



EUROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Odbor za unutarnje tržište i zaštitu potrošača

2012/0184(COD)

27.5.2013

MIŠLJENJE

Odbora za unutarnje tržište i zaštitu potrošača

upućeno Odboru za promet i turizam

o prijedlogu Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ
(COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Izvjestitelj za mišljenje: Malcolm Harbour

PA_Legam

KRATKO OBRAZLOŽENJE

Prijedlogom su određena ažurirana, usklađena pravila EU-a o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica s obzirom na poboljšavanje standarda minimalne sigurnosti i emisija za periodične tehničke preglede. Cilj prijedloga jest pomoći u prepolavljanju broja smrtnih slučajeva na cestama EU-a do 2020. u skladu sa smjerom politike cestovne sigurnosti. Nadalje, prijedlogom se želi doprinijeti smanjenju emisija koje su prouzročene lošim održavanjem vozila.

Izvjestitelj podržava te ključne ciljeve i, s obzirom na razliku u praksama država članica, podupire ciljano usklađivanje u skladu s načelom supsidijarnosti te stoga sumnja da bi instrument trebao biti uredba kojom bi se državama članicama ostavilo manje prostora za usvajanje pravila na nacionalnoj razini.

Nadalje, izvjestitelj vjeruje da cilj smanjenja smrtnih slučajeva na cestama treba postići osiguravanjem proporcionalnosti te u skladu s tim podupire usvajanje rješenja temeljenih na konkretnim dokazima. U vezi toga želio bi skrenuti pozornost na nesigurnost koju je izrazio Odjel za procjenu učinka Europskog parlamenta jer: „čini se da osnovna pretpostavka da bi bolje i češće tehničke provjere vodile do manje kvarova na vozilima nije poduprijeta nikakvim dokazima“.

Izvjestitelj također navodi da je opseg proširen iznad onog određenog Direktivnom 2009/40/EZ kako bi se uključile nove kategorije vozila posebno vozila s pogonom na dva i tri kotača, lagane prikolice do 3,5 tone i traktori s konstrukcijskom brzinom većom od 40 km/h. Prijedlogom se također povećava učestalost pregleda za starija vozila ili vozila s velikom kilometražom.

Izvjestitelj nije predložio izmjene u odnosu na oblik ili opseg nacrtu zakona niti na duljinu testiranja budući da su ta pitanja namijenjena vodećem odboru te je odlučio umjesto toga usredotočiti se na izmjene povezane s pitanjima jedinstvenog tržišta. Prema mišljenju Odbora za unutarnje tržište i zaštitu potrošača najvažnija pitanja su sljedeća:

1. Kako definirati tehnički pregled

Izvjestitelj predlaže amandman za izmjenu definicije tehničkog pregleda koja se trenutačno može zlouporabiti kako bi se ograničilo prekogranično tržišno natjecanje pri trgovini rabljenim vozilima. Konkretno, definicijom Komisije stvara se pravna nesigurnost jer se u općoj definiciji ponovno navodi zahtjev za pregledom koji je u skladu s općenitim kriterijima homologacije dok su relevantni kriteriji homologacije već navedeni u priložima. To podrazumijeva da se mogu pregledati svi dijelovi vozila jer je moguće odrediti dimenziju sigurnosti za svaku komponentu vozila. Trebalo bi biti važno pregledati samo one koji su homologirani za sigurnosti i emisije. Javlja se zabrinutost da bi neki subjekti mogli iskoristiti taj propust kako bi zaštitili domaće tržište rabljenim i neispravnim vozilima bez opravdanog razloga.

2. Mjere kako bi se utvrdile i spriječile prevare u vezi s kilometražom

Prema pregledu stanja potrošačkih tržišta među svim proizvodima rabljena su vozila već treću godinu za redom dobila najnižu ocjenu u vezi s funkcioniranjem tržišta te posebno najnižu ocjenu u vezi s povjerenjem. U skladu s tim izvjestitelj predlaže poboljšanje mjere za suzbijanje prevara s brojačem kilometara proširenjem opsega elektroničke informativne platforme za vozila kako bi se osiguralo da internetska platforma sadrži sve informacije o kilometraži vozila. Nadalje, izvjestitelju je stalo da se prijedlogom Komisije zabrane bilo kakvi ispravci brojača kilometara uključujući izmjene na više kilometara zbog kojih bi dotična vozila imala nepotrebno smanjenu tržišnu vrijednost.

3. Pristup rezultatima tehničkih pregleda putem nacionalnih registara, pristup tehničkim informacijama i minimalni uvjeti za opremu za tehnički pregled.

Ovom se uredbom uvodi mogućnost uvođenja usklađenog sustava za razmjenu podataka u EU-u čime će centri za tehnički pregled diljem EU-a moći pristupiti informacijama o popravku i održavanju vozila. No izvjestitelj smatra da pristup ovoj bazi podataka ne bi smio biti ograničen samo na nadležna tijela i centre za tehnički pregled. Kako bi se osigurali jednaki uvjeti za sve, on predlaže da i proizvođači garažne opreme imaju pristup bazi jer će tako moći proizvoditi konkurentnu i učinkovitu opremu za tehnički pregled. Izvjestitelj također predlaže da se dopusti korištenje alternativnih postupaka pregleda koji mogu biti ključni za ekonomičnu provjeru vozila koja je teško provjeriti.

4. Izuzeća

Izvjestitelj podržava izuzeće povijesnih vozila. No smatra da je definicija previše preskriptivna te predlaže da se umjesto toga odredi osnovni uvjet o starosti. Nadalje predlaže da se zadrži diskrecijsko pravo država članica prema kojem se u skladu s trenutačnom praksom vozila izuzimaju iz Uredbe.

5. Uzajamno priznanje

Tehnički pregled povezan je s ponovnom registracijom motornih vozila, a veće usklađivanje tehničkih pregleda trebalo bi pojednostavniti ponovnu registraciju vozila iz jedne države članice u drugoj. U skladu s tim, izvjestitelj je dao novi prijedlog kojim se naglašava obavezno međusobno priznanje potvrda o tehničkom pregledu diljem Unije.

6. Pregled i praćenje

Kako bi se dodatno osnažilo jedinstveno tržište, izvjestitelj je predložio klauzulu o pregledu kako bi se pet godina nakon usvajanja prijedloga ispitala mogućnost lakše izmjene podataka o rezultatima tehničkih pregleda među državama članicama.

AMANDMANI

Odbor za unutarnje tržište i zaštitu potrošača poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u svoje izvješće uključi sljedeće amandmane:

Amandman 1 Prijedlog Uredbe

Glava 1.:

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Prijedlog

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA
I VIJEĆA

DIREKTIVE EUROPSKOG
PARLAMENTA I VIJEĆA

o periodičnim tehničkim pregledima
motornih vozila i njihovih prikolica te
stavljanju izvan snage Direktive
2009/40/EZ

o periodičnim tehničkim pregledima
motornih vozila i njihovih prikolica te
stavljanju izvan snage Direktive
2009/40/EZ

(tekst značajan za EGP)

(tekst značajan za EGP)

Obrazloženje

Uredba je za ovu svrhu pogrešna vrsta pravnog akta. Svrha ovog akta, maksimalno smanjenje prometnih nesreća uvođenjem periodičnih tehničkih pregleda, može se također postići pravnim instrumentom koji manje utječe na nacionalno zakonodavstvo. Hipoteza na kojoj se temelji prijedlog upitne je vrijednosti. S obzirom da se sumnje ne mogu ukloniti, smatra se da bi direktiva bila odgovarajući instrument.

Amandman 2 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(4) U Uniji je donesen niz tehničkih standarda i zahtjeva u pogledu sigurnosti vozila. Međutim, sustavom periodičnih tehničkih pregleda potrebno je osigurati da vozila, nakon što su uvedena na tržište, nastave zadovoljavati sigurnosne standarde tijekom svog uporabnog vijeka. **Taj sustav se odnosi** na kategorije vozila određene **Direktivom 2002/24/EZ** Europskog parlamenta i Vijeća od 18. ožujka 2002. o homologaciji tipa motornih vozila na dva ili tri kotača i stavljanju izvan snage **Direktive Vijeća 92/61/EEZ**, Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća

(4) U Uniji je donesen niz tehničkih standarda i zahtjeva u pogledu sigurnosti vozila. Međutim, sustavom periodičnih tehničkih pregleda potrebno je osigurati da vozila, nakon što su uvedena na tržište, nastave zadovoljavati sigurnosne standarde tijekom svog uporabnog vijeka. **Države članice mogle bi uvesti nacionalne zahtjeve u vezi s tehničkim pregledom za kategorije vozila kao što je određeno. Taj sustav odnosi se** na kategorije vozila određene Uredbom **2013/168/EU** **Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o odobravanju i tržišnom**

od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila i Direktivi 2003/37/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. svibnja 2003. o homologaciji traktora za poljoprivredu i šumarstvo, njihovih prikolica i priključnih vučenih strojeva, kao i njihovih sustava, sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica i o stavljanju izvan snage Direktive 74/150/EEZ.

nadzoru vozila na dva ili tri kotača i četverocikala. Taj sustav se odnosi na kategorije vozila određene Direktivom 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavljanju okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila i Direktivom 2003/37/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. svibnja 2003. o homologaciji traktora za poljoprivredu i šumarstvo, njihovih prikolica i priključnih vučenih strojeva, kao i njihovih sustava, sastavnih dijelova ili zasebnih tehničkih jedinica i o stavljanju izvan snage Direktive 74/150/EEZ.

Amandman 3 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 5.

Tekst koji je predložila Komisija

(5) Postoji ***jasna*** poveznica između razine sigurnosti na cestama i ***broja*** tehničkih nedostataka na vozilima. Na europskim je cestama 2009. evidentirano 35.000 nesreća sa smrtnim posljedicama. ***Pod pretpostavkom da tehnički nedostaci pridonose broju poginulih u prometnim nesrećama razmjerno svom doprinosu broju nesreća, više od 2.000 nesreća sa smrtnim posljedicama godišnje u Uniji može se povezati s tehničkim nedostacima vozila. Na temelju postojećih istraživanja, između 900 i 1.100 takvih nesreća moglo bi se izbjeći kad bi se uvela*** odgovarajuća poboljšanja u sustav ispitivanja tehničke ispravnosti vozila.

Izmjena

(5) ***Sumnja se da*** postoji veza između razine sigurnosti na cestama i tehničkih nedostataka vozila. Na europskim je cestama 2009. evidentirano 35.000 nesreća sa smrtnim posljedicama. Odgovarajuće poboljšanje sustava tehničkih pregleda ***može pomoći smanjenju broja smrtonosnih nesreća.***

Obrazloženje

Znanstvena hipoteza upitne je vrijednosti. Prema policijskim istragama samo u Njemačkoj procjenjuje se da je učinak tehničkih nedostataka vozila na nesreće znatno manji.

Amandman 4 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(6) Velik dio ukupnih emisija u cestovnom prometu, posebno emisija CO₂, uzrokuje manji broj vozila s neispravnim sustavima za kontrolu emisija. Procjenjuje se da 5 % voznog parka uzrokuje 25 % svih emisija onečišćujućih tvari. Zato bi periodični sustav tehničkih pregleda također pridonio poboljšanju stanja okoliša smanjenjem prosječnih emisija vozila.

Izmjena

(6) Velik dio ukupnih emisija u cestovnom prometu, posebno emisija CO₂, uzrokuje manji broj vozila s neispravnim sustavima za kontrolu emisija. Procjenjuje se da 5 % voznog parka uzrokuje 25 % svih emisija onečišćujućih tvari.

To se također odnosi na povećanje emisija sitnih čestica i NO_x-a iz suvremenih motora koji iziskuju sveobuhvatnu provjeru emisija, uključujući elektroničku provjeru cjelovitosti i funkcionalnosti sustava samodijagnostike vozila putem provjere ispušne cijevi kako bi se osigurala potpuna i točna provjera emisija jer sam sustav samodijagnostike nije pouzdana provjera.

Zato bi periodični sustav tehničkih pregleda također pridonio poboljšanju stanja okoliša smanjenjem prosječnih emisija vozila.

Obrazloženje

Sustav samodijagnostike nije pouzdana metoda procjene emisija; zbog toga se ona mora provjeriti mjerenjem ispušnih plinova u ispušnoj cijevi.

Amandman 5 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

(7) Pouzdani rezultati istraživanja pokazuju da je 8 % prometnih nesreća motocikala prouzročeno ili povezano s tehničkim manjkavostima. Motociklisti su

Izmjena

brisan

skupina sudionika cestovnog prometa najviše izložena sigurnosnom riziku, dok broj nesreća sa smrtnim posljedicama raste. Vozači mopeda najčešće stradavaju u nesrećama sa smrtnim posljedicama, s tim da je 2008. više od 1400 vozača mopeda poginulo na cestama. Stoga se skup vozila koja treba tehnički pregledavati proširuje na najrizičniju skupinu sudionika cestovnog prometa, vozila s pogonom na dva ili tri kotača.

Obrazloženje

U skladu s načelima supsidijarnosti i proporcionalnosti odluku o proširenju tehničkog pregleda na motorna vozila s dva i tri kotača treba prepustiti državama članicama. Nadalje, statistike EU-a o nesrećama za vozila s dva ili tri kotača nisu u skladu s prethodnim studijama.

Amandman 6 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) Tehnički pregledi nezavisna su djelatnost i stoga bi ih trebale provoditi države članice ili ih povjeriti tijelima pod vlastitim nadzorom. Države članice trebaju ostati odgovorne za tehničke preglede u svakom *slučaju*, čak i ako nacionalni sustav omogućuje ovlaštenje privatnih tijela, uključujući tijela koja se bave popravcima.

Izmjena

(10) Tehnički pregledi nezavisna su djelatnost i stoga bi ih trebale provoditi države članice ili ih povjeriti tijelima pod vlastitim nadzorom. Države članice trebaju ostati odgovorne za *organizaciju* tehničkih pregleda u svakom *slučaju*, čak i ako nacionalni sustav omogućuje ovlaštenje privatnih tijela, uključujući tijela koja se bave popravcima.

Amandman 7 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

(12) Da bi se postigla visoka kvaliteta ispitivanja diljem Unije, treba *na* razini Unije utvrditi opremu koja će se koristiti za tehnički pregled, njezino održavanje i

Izmjena

(12) Da bi se postigla visoka kvaliteta ispitivanja diljem Unije, treba *na* razini Unije utvrditi opremu koja će se koristiti za tehnički pregled, njezino održavanje i

umjeravanje.

umjeravanje. ***Treba stvoriti poticaje za inovacije na području sustava za pregled, postupaka i opreme omogućujući time daljnje smanjenje troškova i poboljšanje u uporabi.***

Amandman 8 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 14.

Tekst koji je predložila Komisija

(14) Rezultate pregleda ne bi se smjelo mijenjati za komercijalne svrhe. Samo ako su rezultati tehničkog pregleda koji je obavio nadzornik očigledno netočni, nadzorno tijelo **trebalo** bi moći izmijeniti rezultate tehničkog pregleda.

Izmjena

(14) Rezultate pregleda ne bi se smjelo mijenjati za komercijalne svrhe. Samo ako su rezultati tehničkog pregleda koji je obavio nadzornik očigledno netočni, nadzorno tijelo **trebalo** bi moći izmijeniti rezultate tehničkog pregleda ***te odrediti odgovarajuću kaznu tijelu koje je izdalo zapisnik.***

Amandman 9 Prijedlog Uredbe Uvodna izjava 22.

Tekst koji je predložila Komisija

(22) Nakon svakog pregleda vozila trebalo bi izdati zapisnik o njegovoj tehničkoj ispravnosti, ***koja bi između ostaloga uključivala informacije o identitetu vozila i informacije o rezultatima pregleda. S ciljem osiguranja pravilnog praćenja nakon tehničkog pregleda,*** države članice trebale bi prikupljati i čuvati takve podatke u bazi podataka.

Izmjena

(22) ***Kako bi se osiguralo odgovarajuće praćenje rezultata provjere*** nakon svake provjere trebalo bi izdati zapisnik o tehničkom pregledu ***koja bi također trebala biti u elektroničkom formatu s istim podacima o identitetu vozila i rezultatima provjere koje sadrži i originalna potvrda o provjeri. Nadalje,*** države članice te informacije trebaju sakupljati i čuvati u ***središnjoj*** bazi podataka ***kako bi se osigurala da se autentičnost rezultata periodičkih tehničkih pregleda može jednostavno provjeriti.***

Obrazloženje

Zapisnici o tehničkom pregledu trebaju se izdati u tiskanom obliku i u elektroničkom obliku

kako bi se izbjegle prevare ili neovlašteno postupanje s tim podacima te kako bi se olakšala razmjena informacija čime će se omogućiti razvoj Elektroničke platforme s informacijama o vozilima.

Amandman 10

Prijedlog Uredbe Uvodna izjava 23.

Tekst koji je predložila Komisija

(23) Smatra se da prijevara s brojačem kilometara zahvaća između 5 % i 12 % slučajeva prodaje rabljenih automobila, što za društvo stvara vrlo važan trošak od nekoliko milijardi eura godišnje i ima za posljedicu netočne procjene tehničkog stanja vozila. Radi suzbijanja prijevara s brojačem kilometara, bilježenje kilometraže u zapisniku o tehničkom pregledu vozila, uz obvezu dostavljanja zapisnika s prethodnog pregleda, olakšalo bi otkrivanje neovlaštenih zahvata na brojaču kilometara ili manipuliranja njime. Također bi trebalo sustavnije razmotriti prijevare s brojačem kilometara kao prekršaj za koji bi bila predviđena kazna.

Izmjena

(23) Smatra se da prijevara s brojačem kilometara zahvaća između 5 % i 12 % slučajeva prodaje rabljenih automobila, što za društvo stvara vrlo važan trošak od nekoliko milijardi eura godišnje i ima za posljedicu netočne procjene tehničkog stanja vozila. Radi suzbijanja prijevara s brojačem kilometara, bilježenje kilometraže u zapisniku o tehničkom pregledu vozila, uz obvezu dostavljanja zapisnika s prethodnog pregleda, olakšalo bi otkrivanje neovlaštenih zahvata na brojaču kilometara ili manipuliranja njime ***te bi se nadalje time poboljšalo funkcioniranje unutarnjeg tržišta u vezi s prekograničnom trgovinom rabljenim vozilima. U osmom izdanju pregleda stanja potrošačkih tržišta „Tržišta koja rade za potrošače“ iz prosinca 2012. treću godinu za redom ovaj je segment tržišta ocijenjen najslabijom ocjenom u vezi s funkcioniranjem tržišta te posebno najnižu ocjenu u vezi s povjerenjem.*** Također bi trebalo sustavnije razmotriti prijevare s brojačem kilometara kao prekršaj za koji bi bila predviđena kazna.

Amandman 11 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 26.

Tekst koji je predložila Komisija

(26) Kako bi se ovu **Uredbu** nadopunilo daljnjim tehničkim pojedinostima,

Izmjena

(26) Kako bi se ovu **Direktivu** nadopunilo daljnjim tehničkim pojedinostima,

Komisiji treba delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije da bi se po potrebi uzeo u obzir razvoj zakonodavstva Unije o homologaciji u odnosu na kategorije vozila, kao i potrebu ažuriranja priloga u svjetlu tehničkog napretka. Od posebne je važnosti da Komisija provodi odgovarajuća savjetovanja tijekom svojih pripremnih aktivnosti, uključujući stručna savjetovanja. Prilikom pripremanja i sastavljanja delegiranih akata Komisija bi trebala osigurati istovremenu, pravovremenu i prikladnu dostavu predmetnih dokumenata Europskom parlamentu i Vijeću.

Komisiji treba delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije da bi se po potrebi uzeo u obzir razvoj zakonodavstva Unije o homologaciji u odnosu na kategorije vozila, kao i potrebu ažuriranja priloga u svjetlu tehničkog napretka. Od posebne je važnosti da Komisija provodi odgovarajuća savjetovanja tijekom svojih pripremnih aktivnosti, uključujući stručna savjetovanja. Prilikom pripremanja i sastavljanja delegiranih akata Komisija bi trebala osigurati istovremenu, pravovremenu i prikladnu dostavu predmetnih dokumenata Europskom parlamentu i Vijeću.

Objasnenje

Uredba je za ovu svrhu pogrešna vrsta pravnog akta. Svrha ovog akta, maksimalno smanjenje prometnih nesreća uvođenjem periodičnih tehničkih pregleda, može se također postići pravnim instrumentom koji manje utječe na nacionalno zakonodavstvo. Hipoteza na kojoj se temelji prijedlog upitne je vrijednosti. S obzirom da se sumnje ne mogu ukloniti, smatra se da bi direktiva bila odgovarajući instrument.

Amandman 12 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 27.

Tekst koji je predložila Komisija

(27) Kako bi se osigurali jednaki uvjeti za provedbu ove **Uredbe**, provedbene ovlasti treba dodijeliti Komisiji. Provedbene ovlasti treba koristiti u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela o mehanizmima država članica za kontrolu izvršavanja provedbenih ovlasti Komisije.

Izmjena

(27) Da bi se osigurali jednaki uvjeti za provedbu ove **Direktive**, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Provedbene ovlasti treba koristiti u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela o mehanizmima država članica za kontrolu izvršavanja provedbenih ovlasti Komisije.

Objasnenje

Uredba je za ovu svrhu pogrešna vrsta pravnog akta. Svrha ovog akta, maksimalno smanjenje prometnih nesreća uvođenjem periodičnih tehničkih pregleda, može se također postići pravnim instrumentom koji manje utječe na nacionalno zakonodavstvo. Hipoteza na kojoj se

temelji prijedlog upitne je vrijednosti. S obzirom da se sumnje ne mogu ukloniti, smatra se da bi direktiva bila primjerenija.

Amandman 13 **Prijedlog Uredbe**

Uvodna izjava 29.

Tekst koji je predložila Komisija

(29) Budući da cilj ove **Uredbe** – utvrđivanje minimalnih zajedničkih zahtjeva i usklađenih pravila za obavljanje tehničkih pregleda vozila unutar Unije – države članice ne mogu dostatno ostvariti same, nego ga je lakše postići na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti iz navedenog članka, ova **Uredba** ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

Izmjena

(29) Budući da cilj ove **Direktive** – utvrđivanje minimalnih zajedničkih zahtjeva i usklađenih pravila za obavljanje tehničkih pregleda vozila unutar Unije – države članice ne mogu dostatno ostvariti same, nego ga je lakše postići na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti kako je utvrđeno u tom članku, ova **Direktiva** ne nadilazi mjere potrebne za postizanje tog cilja.

Obrazloženje

Uredba je za ovu svrhu pogrešna vrsta pravnog akta. Svrha ovog akta, maksimalno smanjenje prometnih nesreća uvođenjem periodičnih tehničkih pregleda, može se također postići pravnim instrumentom koji manje utječe na nacionalno zakonodavstvo. Hipoteza na kojoj se temelji prijedlog upitne je vrijednosti. S obzirom da se sumnje ne mogu ukloniti, smatra se da bi direktiva bila odgovarajući instrument.

Amandman 14 **Prijedlog Uredbe**

Uvodna izjava 30.

Tekst koji je predložila Komisija

(30) **Ova Uredba poštuje temeljna prava i načela priznata posebno Poveljom Europske unije o temeljnim pravima, kako je navedeno u članku 6. Ugovora o Europskoj uniji.**

Izmjena

brisan

Amandman 15 Prijedlog Uredbe

Uvodna izjava 31.

Tekst koji je predložila Komisija

(31) Ovom **Uredbom** ažuriraju se tehnički zahtjevi Direktive 2009/40/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica te proširuje njezino područje primjene posebno da bi obuhvatilo uspostavu stanica za tehničke preglede i njihovih nadzornih tijela, kao i imenovanje nadzornika kojima je povjereno obavljanje tehničkih pregleda. Stoga tu Direktivu treba staviti izvan snage. Osim toga, ova **Uredba** objedinjuje pravila sadržana u Preporuci Komisije 2010/378/EU od 5. srpnja 2010. o ocjenjivanju nedostataka tijekom tehničkog pregleda u skladu s Direktivom 2009/40/EZ radi boljeg uređenja metoda za ispitivanje tehničke ispravnosti.

Izmjena

(31) Ovom **Direktivom** ažuriraju se tehnički preduvjeti iz Direktive 2009/40/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih prikolica te proširuje njezino područje primjene posebno da bi obuhvatilo uspostavu stanica za tehničke preglede i njihovih nadzornih tijela, kao i imenovanje nadzornika kojima je povjereno obavljanje tehničkih pregleda. Stoga tu Direktivu treba staviti izvan snage. Osim toga, ta **Direktiva** objedinjuje pravila sadržana u Preporuci Komisije 2010/378/EU od 5. srpnja 2010. o ocjenjivanju nedostataka tijekom tehničkog pregleda u skladu s Direktivom 2009/40/EZ radi boljeg uređenja metoda za ispitivanje tehničke ispravnosti.

Obrazloženje

Uredba je za ovu svrhu pogrešna vrsta pravnog akta. Svrha ovog akta, maksimalno smanjenje prometnih nesreća uvođenjem periodičnih tehničkih pregleda, može se također postići pravnim instrumentom koji manje utječe na nacionalno zakonodavstvo. Hipoteza na kojoj se temelji prijedlog upitne je vrijednosti. S obzirom da se sumnje ne mogu ukloniti, smatra se da bi direktiva bila odgovarajući instrument.

Amandman 16 Prijedlog Uredbe Članak 1. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Ovom **Uredbom** uspostavlja se sustav periodičnih tehničkih pregleda vozila.

Izmjena

Ovom **Direktivom** uspostavlja se sustav periodičnih tehničkih pregleda vozila koji **se provode na temelju minimalnih tehničkih standarda i zahtjeva s ciljem osiguranja visoke razine sigurnosti na cestama i zaštite okoliša.**

Objasnenje

Direktivom se određuju zajednički minimalni standardi za periodične tehničke preglede, ali se istovremeno u obzir uzimaju razlike među državama članicama. Dopušteni su viši tehnički standardi i uvjeti.

Amandman 17 **Prijedlog Uredbe**

Članak 2. – stavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Ova se **Uredba** primjenjuje na vozila sljedećih kategorija čija konstrukcijska brzina prelazi 25 km/h i koja su navedena u **Direktivi 2002/24/EZ**, Direktivi 2007/46/EZ i Direktivi 2003/37/EZ:

1. Ova se **Direktiva** primjenjuje na vozila sljedećih kategorija čija konstrukcijska brzina prelazi 25 km/h i koja su navedena u **Uredbi 2013/168/EZ**, Direktivi 2007/46/EZ i Direktivi 2003/37/EZ:

Objasnenje

Uredba je za ovu svrhu pogrešna vrsta pravnog akta. Svrha ovog akta, maksimalno smanjenje prometnih nesreća uvođenjem periodičnih tehničkih pregleda, može se također postići pravnim instrumentom koji manje utječe na nacionalno zakonodavstvo. Hipoteza na kojoj se temelji prijedlog upitne je vrijednosti. S obzirom da se sumnje ne mogu ukloniti, smatra se da bi direktiva bila odgovarajući instrument.

Amandman 18 **Prijedlog Uredbe**

Članak 2. – stavak 1. – alineja 7.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

- vozila na dva ili tri kotača – kategorije vozila L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e,

brisan

Objasnenje

U skladu s načelima supsidijarnosti i proporcionalnosti odluku o proširenju tehničkog pregleda na motorna vozila s dva i tri kotača treba prepustiti državama članicama. Nadalje, statistike EU-a o nesrećama za vozila s dva ili tri kotača nisu u skladu s prethodnim studijama.

Amandman 19 **Prijedlog Uredbe**

Članak 2. – stavak 2. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2. Ova se **Uredba** ne primjenjuje na:

2. Ova se **Direktiva** ne primjenjuje na:

Objasnenje

Uredba je za ovu svrhu pogrešna vrsta pravnog akta. Svrha ovog akta, maksimalno smanjenje prometnih nesreća uvođenjem periodičnih tehničkih pregleda, može se također postići pravnim instrumentom koji manje utječe na nacionalno zakonodavstvo. Hipoteza na kojoj se temelji prijedlog upitne je vrijednosti. S obzirom da se sumnje ne mogu ukloniti, smatra se da bi direktiva bila odgovarajući instrument.

Amandman 20
Prijedlog Uredbe

Članak 2. – stavak 2. – podstavak 1. (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

vozila na dva ili tri kotača – kategorije vozila L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e,

Amandman 21
Prijedlog Uredbe

Članak 2. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3. Države članice mogu uvesti nacionalne zahtjeve koji se odnose na tehnički pregled vozila navedenih u stavku 2. i registriranih na njihovom teritoriju.

3. Države članice mogu uvesti nacionalne zahtjeve koji se odnose na tehnički pregled vozila navedenih u stavku **1. alineja 7 i stavku 2.** i registriranih na njihovom teritoriju.

Objasnenje

Ta je izmjena automatski rezultat promjene uredbe u direktivu. No važno je to u ovom trenutku izričito naglasiti. Države članice koje provode tehničke preglede trebale bi ih moći zadržati. Države članice koje ne provode tehničke preglede ne bi trebale biti obvezne uvesti takvu vrstu pregleda.

Amandman 22
Prijedlog Uredbe

Članak 3. – stavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Za potrebe ove **Uredbe** primjenjuju se sljedeće definicije:

Za potrebe ove **Direktive** primjenjuju se sljedeće definicije:

Objašnjenje

Terminologija u skladu s Direktivom

Amandman 23 **Prijedlog Uredbe**

Članak 3. – stavak 1. – točka 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(5) „vozila s dva ili tri kotača” označavaju svako vozilo s vlastitim pogonom na dva kotača s bočnom prikolicom ili bez nje, tricikle i četverocikle;

brisan

Objašnjenje

U skladu s načelima supsidijarnosti i proporcionalnosti odluku o proširenju tehničkog pregleda na motorna vozila s dva i tri kotača treba prepustiti državama članicama. Nadalje, statistike EU-a o nesrećama za vozila s dva ili tri kotača nisu u skladu s prethodnim studijama.

Amandman 24 **Prijedlog Uredbe**

Članak 3. – stavak 1. – točka 7. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(7) „vozilo od povijesnog interesa” znači vozilo koje zadovoljava sve od sljedećih uvjeta:

(7) „vozilo od povijesnog interesa” znači vozilo koje je prvi puta proizvedeno prije najmanje 30 godina te ga nadležno tijelo države članice za registraciju vozila smatraju povijesnim.

Objašnjenje

Komisijina definicija vozila od povijesne važnosti nepotrebno je detaljna te bi brojna vozila neopravdano potpala pod područje primjene te Uredbe. Sam kriterij dobi, dok su ostale specifikacije prepuštene tijelima država članica, pruža dovoljno fleksibilnosti te je usklađen s trenutnom praksom.

Amandman 25
Prijedlog Uredbe
Članak 3. – stavak 1. – točka 7. – alineja 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

– proizvedeno je prije najmanje 30 godina, **brisan**

Amandman 26
Prijedlog Uredbe
Članak 3. – stavak 1. – točka 7. – alineja 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

– održavano je korištenjem zamjenskih dijelova koji reproduciraju povijesne dijelove vozila; **brisan**

Amandman 27
Prijedlog Uredbe
Članak 3. – stavak 1. – točka 7. – alineja 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

– nije bilo podvrgnuto nikakvoj promjeni tehničkih karakteristika svojih glavnih dijelova, kao što su motor, kočnice, upravljač ili ovjes i **brisan**

Amandman 28
Prijedlog Uredbe
Članak 3. – stavak 1. – točka 7. – alineja 4.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

– nije mu mijenjan izgled; **brisan**

Amandman 29
Prijedlog Uredbe
Članak 3. – stavak 1. – točka 9.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9) „tehnički pregled” znači **provjera odgovaraju li dijelovi i komponente vozila sigurnosnim i ekološkim značajkama na snazi u trenutku odobrenja, prve registracije ili stavljanja u uporabu, te u trenutku naknadnog opremanja vozila;**

(9) „Tehnički pregled” znači **pregled u skladu s Prilozima II. i III. ove Uredbe kako bi se osiguralo da se vozilo može sigurno upotrebljavati na javnim cestama te da zadovoljava potrebne ekološke standarde;**

Objasnenje

Definicijom Komisije stvara se pravna nesigurnost jer se u općoj definiciji ponovno navodi zahtjev za pregledom koji je u skladu s općenitim kriterijima homologacije, dok su relevantni kriteriji (u svrhu sigurnosti i ispitivanja emisija) homologacije već navedeni u prilogima Uredbe. Bez ove izmjene bi se svaki dio vozila koji je homologiran mogao izdvojiti radi sigurnosne provjere te bi posljedično vozila mogla nepotrebno biti negativno ocijenjena.

Amandman 30 Prijedlog Uredbe

Članak 4. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Periodični pregledi motornih vozila i njihovih prikolica obavljaju se u skladu s ovom **Uredbom** u državi članici u kojoj su registrirani.

1. Periodični pregledi motornih vozila i njihovih prikolica obavljaju se u skladu s ovom **Direktivom** u državi članici u kojoj su registrirani.

Objasnenje

Uredba je za ovu svrhu pogrešna vrsta pravnog akta. Svrha ovog akta, maksimalno smanjenje prometnih nesreća uvođenjem periodičnih tehničkih pregleda, može se također postići pravnim instrumentom koji manje utječe na nacionalno zakonodavstvo. Hipoteza na kojoj se temelji prijedlog upitne je vrijednosti. S obzirom da se sumnje ne mogu ukloniti, smatra se da bi direktiva bila odgovarajući instrument.

Amandman 31 Prijedlog Uredbe

Članak 4. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

3. Proizvođači vozila omogućit će stanicama za tehnički pregled **ili**, po

3. Proizvođači vozila stanicama za tehnički pregled vozila, **proizvođačima opreme za**

potrebi, nadležnom *tijelu* pristup tehničkim podacima potrebnima za tehnički pregled, kao što je određeno u Prilogu I. Komisija donosi detaljna pravila o postupcima pristupa tehničkim podacima određenima u Prilogu I. u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

tehnički pregled te, ako je to potrebno, nadležnim tijelima i neovisnim operaterima koji osiguravaju popravak, servisiranje i održavanje vozila omogućuju pristup tehničkim informacijama potrebnima za tehnički pregled iz Priloga I. Komisija donosi detaljna pravila o postupcima pristupa tehničkim podacima određenima u Prilogu I. u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 2.

Amandman 32 **Prijedlog Uredbe**

Članak 5. – stavak 1. – alineja 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

– vozila kategorija L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e i L7e: četiri godine nakon datuma prve registracije vozila, zatim nakon dvije godine, a nakon toga svake godine;

brisan

Obrazloženje

U skladu s načelima supsidijarnosti i proporcionalnosti odluku o proširenju tehničkog pregleda na motorna vozila s dva i tri kotača treba prepustiti državama članicama. Nadalje, statistike EU-a o nesrećama za vozila s dva ili tri kotača nisu u skladu s prethodnim studijama.

Amandman 33 **Prijedlog Uredbe**

Članak 5., stavak 1., alineja 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

*- vozila kategorije M1, N1 i O2: četiri godine nakon datuma prve registracije vozila, zatim nakon **dvije godine**, a nakon toga svake godine;*

*- vozila kategorije M1, N1 i O2: četiri godine nakon datuma prve registracije vozila, zatim **najviše svake dvije godine**;*

Amandman 34 **Prijedlog Uredbe**

Članak 5. – stavak 1. – alineja 3.

Tekst koji je predložila Komisija

- vozila kategorije M1 registrirana kao taksiji ili vozila hitne pomoći, vozila kategorija M2, M3, N2, N3, T5, O3 i O4: **jednu godinu** nakon datuma prve registracije vozila, a nakon toga **svake godine**.

Izmjena

- vozila kategorije M1 registrirana kao taksiji ili vozila hitne pomoći, vozila kategorija M2, M3, N2, N3, T5, O3 i O4: **dvije godine** nakon datuma prve registracije vozila, zatim **najviše svake dvije godine**.

Obrazloženje

Tek će detaljnijim pregledom na vidjelo izaći tehnički nedostaci: ako se pregledi obavljaju površno, povećanje njihove učestalosti neće ničemu doprinijeti. Povećanjem broja pregleda neće doći do primjetnog poboljšanja.

Amandman 35 **Prijedlog Uredbe**

Članak 5. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Ako vozilo kategorije M1 ili N1 dosegne kilometražu od 160.000 km do prvog tehničkog pregleda nakon prve registracije vozila, podliježe tehničkom pregledu svake godine nakon toga.

Izmjena

brisan

Obrazloženje

Upitno je postoji li veza između kilometraže ili dobi vozila i lošeg rezultata na tehničkom pregledu. Stara vozila ne sudjeluju češće od novih u prometnim nesrećama.

Amandman 36 **Prijedlog Uredbe**

Članak 5. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

4. Bez obzira na datum njegovog posljednjeg tehničkog pregleda, nadležno tijelo može zahtijevati da vozilo bude podvrgnuto tehničkom pregledu ili

Izmjena

4. Bez obzira na datum njegovog posljednjeg tehničkog pregleda, nadležno tijelo može zahtijevati da vozilo bude podvrgnuto tehničkom pregledu ili

dodatnom pregledu prije datuma iz stavaka 1. i 2. u sljedećim slučajevima:

nakon nesreće u kojoj su teško oštećeni glavni sigurnosni dijelovi vozila, kao što su kotači, ovjes, zone deformacije, upravljač ili kočnice,

kad su sigurnosni i ekološki sustavi i dijelovi vozila bili promijenjeni ili preinačeni,

u slučaju promjene vlasnika potvrde o registraciji vozila.

dodatnom pregledu prije datuma iz stavaka 1. i 2. u sljedećim slučajevima:

nakon nesreće u kojoj su teško oštećeni glavni sigurnosni dijelovi vozila, kao što su kotači, ovjes, zone deformacije, upravljač ili kočnice,

kad su sigurnosni i ekološki sustavi i dijelovi vozila bili promijenjeni ili preinačeni,

Objasnenje

Ovaj se zakonski prijedlog usredotočuje na poboljšanje ispitivanja tehničke ispravnosti vozila. Nije jasno zašto bi tehnička ispravnost vozila postala upitna zbog promjene vlasnika vozila.

Amandman 37 Prijedlog Uredbe

Članak 5. – stavak 4. – podstavak 1. (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

nakon provjere tehničke ispravnosti na cesti;

Amandman 38 Prijedlog Uredbe

Članak 8. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

1. Stanica za tehnički pregled ili, ako je primjereno, nadležno tijelo koje je provelo tehnički pregled vozila izdaje **elektronički** zapisnik o tehničkom pregledu tog vozila koji barem sadrži elemente utvrđene u Prilogu IV.

1. Stanica za tehnički pregled ili, ako je primjereno, nadležno tijelo koje je provelo tehnički pregled vozila izdaje zapisnik o tehničkom pregledu tog vozila, **koji je dostupan i u elektroničkom formatu** te koji sadrži bar elemente utvrđene u Prilogu IV.

Amandman 39
Prijedlog Uredbe

Članak 8. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Stanica za tehnički pregled ili, ako je primjereno, nadležno tijelo izdat će osobi koja je dovezla vozilo na tehnički pregled zapisnik o tehničkom pregledu vozila ili, **u slučaju elektroničkog zapisnika o tehničkom pregledu, propisno ovjereni ispis takvog zapisnika.**

Izmjena

2. Stanica za tehnički pregled ili, ako je primjereno, nadležno tijelo **čim je tekst uspješno dovršen** predaju osobi koja je dovezla vozilo na pregled zapisnik o tehničkom pregledu ili, **ako** je zapisnik o **elektroničkom obliku, osiguravaju ispis rezultata.**

Amandman 40
Prijedlog Uredbe

Članak 8. – stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2.a Ako je primljen zahtjev za ponovnom registracijom vozila, a vozilo potječe iz druge države članice, tijelo za registraciju priznaje zapisnik o tehničkom pregledu vozila nakon što je njegova valjanost potvrđena u trenutku ponovne registracije. Priznanje će biti odobreno za isto razdoblje valjanosti koju je izvorno imao zapisnik osim ako izvorno razdoblje valjanosti ne premašuje maksimalno razdoblje valjanosti u državi članici u kojoj se vozilo ponovno registrira. U tom slučaju valjanost se skraćuje i izračunava od datuma kada je izdan izvorni zapisnik o tehničkom pregledu vozila. Prije datuma primjene ove Uredbe države članice se trebaju međusobno izvijestiti o obliku zapisnika o tehničkom pregledu vozila koji priznaju njihova nadležna tijela te o uputama za provjeru vjerodostojnosti.

Obrazloženje

Kako bi se olakšala ponovna registracija motornih vozila u Uniji ovim se izmjenama uvodi sustav međusobnog priznavanja zapisnika o tehničkom pregledu vozila među državama članicama koji stupaju na snagu od dana primjene ove Uredbe.

Amandman 41
Prijedlog Uredbe
Članak 8. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Od datuma stupanja na snagu ove **Uredbe** i najmanje tri godine nakon toga, stanice za tehnički pregled dostavljat će elektroničkim putem nadležnom tijelu države članice podatke navedene u zapisnicima o tehničkom pregledu koje izdaju. To dostavljanje obavljat će se u razumnom roku nakon izdavanja zapisnika o tehničkom pregledu vozila. Do tog datuma stanice za tehnički pregled mogu dostavljati te podatke nadležnom tijelu na druge načine. Nadležno tijelo te podatke čuva 36 mjeseci od datuma njihova primitka.

Izmjena

3. Od datuma stupanja na snagu ove **Direktive** i najmanje tri godine nakon toga, stanice za tehnički pregled dostavljat će elektroničkim putem nadležnom tijelu države članice podatke navedene u zapisnicima o tehničkom pregledu koje izdaju. To dostavljanje obavljat će se u razumnom roku nakon izdavanja zapisnika o tehničkom pregledu vozila. Do tog datuma stanice za tehnički pregled mogu dostavljati te podatke nadležnom tijelu na druge načine. Nadležno tijelo te informacije čuva u **središnjoj bazi podataka** 36 mjeseci od datuma njihova primitka.

Obrazloženje

Svrha ove izmjene jest olakšati razmjenu informacija čime će se omogućiti razvoj Elektroničke platforme s informacijama o vozilima.

Amandman 42
Prijedlog Uredbe

Članak 8. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

5. Rezultati tehničkog pregleda šalju se tijelu za registraciju koje je registriralo vozilo. Takva obavijest mora sadržavati podatke navedene u zapisniku o tehničkom pregledu vozila.

Izmjena

5. Rezultati tehničkog pregleda šalju se tijelu za registraciju koje je registriralo vozilo **bez odgode**. Takva obavijest mora sadržavati podatke navedene u zapisniku o tehničkom pregledu vozila.

Amandman 43
Prijedlog Uredbe

Članak 12. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Nadzornici zaposleni kod nadležnih tijela država članica ili u stanicama za tehnički pregled na dan početka primjene ove **Uredbe** bit će izuzeti od zahtjeva utvrđenih u Prilogu VI. točki 1. Države članice izdaju potvrdu o ekvivalentnom statusu tim nadzornicima.

Izmjena

3. Nadzornici zaposleni kod nadležnih tijela država članica ili u stanicama za tehnički pregled na dan početka primjene ove **Direktive** bit će izuzeti od zahtjeva utvrđenih u Prilogu VI. točki 1. Države članice izdaju potvrdu o ekvivalentnom statusu tim nadzornicima.

Obrazloženje

Uredba je za ovu svrhu pogrešna vrsta pravnog akta. Svrha ovog akta, maksimalno smanjenje prometnih nesreća uvođenjem periodičnih tehničkih pregleda, može se također postići pravnim instrumentom koji manje utječe na nacionalno zakonodavstvo. Hipoteza na kojoj se temelji prijedlog upitne je vrijednosti. S obzirom da se sumnje ne mogu ukloniti, smatra se da bi direktiva bila odgovarajući instrument.

Amandman 44

Prijedlog Uredbe

Članak 14. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Države članice određuju nacionalnu kontaktnu točku odgovornu za razmjenu informacija s drugim državama članicama i Komisijom u vezi s primjenom ove **Uredbe**.

Izmjena

1. Države članice određuju nacionalnu kontaktnu točku odgovornu za razmjenu informacija s drugim državama članicama i Komisijom u vezi s primjenom ove **Direktive**.

Obrazloženje

Terminologija u skladu s Direktivom.

Amandman 45

Prijedlog Uredbe

Članak 14. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Države članice Komisiji prosljeđuju imena i kontaktne podatke svojih nacionalnih kontaktnih točaka najkasnije [jednu godinu nakon stupanja na snagu ove **Uredbe**] i bez odgode je obavještavaju o

Izmjena

2. Države članice Komisiji prosljeđuju imena i kontaktne podatke svojih nacionalnih kontaktnih točaka najkasnije [jednu godinu nakon stupanja na snagu ove **Direktive**] i bez odgode je obavještavaju o

bilo kakvim promjenama tih podataka. Komisija sastavlja popis svih kontaktnih točaka i prosljeđuje ga državama članicama.

bilo kakvim promjenama tih podataka. Komisija sastavlja popis svih kontaktnih točaka i prosljeđuje ga državama članicama.

Obrazloženje

Terminologija u skladu s Direktivom.

Amandman 46 Prijedlog Uredbe

Članak 15. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Komisija će *ispitati izvedivost*, troškove i koristi od uspostave *elektroničke platforme s informacijama o vozilima s ciljem razmjene informacija bitnih za tehnički pregled* među nadležnim tijelima država članica odgovornima za ispitivanje tehničke ispravnosti, registraciju i homologaciju vozila, stanicama za tehnički pregled i proizvođačima vozila.

Izmjena

1. *Nakon iscrpne analize troškova i koristi, uključujući procjenu poboljšanja sigurnosti vozila i tehničkih pregleda vozila te samo ako je rezultat analize troškova i koristi pozitivan*, Komisija predlaže *elektroničku platformu s informacijama o vozilima kako bi se olakšao pristup informacijama o rezultatima tehničkog pregleda vozila, stanjima brojača kilometara te informacijama o registraciji vozila* među nadležnim tijelima državama članicama odgovornima za pregled, registraciju i homologaciju vozila, stanice za tehnički pregled i proizvođača vozila, *proizvođača opreme za pregled i mjerenje i drugih neovisnih operatera*.

Amandman 47 Prijedlog Uredbe

Članak 15. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. *Na temelju tog ispitivanja*, Komisija će predložiti i ocijeniti različite mogućnosti politike, uključujući i mogućnost da se ukine zahtjev o dokazu pregleda koji je predviđen člankom 10. U roku od dvije godine nakon početka primjene ove

Izmjena

2. *Ako je analiza troškova i koristi nejasna ili negativna, Komisija svejedno ispituje izvedivost i, ako je potrebno, predlaže način kojim će se olakšati pristup podacima i informacijama* te predlaže i ocjenjuje različite mogućnosti politike te

Uredbe, Komisija će izvijestiti Europski parlament i Vijeće o rezultatima ispitivanja i prema potrebi uz njih dostaviti zakonski prijedlog.

mogućnost da se ukine zahtjev o dokazu pregleda koji je predviđen člankom 10.

Amandman 48
Prijedlog Uredbe

Članak 15. – stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2.a U oba slučaja Komisija uzima u obzir postojeća informatička rješenja i elektroničke platforme u odnosu na javno dostupne podatke i informacije.

Amandman 49
Prijedlog Uredbe

Članak 15. – stavak 2.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

2.b U roku od dvije godine nakon početka primjene ove Direktive, Komisija će izvijestiti Europski parlament i Vijeće i dostaviti zakonski prijedlog.

Amandman 50
Prijedlog Uredbe
Članak 18.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 18.a

Izvyješćivanje

Do [pet godina od stupanja na snagu ove Direktive] Komisija treba Europskom parlamentu i Vijeću predati izvješće o provedbi i učincima ove Direktive, posebno u vezi s učinkovitošću odredbi o području primjene, učestalosti pregleda i provedbi međusobnog priznavanja zapisnika o tehničkom pregledu. U

izvješću se također analizira postoji li potreba da se ažuriraju Prilozi ove Direktive zbog tehničkog napretka i praksi. Izvješće se predaje nakon savjetovanja s odborom iz članka 16. te se uz njega prilaže, prema potrebi, zakonski prijedlog.

Amandman 51 Prijedlog Uredbe

Članak 18. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. *Delegiranje ovlasti* iz članka 17. prenosi se na *neodređeno vrijeme* od [datuma stupanja na snagu ove *Uredbe*].

Izmjena

2. *Ovlast za donošenje delegiranih akata* iz članka 17. dodjeljuje se *Komisiji* na razdoblje od **5 godina** od [stupanja na snagu ove *Direktive*]. *Komisija sastavlja izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije isteka petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti se automatski produljuje na razdoblje jednakog trajanja ako se Europski parlament ili Vijeće ne usprotive tom produljenju najkasnije tri mjeseca prije isteka svakog od tih razdoblja.*

Obrazloženje

Privremeno razdoblje za delegiranje ovlasti je primjerenije. Komisija sastavlja izvješće o djelovanju delegiranih akata.

Amandman 52 Prijedlog Uredbe

Članak 19. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Države članice utvrđuju pravila o kaznama primjenjivim na kršenje odredbi ove *Uredbe* i poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovu provedbu. Te su kazne učinkovite, proporcionalne, odvraćajuće i nediskriminirajuće.

Izmjena

1. Države članice utvrđuju pravila o kaznama koje se primjenjuju u slučaju povrede odredaba ove *Direktive* i poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovu provedbu. Te su kazne učinkovite, proporcionalne, odvraćajuće i nediskriminirajuće.

Obrazloženje

Terminologija u skladu s Direktivom.

Amandman 53

Prijedlog Uredbe

Članak 19. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Svaka država članica donosi potrebne mjere kako bi osigurala da se manipuliranje ili neovlašteno postupanje s brojačem kilometara smatra prekršajem i bude kažnjivo učinkovitim, proporcionalnim, odvraćajućim i nediskriminirajućim kaznama.

Izmjena

2. Svaka država članica donosi potrebne mjere kako bi osigurala da se manipuliranje ili neovlašteno postupanje s brojačem kilometara smatra prekršajem i bude kažnjivo učinkovitim, proporcionalnim, odvraćajućim i nediskriminirajućim kaznama, ***osim kada stanica za tehnički pregled ili nadležno tijelo ne izvrši izmjenu prema više kilometara na brojaču kilometara kako bi se ispravila prethodna ilegalna manipulacija.***

Obrazloženje

Ovom se izmjenom osigurava da, u slučaju ilegalnog postupanja s brojačem kilometara vozila, nadležna tijela i centri za tehnički pregled mogu zakonito namjestiti brojač kilometara na veći broj kako bi se osiguralo da dotična vozila ne budu odbačena te da ubuduće mogu proći tehnički pregled.

Amandman 54

Prijedlog Uredbe

Članak 19. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

3. Države članice obavješćuju Komisiju o tim odredbama najkasnije do [jedne godine nakon datuma početka primjene ove ***Uredbe***], a bez odlaganja o svim naknadnim izmjenama koje utječu na njih.

Izmjena

3. Države članice obavješćuju Komisiju o tim odredbama najkasnije do [jedne godine nakon datuma početka primjene ove ***Direktive***], a bez odlaganja o svim naknadnim izmjenama koje utječu na njih.

Obrazloženje

Terminologija u skladu s Direktivom.

Amandman 55
Prijedlog Uredbe

Članak 20. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

1. Objekti i oprema za tehnički pregled iz članka 11. koji ne udovoljavaju minimalnim tehničkim zahtjevima propisanim u Prilogu V. na [datum početka primjene ove **Uredbe**] mogu se koristiti za tehničke preglede najduže pet godina od tog datuma.

Izmjena

1. Objekti i oprema za tehnički pregled iz članka 11. koji ne udovoljavaju minimalnim tehničkim zahtjevima propisanim u Prilogu V. na [datum početka primjene ove **Direktive**] mogu se koristiti za tehničke preglede najduže pet godina od tog datuma.

Obrazloženje

Terminologija u skladu s Direktivom.

Amandman 56
Prijedlog Uredbe

Članak 20. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

2. Države članice primjenjuju zahtjeve utvrđene u Prilogu VII. najkasnije počevši od pete godine nakon datuma početka primjene ove **Uredbe**.

Izmjena

2. Države članice primjenjuju zahtjeve utvrđene u Prilogu VII. najkasnije počevši od pete godine nakon datuma početka primjene ove **Direktive**.

Obrazloženje

Terminologija u skladu s Direktivom.

Amandman 57
Prijedlog Uredbe

Članak 21. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Direktiva 2009/40/EZ i Preporuka Komisije 2010/378/EU stavljaju se izvan snage s učinkom od [datuma početka primjene ove **Uredbe**].

Izmjena

Direktiva 2009/40/EZ i Preporuka Komisije 2010/378/EU stavljaju se izvan snage s učinkom od [datuma početka primjene ove **Direktive**].

Amandman 58
Prijedlog Uredbe

Članak 22. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.

Izmjena

Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.

Amandman 59
Prijedlog Uredbe

Članak 22. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Primjenjuje se od [**12** mjeseci nakon njezina stupanja na snagu].

Izmjena

Primjenjuje se od [**24** mjeseci nakon njezina stupanja na snagu].

Amandman 60
Prijedlog Uredbe

Članak 22. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Ova je **Uredba** u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Izmjena

Ova je **Direktiva** u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Amandman 61
Prijedlog Uredbe
Prilog 2. – dio 1. – stavak 3.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

U iznimnim prilikama kada dizajn određenog vozila nije sukladan s primjenom metoda pregleda iz Priloga, pregled se provodi u skladu s posebnim alternativnim metodama pregleda koje je preporučilo nadležno tijelo države članice. Ako se koristi bilo koja metoda pregleda koja nije navedena u Prilogu, potrebno je

dobiti pismeno odobrenje nadležnog tijela.

Obrazloženje

Određena vozila poput brzih traktora i vozila s prikolicama mogu se izuzetno teško pregledati zbog osobina njihovog dizajna ili zato što su stanice za tehnički pregled toliko udaljene da bi trošak obnavljanja opreme kako bi se ona prilagodila određenim rijetkim vozilima bio prekomjeran. Stoga moraju biti dostupne alternativne i nestandardne metode pregleda koje moraju imati jasno odobrenje nadležnog tijela.

Amandman 62
Prijedlog Uredbe
Prilog II. – točka 4.1.2.

Tekst koji je predložila Komisija

4.1.2 Usmjerenost	Odredite vodoravno usmjerenje svakog glavnog svjetla upotrebom uređaja za kontrolu svjetla ili zaslona za ispitivanje svjetla.	Usmjerenje glavnog svjetla nije u granicama utvrđenim u zahtjevima.
-------------------	---	---

Izmjena Parlamenta

4.1.2 Usmjerenost	Odredite vodoravno i okomito usmjerenje svakog glavnog svjetla upotrebom uređaja za kontrolu svjetla i elektroničkog uređaja za kontrolu kako bi se, ako je potrebno, provjerila dinamična funkcionalnost. Provjerite dinamični sustav glavnog svjetla i usmjerenost.	a) Usmjerenje glavnog svjetla nije u granicama utvrđenim u zahtjevima.
-------------------	---	---

Obrazloženje

Okomita mjerenja važnija su za usmjerenost te ih stoga treba uključiti.

Kako bi se osigurala točna usmjerenost glavnog svjetla i prilagodila žarišna duljina, nužan je uređaj za usmjeravanje glavnog svjetla, pogotovo kod izbojnog svjetla jakog intenziteta i dinamički kontroliranih sustava. To se ne može u potpunosti postići korištenjem samo zaslona za ispitivanje svjetla. Za sustave glavnog svjetla čiji se visoki intenzitet svjetla dinamički kontrolira treba koristiti elektronički uređaj za kontrolu s odgovarajućim uređajem za ispitivanje usmjerenosti glavnog svjetla.

Amandman 63 **Prijedlog Uredbe** **Prilog II. – točka 4.1.2.**

Tekst koji je predložila Komisija

4.1.3 Prekidači	Vizualni pregled i pregled rada.	(a) Prekidač ne radi u skladu sa zahtjevima (broj glavnih svjetala koja se pale u isto vrijeme). (b) Funkcija kontrolnog uređaja je oslabljena.
-----------------	----------------------------------	--

Izmjena Parlamenta

4.1.3 Prekidači	Vizualni pregled i pregled rada pomoću elektroničkog kontrolnog uređaja.	(a) Prekidač ne radi u skladu sa zahtjevima (broj glavnih svjetala koja se pale u isto vrijeme). (b) Funkcija kontrolnog uređaja je oslabljena.
-----------------	---	--

Obrazloženje

Kako bi se primjereno pregledali automatski prekidači glavnih svjetala (npr. pomoć za duga svjetla), pregled se provodi pomoću elektroničkog kontrolnog uređaja kako bi se provjerilo ispravno funkcioniranje.

Amandman 64 **Prijedlog Uredbe**

Prilog II. – točka 4.1.5.

Tekst koji je predložila Komisija

4.1.5. Uređaj za podešavanje visine svjetala (ako je obavezan)	<i>Ako je moguće, vizualni pregled i pregled rada.</i>	(a) Uređaj ne radi. (b) Ručnim uređajem ne može se upravljati iz vozačkog sjedala.
--	--	---

Izmjena Parlamenta

4.1.5. Uređaj za podešavanje visine svjetala (ako je obavezan)	Vizualni pregled i pregled rada pomoću elektroničkog kontrolnog uređaja.	(a) Uređaj ne radi. (b) Ručnim uređajem ne može se upravljati iz vozačkog sjedala.
--	---	---

Objašnjenje

Kako bi se primjereno pregledalo funkcioniranje uređaja za podešavanje glavnih svjetala, provjeru treba provesti pomoću elektroničkog kontrolnog uređaja kako bi se osiguralo ispravno funkcioniranje uređaja za podešavanje svjetala.

Amandman 65 Prijedlog Uredbe Prilog II. – točka 4.3.2.

Tekst koji je predložila Komisija

4.3.2. Prekidači	Vizualni pregled i pregled rada.	a) Prekidač ne radi u skladu sa zahtjevima. b) Funkcija kontrolnog uređaja je oslabljena.
------------------	----------------------------------	--

Izmjena Parlamenta

4.3.2 Kočna svjetla – prekidač svjetla kočnice za slučaj opasnosti	Vizualni pregled i pregled rada pomoću elektroničkog kontrolnog uređaja za provjeru ulazne vrijednosti senzora pedale kočnice te provjeru	a) Prekidač ne radi u skladu sa zahtjevima. b) Funkcija kontrolnog uređaja je oslabljena. c) Funkcija svjetla kočnice za slučaj opasnosti ne radi ili ne radi ispravno.
---	--	--

***promatranjem
funkcioniranja
svjetla kočnice za
slučaj opasnosti.***

Obrazloženje

Pomoću elektroničkog kontrolnog uređaja stvaraju se ulazni signali za senzor pedale kočnice kako bi se provjerilo ispravno funkcioniranje svjetla kočnice za slučaj opasnosti (uključujući automatsko aktiviranje svjetla za opasnost), ono se pregledava izravnim opažanjem.

**Amandman 66
Prijedlog Uredbe
Prilog II. – točka 4.5.2.**

Tekst koji je predložila Komisija

4.5.2 Usmjerenost (X)(2)	Pregled rada i pregled uz upotrebu uređaja za usmjerenje svjetla.	Prednje svjetlo za maglu nije vodoravno usmjereno kad uzorak svjetla prelazi graničnu liniju.
-----------------------------	---	---

Izmjena Parlamenta

4.5.2 Usmjerenost (X)(2)	Pregled rada i pregled uz upotrebu uređaja za usmjerenje svjetla.	Prednje svjetlo za maglu nije vodoravno <i>i okomito</i> usmjereno kad uzorak svjetla prelazi graničnu liniju.
-----------------------------	---	---

Obrazloženje

Okomita mjerenja važnija su za usmjerenost te ih stoga treba uključiti.

**Amandman 67
Prijedlog Uredbe
Prilog II. – točka 5.3.2.**

Tekst koji je predložila Komisija

5.3.2. Amortizeri	Vizualni pregled vozila na kanalu ili na dizalici <i>ili</i> uz upotrebu posebne opreme <i>ako je dostupna</i> .	(a) Amortizeri su nesigurno pričvršćeni na šasiju ili osovinu. (b) Oštećeni amortizeri pokazuju znakove ozbiljnog
-------------------	--	--

propuštanja ili
neispravnosti.

Izmjena Parlamenta

5.3.2. Amortizeri

Vizualni pregled vozila na kanalu ili na dizalici uz upotrebu posebne opreme.

- (a) Amortizeri su nesigurno pričvršćeni na šasiju ili osovinu.
- (b) Oštećeni amortizeri pokazuju znakove ozbiljnog propuštanja ili neispravnosti.

Objašnjenje

Učinkovitost prigušenja sustava ovjesa vozila može se objektivno ocijeniti samo pomoću uređaja za ispitivanje prigušenja. Pri provjeri sustava ovjesa vozila za sustave ovjesa kojima se upravlja elektronički potrebno je koristiti elektronički kontrolni uređaj dok se istovremeno provode mjerenja pomoću uređaja za ispitivanje prigušenja kako bi se točno ocijenilo funkcioniranje sustava. Predlaže se da razlika od 30 % između lijeve i desne strane iste osi bude praktičan i realističan kriterij prolaza ili pada.

Amandman 68

Prijedlog Uredbe

Prilog II. – točka 5.3.2.1.

Tekst koji je predložila Komisija

5.3.2.1 Ispitivanje učinkovitosti prigušenja

Upotrijebite **posebnu opremu** i usporedite razlike na lijevoj i desnoj strani **i/ili apsolutne vrijednosti koje je naveo proizvođač.**

- (a) Znatna razlika između lijeve i desne strane
- b) Navedene minimalne vrijednosti nisu postignute**

Izmjena Parlamenta

5.3.2.1 Ispitivanje učinkovitosti prigušenja

Upotrijebite **uređaj za ispitivanje prigušenja** i usporedite razlike između lijeve i desne strane **te provjerite premašuju li**

- (a) Znatna razlika između lijeve i desne strane
- (b) Vrijednosti prigušenja nisu ostvarene**
- (c) Nejednakost mjernih vrijednosti**

*vrijednosti o
omjeru
prigušenja
proizvođača
vozila graničnu
vrijednost omjera
prigušenja od 0,1.*

*između lijeve i desne
strane iste osi za više
od 30 %*

Objašnjenje

Učinkovitost prigušenja sustava ovjesa vozila može se objektivno ocijeniti samo pomoću uređaja za ispitivanje prigušenja. Pri provjeri sustava ovjesa vozila za sustave ovjesa kojima se upravlja elektronički potrebno je koristiti elektronički kontrolni uređaj dok se istovremeno provode mjerenja pomoću uređaja za ispitivanje prigušenja kako bi se točno ocijenilo funkcioniranje sustava.

Predlaže se da razlika od 30 % između lijeve i desne strane iste osi bude praktičan i realističan kriterij prolaza ili pada.

Amandman 69
Prijedlog Uredbe
Prilog II. – točka 8.2.2.2.

Tekst koji je predložila Komisija

8.2.2.2 Vozila registrirana ili stavljena u upotrebu prije 1 siječnja 1980. izuzeta su od ovog zahtjeva

(a) Zacrtnjenost ispušnog plina koju treba mjeriti za vrijeme slobodnog ubrzanja (bez opterećenja od brzine vrtnje u praznom hodu do najveće brzine vrtnje) s ručicom mjenjača u neutralnom položaju i pritisnutom spojkom.

(b) Pretkondicioniranje vozila:

1. Vozila mogu biti pregledana bez pretkondicioniranja iako bi, iz sigurnosnih razloga, trebalo provjeriti je li motor zagrijan i u zadovoljavajućem mehaničkom stanju.

(a) Za vozila registrirana ili stavljena u uporabu prvi put nakon datuma navedenog u zahtjevima

neprozirnost prelazi razinu zabilježenu na pločici proizvođača koja se nalazi na vozilu;

(b) Ako ovi podaci nisu dostupni ili zahtjevi ne dopuštaju uporabu referentnih vrijednosti,

2. Zahtjevi za pretkondicioniranje:

(i) Motor treba biti potpuno zagrijan. Na primjer, temperatura motornog ulja izmjerena uz pomoć sonde umetnute u provrt šipke razine ulja treba biti najmanje 80 °C ili niža ako je to uobičajena radna temperatura. Temperatura motora može se mjeriti na bloku motora, mjereći razinu infracrvene radijacije koja treba biti najmanje ekvivalentne temperature. Ako je to mjerenje nepraktično zbog konfiguracije vozila, normalna radna temperatura motora može se ustanoviti na drugi način, na primjer radom ventilatora za hlađenje motora.

(ii) Ispušni sustav očisti se s najmanje tri ciklusa slobodnog ubrzanja ili ekvivalentnom metodom

(c) Postupak ispitivanja:

1. Motor i bilo kakav ugrađeni turbopunjač moraju raditi u praznom hodu prije početka svakog ciklusa slobodnog ubrzanja. U slučaju teških dizelskih motora to znači da treba čekati najmanje 10 sekundi nakon otpuštanja pedale akceleratora.

2. Za pokretanje svakog ciklusa slobodnog ubrzanja papučicu za snagu treba brzo i kontinuirano pritisnuti do kraja (za manje od jedne sekunde), ali ne nasilno, tako da crpka za ubrizgavanje

za motore sa slobodnim usisom: 2.5 m-1 ,

za motore s turbopunjačem: 3.0 m-1,

ili za vozila utvrđena u zahtjevima ili

prvi put registrirana ili stavljena u upotrebu nakon datuma navedenog u zahtjevima;

1.5 m^{-1.7}

goriva ostvari najveću dobavu.

3. Tijekom svakog ciklusa slobodnog ubrzanja motor mora postići brzinu vrtnje pri kojoj započinje prekid dovoda goriva, ili, za vozila s automatskim prijenosom, brzinu koju je naveo proizvođač, ili, ako taj podatak nije dostupan, onda dvije trećine brzine vrtnje pri kojoj započinje prekid dovoda goriva, prije nego što se otpusti papučica za snagu. To se može provjeriti, na primjer praćenjem brzine vrtnje motora ili tako da se omogući da prođe dovoljno vremena između početnog pritiska papučice za snagu i njezinog otpuštanja, što u slučaju vozila kategorije 1. i 2. Priloga 1. treba biti najmanje dvije sekunde.

4. Vozila ne prolaze ispitivanje samo ako aritmetička sredina od najmanje posljednja tri ciklusa slobodnog ubrzanja prelazi graničnu vrijednost. To se može izračunati tako da se ne uzmu u obzir mjerenja koja značajno odstupaju od izmjerene srednje vrijednosti, ***kao ni rezultati bilo kojeg drugog statističkog proračuna koji uzima u obzir rasipanje rezultata.*** Države članice mogu ograničiti broj ispitnih ciklusa.

5. Kako bi se izbjeglo nepotrebno testiranje, države članice mogu dati neprolaznu ocjenu vozilima za koje su izmjerene

vrijednosti značajno veće od graničnih vrijednosti nakon manje od tri ciklusa zaletavanja motora ili nakon pripremnog propuhivanja. Isto tako, da bi izbjegle nepotrebna ispitivanja, države članice mogu ocijeniti da su vozila ispravna ako su njihove izmjerene vrijednosti znatno ispod graničnih vrijednosti nakon manje od tri ciklusa slobodnog ubrzanja ili nakon ciklusa pročišćavanja.

Izmjena Parlamenta

8.2.2.2 Vozila registrirana ili stavljena u upotrebu prije 1 siječnja 1980. izuzeta su od ovog zahtjeva

(a) Zacrtnjenost ispušnog plina koju treba mjeriti za vrijeme slobodnog ubrzanja (bez opterećenja od brzine vrtnje u praznom hodu do najveće brzine vrtnje) s ručicom mjenjača u neutralnom položaju i pritisnutom spojkom. ***Taj pregled ispušne cijevi treba se uvijek koristiti za procjenu emisija ispušnih plinova čak i ikad se koristi sa sustavima samodijagnostike.***

(b) Pretkondicioniranje vozila:

1. Vozila mogu biti pregledana bez pretkondicioniranja iako bi, iz sigurnosnih razloga, trebalo provjeriti je li motor zagrijan i u zadovoljavajućem mehaničkom stanju.

2. Zahtjevi za pretkondicioniranje:

(a) Za vozila registrirana ili stavljena u uporabu prvi put nakon datuma navedenog u zahtjevima,

neprozirnost prelazi razinu zabilježenu na pločici proizvođača koja se nalazi na vozilu;

(b) Ako ovi podaci nisu dostupni ili zahtjevi ne dopuštaju uporabu referentnih vrijednosti,

za motore sa slobodnim usisom: 2.5 m⁻¹ ,

(i) Motor treba biti potpuno zagrijan. Na primjer, temperatura motornog ulja izmjerena uz pomoć sonde umetnute u provrt šipke razine ulja treba biti najmanje 80 °C ili niža ako je to uobičajena radna temperatura. Temperatura motora može se mjeriti na bloku motora, mjereći razinu infracrvene radijacije koja treba biti najmanje ekvivalentne temperature. Ako je to mjerenje nepraktično zbog konfiguracije vozila, normalna radna temperatura motora može se ustanoviti na drugi način, na primjer radom ventilatora za hlađenje motora.

(ii) Ispušni sustav očisti se s najmanje tri ciklusa slobodnog ubrzanja ili ekvivalentnom metodom.

(c) Postupak ispitivanja:

1. Motor i bilo kakav ugrađeni turbopunjač moraju raditi u praznom hodu prije početka svakog ciklusa slobodnog ubrzanja. U slučaju teških dizelskih motora to znači da treba čekati najmanje 10 sekundi nakon otpuštanja pedale akceleratora.

2. Za pokretanje svakog ciklusa slobodnog ubrzanja papučicu za snagu treba brzo i kontinuirano pritisnuti do kraja (za manje od jedne sekunde), ali ne nasilno, tako da crpka za ubrizgavanje goriva ostvari najveću dobavu.

za motore s turbopunjačem: 3.0 m-1,

ili za vozila utvrđena u zahtjevima ili

prvi put registrirana ili stavljena u upotrebu nakon datuma navedenog u zahtjevima,

1.5 m^{-1.7}

ili

0.2^{m-1}

3. Tijekom svakog ciklusa slobodnog ubrzanja motor mora postići brzinu vrtnje pri kojoj započinje prekid dovoda goriva, ili, za vozila s automatskim prijenosom, brzinu koju je naveo proizvođač, ili, ako taj podatak nije dostupan, onda dvije trećine brzine vrtnje pri kojoj započinje prekid dovoda goriva, prije nego što se otpusti papučica za snagu. To se može provjeriti, na primjer praćenjem brzine vrtnje motora ili tako da se omogući da prođe dovoljno vremena između početnog pritiska papučice za snagu i njezinog otpuštanja, što u slučaju vozila kategorije 1. i 2. Priloga 1. treba biti najmanje dvije sekunde.

Razina NO_x-a nije u skladu sa zahtjevima

4. Vozila ne prolaze ispitivanje samo ako aritmetička sredina od najmanje posljednja tri ciklusa slobodnog ubrzanja prelazi graničnu vrijednost. To se može izračunati tako da se ne uzmu u obzir mjerenja koja značajno odstupaju od izmjerene srednje vrijednosti, ***kao ni rezultati bilo kojeg drugog statističkog proračuna koji uzima u obzir rasipanje rezultata.*** Države članice mogu ograničiti broj ispitnih ciklusa.

Vrijednosti čestica nisu u skladu sa zahtjevima.

5. Kako bi se izbjeglo nepotrebno testiranje, države članice mogu dati neprolaznu ocjenu vozilima za koje su izmjerene vrijednosti značajno veće od graničnih vrijednosti nakon manje od tri ciklusa zaletavanja motora

ili nakon pripremnog propuhivanja. Isto tako, da bi izbjegle nepotrebna ispitivanja, države članice mogu ocijeniti da su vozila ispravna ako su njihove izmjerene vrijednosti znatno ispod graničnih vrijednosti nakon manje od tri ciklusa slobodnog ubrzanja ili nakon ciklusa pročišćavanja.

Mjerenje razine NOx-a i čestica pomoću primjerene opreme/primjereno opremljenog uređaja za mjerenje ispušnih plinova korištenjem postojeće metode pregleda slobodnim ubrzanjem.

Objašnjenje

Sustav samodijagnostike nije pouzdana metoda procjene emisija; zbog toga se emisije moraju mjeriti kod ispušne cijevi. NOx je posebno problem za vozila s dizel motorima kod kojih niskim emisijama u pravilu nastaju visoke razine NOx-a. Kod vozila koja imaju dizelski filter za čestice važno je mjeriti razinu čestica, a ne zamagljenost. Kako bi se osigurala usklađena i točna mjerenja, temperatura motora i brzina motora trebaju se mjeriti u skladu s uvjetima pregleda proizvođača vozila.

Amandman 70

Prijedlog Uredbe

Tehnički dio – Prilog V. – točka 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) *uređaj za ispitivanje učinkovitosti amortizera;*

Izmjena

(10) *Uređajem za ispitivanje prigušenja mjeri se apsorpcija energije nastale njihanjem ovjesa vozila kako bi se provjerila učinkovitost prigušenja dijelova sustava ovjesa vozila.*

Objašnjenje

Učinkovitost prigušenja sustava ovjesa vozila moguće je objektivno ocijeniti samo pomoću uređaja za ispitivanje prigušenja koristeći vrijednosti prigušenja proizvođača vozila ako te vrijednosti premašuju opći prag omjera prigušenja od 0,1.

POSTUPAK

Naslov	Periodički tehnički pregledi motornih vozila i njihovih prikolica;		
Referentni dokumenti	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)		
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 11.9.2012.		
Odbori koji su dali mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	IMCO 11.9.2012.		
Izjestitelj(ica) za mišljenje Datum imenovanja	Malcolm Harbour 18.9.2012.		
Razmatranje u odboru	24.1.2013.	21.3.2013.	24.4.2013.
Datum usvajanja	25.4.2013.		
Rezultat konačnog glasanja	+: –: 0:	28 7 0	
Zastupnici nazočni na konačnom glasanju	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		
Zamjenici nazočni na konačnom glasanju	Ashley Fox, Ildikó Gáll-Pelcz, Anna Hedh, Constance Le Grip, Morten Løkkegaard, Pier Antonio Panzeri, Patricia van der Kammen, Kerstin Westphal		
Zamjenici nazočni na konačnom glasanju prema čl. 187. st. 2.	Bendt Bendtsen, Seán Kelly, Paul Rübigen		