parlamentu

8.2.2.2 Vozidlá zaevidované
alebo uvedené do prevádzky
pred 1. januárom 1980 sú
oslobodené od tejto
požiadavky

a) Meranie opacity
výfukových plynov sa
vykonáva počas voľnej
akcelerácie (bez zaťaženia z
voľnobežných až po medzné
otáčky) s radiacou pákou
prevodovky v neutrálnej
polohe a zapnutou spojkou.
***Táto kontrola výfuku je vždy
predvolenou metódou
posudzovania výfukových
emisí, aj keď sa kombinuje
s OBD.***

b) Predbežná príprava
vozidla:

1. Vozidlá sa môžu skúšať
bez predbežnej prípravy, hoci
by sa malo z bezpečnostných
dôvodov skontrolovať, či je
motor zahriaty a či je v
uspokojivom mechanickom
stave.

2. Požiadavky na predbežnú
prípravu:

(i) Motor musí dosiahnuť
úplnú prevádzkovú teplotu,
napríklad teplota oleja
meraná sondou v trubici na
meranie hladiny oleja musí
byť aspoň 80 °C, alebo musí
 mať bežnú prevádzkovú
teplotu, ak je nižšia, alebo
teplota motorového bloku
meraná úrovňou
infračerveného žiarenia musí
byť aspoň ekvivalentná. Ak

a) V prípade vozidiel
prvýkrát
zaevidovaných alebo
uvedených do
prevádzky po dátume
uvedenom
v požiadavkách

opacita presahuje
úroveň uvedenú na
výrobnom štítku
vozidla.

b) Ak táto informácia
nie je k dispozícii alebo
požiadavky
neumožňujú používanie
referenčných hodnôt

pri motoroch s
atmosférickým saním:
 $2,5 \text{ m}^{-1}$,

pri motoroch
preplňovaných
turbodúchadlom: $3,0 \text{ m}^{-1}$,

alebo v prípade
vozidiel označených
v požiadavkách

alebo prvýkrát
zaevidovaných alebo
uvedených do
prevádzky po dátume
uvedenom

sa na základe konfigurácie vozidla toto meranie nedá uskutočniť, stanovenie bežnej prevádzkovej teploty motora sa môže vykonávať inými prostriedkami, napríklad pomocou chladiaceho ventilátora motora.

v požiadavkách,

1.5 m^{-1.7}

- *alebo*

0.2^{m-1}

(ii) Výfukový systém sa prečistí aspoň tromi cyklami voľnej akcelerácie pri voľnobežných otáčkach alebo ekvivalentnou metódou.

c) Skúšobný postup:

1. Motor a akékoľvek namontované turbodúchadlo musí pred začiatkom každého cyklu voľnej akcelerácie bežať na voľnobežných otáčkach. Pri dieselových motoroch ťažkých úžitkových vozidiel to znamená čakať aspoň 10 sekúnd po uvoľnení akcelerátora.

2. Na začatie každého cyklu voľnej akcelerácie sa akceleračný pedál musí rýchlo (v priebehu menej než jednej sekundy) a rovnomerne stlačiť, ale nie násilne, tak aby sa dosiahla maximálna dodávka zo vstrekovacieho čerpadla.

3. Počas každého cyklu voľnej akcelerácie musí motor dosiahnuť medzné otáčky alebo pri vozidlách s automatickou prevodovkou otáčky špecifikované výrobcom, alebo ak takýto údaj nie je k dispozícii, dve tretiny medzných otáčok predtým, než sa uvoľní akceleračný pedál. Toto by sa

Úroveň NO_x nie je v súlade s požiadavkami.

mohlo kontrolovať napríklad monitorovaním otáčok motora alebo dostatočným časom, ktorý uplynie medzi počiatočným stlačením pedála a uvoľnením, čo by v prípade vozidiel kategórie 1 a 2 z prílohy 1 predstavovalo minimálne dve sekundy.

4. Vozidlá v skúške nevyhovujú len vtedy, keď aritmetické priemery minimálne troch posledných cyklov voľnej akcelerácie prekročia hraničné hodnoty. To sa môže vypočítať tak, že sa nebude brať do úvahy žiadne meranie, ktoré sa značne odchyľuje od nameraného priemeru, **alebo tak, že sa použije iný spôsob štatistického výpočtu, ktorý zohľadňuje rozptyl meraní.** Členské štáty môžu obmedziť počet skúšobných cyklov.

***Hodnoty tuhých častíc
nie sú v súlade
s požiadavkami.***

5. V snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniu členské štáty môžu medzi nevyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty výrazne presiahli medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch. Takisto v snahe zabrániť nepotrebnému skúšaniu členské štáty môžu medzi vyhovujúce vozidlá zaradiť vozidlá, ktorých namerané hodnoty boli výrazne nižšie ako medzné hodnoty po menej než troch akceleračných cykloch alebo po čistiacich cykloch.
***Meranie úrovne NO_x
a tuhých častíc pomocou
vhodného zariadenia/vhodne***

**vybaveného dymového metra
pomocou existujúcej
skúšobnej metódy voľnej
akcelerácie.**

Odôvodnenie

OBD nie je zaručenou metódou posudzovania emisií, z tohto dôvodu sa emisie musia skontrolovať pomocou merania pri výfuku. NOx je problémom najmä pri vozidlách s dieselovým motorom, kde nízke úrovne dymu obyčajne vytvárajú vysoké hladiny NOx. V prípade vozidiel vybavených filtrom dieselových tuhých častíc je dôležité merať úroveň tuhých častíc a nie hodnotu opacity. Na zabezpečenie harmonizovaných a presných meraní by sa mali merať aj teplota motora a rýchlosť motora v súlade s podmienkami testovania výrobcu vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 70

Návrh nariadenia

Technická časť – príloha V – bod 10

Text predložený Komisiou

**(10) Zariadenie na skúšanie účinnosti
tlmiča nárazov,**

Pozmeňujúci návrh

**(10) Zariadenie na testovanie tlmenia na
meranie absorpcie energie oscilácií
zavesenia vozidla na overenie účinnosti
zložiek systému zavesenia vozidla.**

Odôvodnenie

Účinnosť tlmenia závesného systému vozidla je možné objektívne vyhodnotiť len použitím zariadenia na testovanie tlmenia, použitím pomerných hodnôt tlmenia od výrobcu vozidiel, ak hodnoty výrobcu vozidiel prekročia všeobecnú limitnú hodnotu pre pomer tlmenia 0,1.

POSTUP

Názov	Pravidelná kontrola technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel		
Referenčné čísla	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)		
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 11.9.2012		
Výbor, ktorý predložil stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	IMCO 11.9.2012		
Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko: dátum vymenovania	Malcolm Harbour 18.9.2012		
Prerokovanie vo výbore	24.1.2013	21.3.2013	24.4.2013
Dátum prijatia	25.4.2013		
Výsledok záverečného hlasovania	+: 28	-: 7	0: 0
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Adam Bielan, Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Sandra Kalniete, Toine Manders, Franz Obermayr, Phil Prendergast, Mitro Repo, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Bernadette Vergnaud		
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Ashley Fox, Ildikó Gáll-Pelcz, Anna Hedh, Constance Le Grip, Morten Løkkegaard, Pier Antonio Panzeri, Patricia van der Kammen, Kerstin Westphal		
Náhradníci (čl. 187 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Bendt Bendtsen, Seán Kelly, Paul Rübig		

POSTUP

Názov	Pravidelná kontrola technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel			
Referenčné čísla	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(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			
Spravodajkyňa výboru požiadaného o stanovisko dátum vymenovania	Werner Kuhn 10.10.2012			
Prerokovanie vo výbore	18.12.2012	22.1.2013	19.3.2013	23.4.2013
Dátum prijatia	30.5.2013			
Výsledok záverečného hlasovania:	+: -: 0:	33 7 0		
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Christine De Veyrac, 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, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle			
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Isabelle Durant, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke			
Náhradníci (čl. 187 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	George Sabin Cutaș			
Dátum predloženia	10.6.2013			