

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

P7\_TA(2013)0296

## Drogowa kontrola techniczna dotycząca przydatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych \*\*\*I

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 2 lipca 2013 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej przydatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającego dyrektywę 2000/30/WE (COM(2012)0382 – C7-0188/2012– 2012/0186(COD))<sup>(1)</sup>

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2016/C 075/33)

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

- (3) Badania przydatności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu gwarantującego, że pojazdy są utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. System ten powinien obejmować przeprowadzanie regularnych badań przydatności do ruchu drogowego wszystkich pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, jak również przepisy dotyczące procedury rejestracji pojazdów **w celu zapewnienia, aby na drogach nie były używane pojazdy**, które stanowią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego.

Poprawka

- (3) Badania przydatności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu gwarantującego, że pojazdy są utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. System ten powinien obejmować przeprowadzanie regularnych badań przydatności do ruchu drogowego wszystkich pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, jak również przepisy dotyczące procedury rejestracji pojazdów. **Okresowe badania powinny być głównym narzędziem pozwalającym zapewnić przydatność do ruchu drogowego. Drogowe kontrole techniczne pojazdów użytkowych powinny być jedynie uzupełnieniem badań okresowych i powinny dotyczyć poruszających się po drogach pojazdów**, które stanowią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego.

### Poprawka 2

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

- (4) W Unii przyjęto szereg norm technicznych i wymogów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów. Należy jednak zagwarantować – stosując system nieoczekiwanych kontroli **drogowych** – że po wprowadzeniu do obrotu pojazdy w **dalszym** ciągu **spełniają normy bezpieczeństwa w ciągu** całego cyklu ich użytkowania.

Poprawka

- (4) W Unii przyjęto szereg norm technicznych i wymogów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów **oraz norm dotyczących ochrony środowiska**. Należy jednak zagwarantować – stosując system nieoczekiwanych **drogowych** kontroli **technicznych** – że po wprowadzeniu do obrotu pojazdy **będą technicznie przydatne do ruchu drogowego** w ciągu całego cyklu ich użytkowania.

<sup>(1)</sup> Sprawa została odesłana do właściwej komisji w celu ponownego rozpatrzenia zgodnie z art. 57 ust. 2 akapit drugi regulaminu(A7-0207/2013).

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 3****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 5 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5a) *Ponieważ, jak pokazuje sprawozdanie Komisji w sprawie wdrażania dyrektywy 2000/30/WE, w przypadku wielu samochodów zatrzymanych w celu kontroli drogowej nie stwierdza się usterek, wybór pojazdów, które należy skontrolować, powinien opierać się na profilu ryzyka podmiotów gospodarczych, a grupą docelową powinny być przedsiębiorstwa wysokiego ryzyka, aby zmniejszyć obciążenia dla podmiotów gospodarczych odpowiednio utrzymujących swoje pojazdy.*

**Poprawka 4****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 6**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6) **Kontrole drogowe** należy przeprowadzać za pomocą systemu oceny ryzyka. **Państwa członkowskie mogą stosować system oceny ryzyka ustanowiony zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG.**
- (6) **Drogowe kontrole techniczne** należy zatem przeprowadzać za pomocą systemu oceny ryzyka **opartego na liczbie i wadze usterek wykrytych w przypadku pojazdów eksploatowanych przez poszczególne przedsiębiorstwa, odnotowanych w standardowych świadectwach przydatności do ruchu drogowego i sprawozdaniach z kontroli drogowych.**

**Poprawka 5****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 6 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6a) **Biorąc pod uwagę natężenie ruchu pojazdów użytkowych między państwami członkowskimi oraz w celu uniknięcia wszelkiej dyskryminacji w oparciu o kraj rejestracji pojazdu, system oceny ryzyka należy wdrożyć w całej Unii i powinien on opierać się na wystarczającym stopniu harmonizacji okresowych badań przydatności do ruchu drogowego i kontroli drogowych między wszystkimi państwami członkowskimi.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

### Poprawka 6

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 6 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6b) *W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającym wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego ustanowiono europejski rejestr przedsiębiorców transportu drogowego. Rejestr ten umożliwi połączenie krajowych elektronicznych rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego w całej Unii, zgodnie z unijnymi zasadami dotyczącymi ochrony danych osobowych. Korzystanie z tego systemu, obsługiwane przez właściwe organy każdego państwa członkowskiego, ułatwi współpracę między państwami członkowskimi i zmniejszy koszty, jakie w związku z kontrolami ponoszą przedsiębiorstwa i organy administracyjne.*

### Poprawka 7

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (7a) *Pojazdy rolnicze o maksymalnej prędkości projektowej ponad 40 km/h są czasem wykorzystywane zamiast samochodów ciężarowych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów. Ważne jest dopilnowanie, by pojazdy rolnicze wykorzystywane do tego celu traktowane były tak samo jak samochody ciężarowe, jeśli chodzi o drogowe kontrole techniczne.*

### Poprawka 8

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (10) Aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych oraz kosztów, a także w celu poprawy skuteczności kontroli, pojazdy eksploatowane przez przedsiębiorstwa, które nie spełniają norm bezpieczeństwa i norm środowiskowych, **powinny być** wybierane do kontroli jako priorytet, natomiast pojazdy eksploatowane przez odpowiedzialne podmioty gospodarcze, które zwracają uwagę na bezpieczeństwo i właściwie utrzymują swoje pojazdy, **powinny być** rzadziej poddawane kontrolom.

- (10) Aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych oraz kosztów, a także w celu poprawy skuteczności kontroli, **właściwe organy krajowe powinny móc zdecydować**, że pojazdy eksploatowane przez przedsiębiorstwa, które nie spełniają norm bezpieczeństwa i norm środowiskowych, **będą** wybierane do kontroli jako priorytet, natomiast pojazdy eksploatowane przez odpowiedzialne podmioty gospodarcze, które zwracają uwagę na bezpieczeństwo i właściwie utrzymują swoje pojazdy, **będą** rzadziej poddawane kontrolom.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

## Poprawka 9

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

- (11) Drogowe kontrole przydatności do ruchu drogowego powinny obejmować kontrole wstępne oraz, tam gdzie jest to konieczne, bardziej szczegółowe kontrole. W obu przypadkach powinny one obejmować wszystkie istotne części i układy pojazdów. Aby osiągnąć bardziej zharmonizowane badania, w odniesieniu do wszystkich potencjalnie badanych elementów należy wprowadzić metody przeprowadzania badań i przykłady usterek oraz ich ocenę uzależnioną od ich wagi.

Poprawka

- (11) Drogowe kontrole *techniczne dotyczące* przydatności do ruchu drogowego powinny obejmować kontrole wstępne oraz, tam gdzie jest to konieczne, bardziej szczegółowe kontrole. W obu przypadkach powinny one obejmować wszystkie istotne części i układy pojazdów, **w tym zabezpieczenie ładunku**. Aby osiągnąć bardziej zharmonizowane badania, w odniesieniu do wszystkich potencjalnie badanych elementów należy wprowadzić metody przeprowadzania badań i przykłady usterek oraz ich ocenę uzależnioną od ich wagi. **Należy zachęcać do stosowania norm zabezpieczania ładunku i jego oceny.**

## Poprawka 10

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (11a) *Z uwagi na to, że właściwe funkcjonowanie opon jest ściśle powiązane z ciśnieniem powietrza, które się w nich znajduje, należy rozważyć możliwość rozszerzenia obowiązku montowania systemów monitorowania powietrza w oponach, określonego w rozporządzeniu 64.02 EGK ONZ (Europejska Komisja Gospodarcza ONZ), na pojazdy użytkowe, a także, w stosownych przypadkach, należy sprawdzać działanie tych systemów podczas drogowych kontroli technicznych.*

Poprawka

## Poprawka 11

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 11 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (11b) *Państwa członkowskie mogą kontrolować zabezpieczenie ładunku podczas drogowych inspekcji technicznych zgodnie z istniejącymi normami. Wynik takich kontroli nie powinien być wprowadzany do systemu oceny ryzyka do czasu zharmonizowania zasad zabezpieczania ładunku na szczeblu unijnym. Do czasu takiej harmonizacji należy zachęcać do stosowania do celów oceny europejskich norm i europejskiego przewodnika dobrych praktyk dotyczących zabezpieczania ładunku w transporcie drogowym.*

Poprawka

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

## Poprawka 12

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

- (12) W kilku państwach członkowskich sprawozdania z kontroli drogowych stanu technicznego opracowuje się drogą elektroniczną. W takich przypadkach **kierowcy należy przekazać wydruk sprawozdania z kontroli**. Wszystkie dane i informacje zebrane podczas kontroli drogowych powinny być przenoszone do wspólnego repozytorium danego państwa członkowskiego, tak aby możliwe było łatwiejsze przetwarzanie danych i aby przekazywanie informacji mogło nastąpić bez dodatkowych obciążeń administracyjnych.

Poprawka

- (12) W kilku państwach członkowskich sprawozdania z kontroli drogowych stanu technicznego opracowuje się drogą elektroniczną. W takich przypadkach **ważne jest pełne wykorzystanie zalet komunikacji drogą elektroniczną i ograniczenie liczby wydruków tych sprawozdań**. Wszystkie dane i informacje zebrane podczas kontroli drogowych powinny być przenoszone do wspólnego repozytorium danego państwa członkowskiego, tak aby możliwe było łatwiejsze przetwarzanie danych i aby przekazywanie informacji mogło nastąpić bez **żadnych** dodatkowych obciążeń administracyjnych.

## Poprawka 13

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

- (13) Wykorzystanie mobilnych jednostek kontroli drogowej zmniejsza opóźnienia i koszty dla podmiotów gospodarczych, ponieważ bardziej szczegółowe kontrole mogą być przeprowadzane natychmiastowo na poboczu drogi. **W niektórych sytuacjach** bardziej szczegółowe kontrole mogą być również przeprowadzane w stacjach kontroli pojazdów.

Poprawka

- (13) Wykorzystanie mobilnych jednostek kontroli drogowej zmniejsza opóźnienia i koszty dla podmiotów gospodarczych, ponieważ bardziej szczegółowe kontrole mogą być przeprowadzane natychmiastowo na poboczu drogi. Bardziej szczegółowe kontrole mogą być również przeprowadzane w stacjach kontroli pojazdów, **jeśli znajdują się one w pobliżu**.

## Poprawka 14

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (13a) **Personel przeprowadzający wstępne kontrole drogowe powinien posiadać odpowiednie umiejętności w zakresie przeprowadzania skutecznych kontroli wzrokowych.**

Poprawka

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 15**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 14 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (14a) *Nie należy nakładać na przedsiębiorstwa lub kierowców opłat za przeprowadzanie wstępnej drogowej kontroli technicznej. Niemniej jednak aby zmniejszyć koszty wynikające z wykorzystania sprzętu technicznego przy dokładniejszej kontroli drogowej przez mobilną jednostkę kontroli lub w pobliskiej stacji kontroli, państwa członkowskie powinny móc nakładać opłaty w przypadku wykrycia poważnych lub niebezpiecznych usterek, wskazujących, że przedsiębiorstwo eksploatujące pojazd nie wypełniło obowiązku utrzymania pojazdu w stanie przydatności do ruchu drogowego. Aby ograniczyć obciążenie finansowe spoczywające na takich przedsiębiorstwach, opłata nie powinna być wyższa niż opłata za okresowe badanie przydatności do ruchu drogowego dla pojazdu należącego do takiej samej kategorii pojazdu. Wszelki przychód lub dochód uzyskany z nałożenia takich opłat należy przeznaczyć na zwiększenie bezpieczeństwa drogowego.*

**Poprawka 16**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 16**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16) W celu zapewnienia skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi w każdym państwie członkowskim powinien istnieć jeden organ pełniący funkcję punktu kontaktowego do celów współpracy z innymi właściwymi organami. Organ ten powinien także opracowywać odpowiednie dane statystyczne. Ponadto państwa członkowskie powinny stosować spójną krajową strategię egzekwowania przepisów na swoim terytorium oraz mogą wyznaczyć jeden organ koordynujący jej wdrażanie. Właściwe organy w każdym z państw członkowskich powinny wyznaczyć procedury określające terminy i treść informacji, które mają być przekazywane.

- (16) W celu zapewnienia skutecznej wymiany informacji między państwami członkowskimi w każdym państwie członkowskim powinien istnieć jeden organ pełniący funkcję punktu kontaktowego do celów współpracy z innymi właściwymi organami. Organ ten powinien także opracowywać odpowiednie dane statystyczne, **zwłaszcza w odniesieniu do kategorii pojazdów użytkowych kontrolowanych podczas drogowych kontroli technicznych, liczby i rodzaju wykrytych usterek oraz ich wagi**. Ponadto państwa członkowskie powinny stosować spójną krajową strategię egzekwowania przepisów na swoim terytorium oraz mogą wyznaczyć jeden organ koordynujący jej wdrażanie. Właściwe organy w każdym z państw członkowskich powinny wyznaczyć procedury określające terminy i treść informacji, które mają być przekazywane.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 17****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 17**

Tekst proponowany przez Komisję

- (17) W celu umożliwienia monitorowania systemu kontroli drogowej stosowanego w Unii państwa członkowskie powinny co dwa lata przekazywać Komisji wyniki przeprowadzonych kontroli drogowych. Komisja powinna przekazywać dane zebrane Parlamentowi Europejskiemu.

Poprawka

- (17) W celu umożliwienia monitorowania systemu kontroli drogowej stosowanego w Unii państwa członkowskie powinny co dwa lata **do dnia 31 marca** przekazywać Komisji wyniki przeprowadzonych kontroli drogowych. Komisja powinna przekazywać dane zebrane Parlamentowi Europejskiemu.

**Poprawka 18****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 17 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

- (17a) Aby przedsiębiorstwa i kierowcy tracili jak najmniej czasu oraz aby zwiększyć ogólną skuteczność, należy propagować przeprowadzanie drogowych kontroli technicznych oraz kontroli zgodności z przepisami socjalnymi w dziedzinie transportu drogowego, a zwłaszcza z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego <sup>(1)</sup>, dyrektywą 2006/22/WE oraz rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym <sup>(2)</sup>.

Poprawka

- (17a) Aby przedsiębiorstwa i kierowcy tracili jak najmniej czasu oraz aby zwiększyć ogólną skuteczność, należy propagować przeprowadzanie drogowych kontroli technicznych oraz kontroli zgodności z przepisami socjalnymi w dziedzinie transportu drogowego, a zwłaszcza z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego <sup>(1)</sup>, dyrektywą 2006/22/WE oraz rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

**Poprawka 19****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie ustanawia system kontroli **drogowych** pojazdów użytkowych poruszających się po terytorium państw członkowskich.

Poprawka

**1.** Niniejsze rozporządzenie ustanawia system **drogowych** kontroli **technicznych dotyczących przydatności do ruchu drogowego** pojazdów użytkowych poruszających się po terytorium państw członkowskich.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

## Poprawka 20

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 1 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**1a. Drogowe kontrole techniczne należy przeprowadzać bez dyskryminowania ze względu na narodowość kierowcy, państwo rejestracji lub państwo dopuszczenia do ruchu danego pojazdu użytkowego.**

## Poprawka 75

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 2 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów użytkowych osiągających maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h i należących do następujących kategorii, zgodnie z definicjami zawartymi w dyrektywie 2007/46/WE **Parlamentu Europejskiego i Rady:**

— pojazdy silnikowe używane do przewozu osób, mające więcej niż osiem siedzeń, oprócz siedzenia kierowcy – kategorie pojazdów M2 i M3;

— pojazdy silnikowe **mające przynajmniej cztery koła**, używane **zwykle** do przewozu **drogowego** ładunków, których maksymalna masa nie przekracza 3 500 kg – kategoria pojazdów N1;

— pojazdy silnikowe używane do przewozu ładunków, których maksymalna masa przekracza 3 500 kg – kategorie pojazdów N2 i N3;

— **przyczepy i naczepy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3 500 kg – kategorie pojazdów O1 i O2;**

— **przyczepy i naczepy o masie maksymalnej przekraczającej 3 500 kg – kategorie pojazdów O3 i O4.**

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów użytkowych osiągających maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h i należących do następujących kategorii, zgodnie z definicjami zawartymi w dyrektywie 2007/46/WE **i w dyrektywie 2003/37/WE:**

— pojazdy silnikowe z **dowolną dołączoną przyczepą** używane do przewozu osób, mające więcej niż osiem siedzeń, oprócz siedzenia kierowcy – kategorie pojazdów M2 i M3;

— pojazdy silnikowe z **dowolną dołączoną przyczepą**, których używa się do przewozu ładunków i których maksymalna masa nie przekracza 3 500 kg – kategoria pojazdów N1;

— pojazdy silnikowe z **dowolną dołączoną przyczepą**, których używa się do przewozu ładunków i których maksymalna masa przekracza 3 500 kg – kategorie pojazdów N2 i N3;

— **ciągniki kołowe kategorii T5 wykorzystywane głównie na drogach publicznych do komercyjnego drogowego transportu towarów, o maksymalnej prędkości projektowej powyżej 40 km/h.**



Wtorek, 2 lipca 2013 r.

### Poprawka 28

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję

- 6) „pojazd użytkowy” oznacza pojazd silnikowy i jego przyczepę, przeznaczone do transportu towarów lub pasażerów **w celach zawodowych**;

Poprawka

- 6) „pojazd użytkowy” oznacza pojazd silnikowy i jego przyczepę, przeznaczone do transportu towarów lub pasażerów, **służący do zarobkowego przewozu drogowego towarów pojazdami**;

### Poprawka 29

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 9

Tekst proponowany przez Komisję

- 9) „kontrola **drogowa**” oznacza nieoczekiwaną kontrolę przydatności do ruchu drogowego pojazdu użytkowego **poruszającego** się po drogach dostępnych dla ruchu publicznego na terytorium państwa członkowskiego, przeprowadzoną przez władze lub pod ich bezpośrednim nadzorem;

Poprawka

- 9) „**drogowa** kontrola **techniczna**” oznacza nieoczekiwaną kontrolę przydatności do ruchu drogowego pojazdu użytkowego **i zabezpieczenia jego ładunku, jeśli pojazd ten porusza** się po drogach dostępnych dla ruchu publicznego na terytorium państwa członkowskiego, przeprowadzoną przez władze lub pod ich bezpośrednim nadzorem;

### Poprawka 30

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 10

Tekst proponowany przez Komisję

- 10) „badanie przydatności do ruchu drogowego” oznacza sprawdzenie, czy **części i elementy pojazdu są zgodne** z jego właściwościami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska określonymi w momencie dokonania homologacji, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do użytku, lub w momencie jego modernizacji;

Poprawka

- 10) „badanie przydatności do ruchu drogowego” oznacza **kontrolę mającą na celu** sprawdzenie, czy **pojazd może być bezpiecznie użytkowany na drogach publicznych i czy jest zgodny** z jego **wymaganymi** właściwościami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska określonymi w momencie dokonania homologacji, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do użytku, lub w momencie jego modernizacji;

### Poprawka 31

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 11

Tekst proponowany przez Komisję

- 11) „właściwy organ” oznacza organ **publiczny odpowiedzialny** za zarządzanie **krajowym** systemem kontroli drogowych;

Poprawka

- 11) „właściwy organ” oznacza organ **lub instytucję publiczną, którym państwo członkowskie powierzyło odpowiedzialność** za zarządzanie systemem kontroli drogowych, **w tym – w stosownych przypadkach – za przeprowadzanie drogowych kontroli technicznych**;

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 32****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 12 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 12a) „przedsiębiorstwo” oznacza osobę fizyczną, osobę prawną, związek lub grupę osób bez osobowości prawnej, niezależnie od tego, czy działa zarobkowo, lub organ oficjalny, niezależnie od tego, czy posiada on osobowość prawną, czy też podlega podmiotowi posiadającemu osobowość prawną, wykonujące – zarobkowo lub na własny rachunek – przewozy drogowe;

**Poprawka 33****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 14 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 14a) „ocena bezpieczeństwa” oznacza ocenę wzrokową oraz ocenę skuteczności i funkcjonalności podwozia/ramy, urządzeń sprzęgających, układu kierowniczego, opon, kół i układu hamulcowego pojazdu użytkowego;

**Poprawka 34****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 14 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 14b) „stacja kontroli pojazdów” oznacza organ lub przedsiębiorstwo, publiczne bądź prywatne, zatwierdzone przez państwo członkowskie do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego;

**Poprawka 35****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 14 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 14c) „podmiot gospodarczy” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która eksploatuje pojazd i jednocześnie jest jego właścicielem, lub osobę, którą właściciel pojazdu upoważnił do jego eksploatacji.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 37**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5**

Tekst proponowany przez Komisję

Łączna liczba wstępnych kontroli drogowych przeprowadzanych przez każde państwo członkowskie w każdym roku kalendarzowym **odpowiada co najmniej 5 % łącznej liczby pojazdów, o których mowa w art. 3 ust. 1 i które są zarejestrowane na terytorium danego państwa członkowskiego.**

Poprawka

Każde państwo członkowskie **przeprowadza** w każdym roku kalendarzowym **odpowiednią liczbę wstępnych kontroli drogowych.**

Łączna liczba wstępnych kontroli drogowych powinna **odpowiadać co najmniej 5 % łącznej liczby następujących pojazdów użytkowych, o których mowa w art. 2 ust. 1, zarejestrowanych na terytorium danego państwa członkowskiego:**

- **pojazdy silnikowe używane do przewozu osób, mające więcej niż osiem siedzeń, oprócz siedzenia kierowcy – kategorie pojazdów M2 i M3;**
- **pojazdy silnikowe używane do przewozu ładunków, których maksymalna dopuszczalna masa przekracza 3 500 kg – kategorie pojazdów N2 i N3;**
- **przyczepy i naczepy o maksymalnej dopuszczalnej masie przekraczającej 3 500 kg – kategorie pojazdów O3 i O4.**

**Należy proporcjonalnie skontrolować przynajmniej 5 % pojazdów użytkowych, które nie są zarejestrowane na terytorium danego państwa członkowskiego, ale są na nim eksploatowane.**

**Poprawka 76**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 6**

Tekst proponowany przez Komisję

1. Na szczeblu **krajowym** wprowadza się system oceny ryzyka do celów kontroli drogowych oparty na liczbie i wadze usterek wykrytych w przypadku pojazdów **eksploatowanych przez poszczególne przedsiębiorstwa. Systemem** oceny ryzyka zarządza właściwy organ **państwa członkowskiego.**

Poprawka

1. **Aby zwiększyć skuteczność drogowych kontroli technicznych, na szczeblu unijnym** wprowadza się system oceny ryzyka do celów kontroli drogowych oparty na liczbie i wadze usterek wykrytych w przypadku pojazdów **użytkowych podczas okresowych badań przydatności do ruchu drogowego i drogowych kontroli technicznych. System** oceny ryzyka **opiera się na połączonych ze sobą w całej Unii krajowych rejestrach elektronicznych i jest zarządzany przez właściwy organ w każdym państwie członkowskim.**

**Trzy lata po wejściu w życie rozporządzenia XX Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającego dyrektywę 2009/40/WE świadectwa przydatności do ruchu drogowego i sprawozdania z kontroli drogowych będą przygotowywane według jednolitego unijnego formularza.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Tekst proponowany przez Komisję

2. Każdemu z przedsiębiorstw przypisuje się profil ryzyka określony w ramach systemu oceny ryzyka **do celów kontroli drogowych** przy użyciu kryteriów **określonych w załączniku I**.

Przedsiębiorstwa klasyfikuje się zgodnie z następującymi profilami ryzyka:

- wysokie ryzyko;
- średnie ryzyko;
- niskie ryzyko.

3. W celu wdrożenia systemu oceny ryzyka do celów kontroli drogowych państwa członkowskie **mogą stosować** system oceny ryzyka ustanowiony **zgodnie z art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady**.

Poprawka

2. **Po dacie określonej w ust. 1** każdemu z przedsiębiorstw przypisuje się profil ryzyka określony w ramach systemu oceny ryzyka przy użyciu **następujących** kryteriów **zgodnie z załącznikiem I**:

- **liczba usterek;**
- **waga usterek;**
- **liczba kontroli lub badań;**
- **współczynnik czasu.**

Przedsiębiorstwa klasyfikuje się zgodnie z następującymi profilami ryzyka:

- wysokie ryzyko;
- średnie ryzyko;
- niskie ryzyko.

**Aby umożliwić przedsiębiorstwom poprawę ich profili ryzyka, przy dokonywaniu oceny ryzyka dla danego przedsiębiorstwa należy uwzględnić informacje na temat przestrzegania wymogów dotyczących przydatności do ruchu drogowego uzyskane na podstawie dobrowolnych regularnych ocen bezpieczeństwa pojazdu prowadzonych przez przedsiębiorstwa z następującą częstością:**

- **pojazdy kategorii N2 o maksymalnej dopuszczalnej masie przekraczającej 7,5 t: po raz pierwszy po 42 miesiącach od pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co sześć miesięcy od ostatnio przeprowadzonego badania przydatności do ruchu drogowego;**
- **pojazdy kategorii N3: po raz pierwszy po 30 miesiącach od pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co sześć miesięcy od ostatnio przeprowadzonego badania przydatności do ruchu drogowego;**
- **pojazdy kategorii O4: po raz pierwszy po 30 miesiącach od pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co sześć miesięcy od ostatnio przeprowadzonego badania przydatności do ruchu drogowego.**

3. W celu wdrożenia systemu oceny ryzyka do celów kontroli drogowych państwa członkowskie **stosują** system oceny ryzyka ustanowiony **w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009**.

**System oceny ryzyka obejmuje informacje na temat przydatności do ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 2, cztery lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

### Poprawka 39

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 7 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Kierowcy pojazdu zarejestrowanego w państwie członkowskim posiadają w pojeździe świadectwo przydatności do ruchu drogowego odpowiadające ostatniemu badaniu przydatności do ruchu drogowego oraz sprawozdanie z ostatniej kontroli drogowej, jeżeli są one dostępne.

Poprawka

1. Kierowcy pojazdu zarejestrowanego w państwie członkowskim posiadają w pojeździe świadectwo przydatności do ruchu drogowego odpowiadające ostatniemu badaniu przydatności do ruchu drogowego oraz sprawozdanie z ostatniej kontroli drogowej, jeżeli są one dostępne. **Jeżeli świadectwo oraz sprawozdanie są dostępne w formie elektronicznej w państwie członkowskim, w którym dany pojazd jest zarejestrowany, władze nie mogą wymagać, aby wersje papierowe tych dokumentów były przechowywane w pojeździe.**

### Poprawka 40

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. **Poszczególne** przedsiębiorstwa dbają o to, by eksploatowane przez nie pojazdy były przez cały czas w dobrym stanie przydatności do ruchu drogowego.

Poprawka

3. Przedsiębiorstwa **eksploatujące pojazdy objęte zakresem niniejszego rozporządzenia** dbają o to, by eksploatowane przez nie pojazdy były przez cały czas w dobrym stanie przydatności do ruchu drogowego **oraz aby w pojeździe przechowywano oryginał lub poświadczoną kopię świadectwa przydatności do ruchu drogowego oraz poświadczenie przeprowadzenia badania wydane zgodnie z art. 10 rozporządzenia XX [w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego] w odniesieniu do najnowszego badania przydatności do ruchu drogowego.**

### Poprawka 41

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 7 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Poszczególne przedsiębiorstwa dbają o to, by eksploatowane przez nie pojazdy były przez cały czas w **dobrym** stanie przydatności do ruchu drogowego.

Poprawka

3. Poszczególne przedsiębiorstwa dbają o to, by eksploatowane przez nie pojazdy były przez cały czas w **prawidłowym** stanie przydatności do ruchu drogowego.

### Poprawka 42

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 9

Tekst proponowany przez Komisję

Określając pojazdy, które mają zostać poddane kontroli drogowej, inspektorzy **wybierają** jako priorytet pojazdy eksploatowane przez przedsiębiorstwa o wysokim profilu ryzyka, o którym mowa w art. 6 ust. 2. Inne pojazdy mogą zostać wybrane do kontroli, gdy zachodzi podejrzenie, że pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego

Poprawka

**Jeśli państwo członkowskie tak zdecyduje**, określając pojazdy, które mają zostać poddane kontroli drogowej, inspektorzy **mogą wybrać** jako priorytet pojazdy eksploatowane przez przedsiębiorstwa o wysokim profilu ryzyka, o którym mowa w art. 6 ust. 2. Inne pojazdy mogą zostać wybrane do kontroli, gdy zachodzi podejrzenie, że pojazd stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 43****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit drugi**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Podczas każdej wstępnej kontroli drogowej pojazdu inspektor:

Podczas każdej wstępnej kontroli drogowej pojazdu inspektor:

a) sprawdza świadectwo przydatności do ruchu drogowego i sprawozdanie z kontroli drogowej, jeżeli jest dostępne, przechowywane w pojeździe zgodnie z art. 7 ust. 1;

a) sprawdza świadectwo przydatności do ruchu drogowego **odpowiadające ostatniemu badaniu przydatności do ruchu drogowego, poświadczenie przeprowadzenia badania wydane zgodnie z art. 10 rozporządzenia XX [w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego]** i **ostatnie** sprawozdanie z kontroli drogowej, jeżeli jest dostępne, przechowywane w pojeździe zgodnie z art. 7 ust. 1;

b) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu **i jego ładunku.**

b) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu.

**Poprawka 44****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit drugi – litera b a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**ba) może sprawdzać zgodność z każdym innym wymogiem określonym w przepisach, odnoszącym się do eksploatacji pojazdu użytkowego na terenie Unii.**

**Poprawka 45****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 10 – ustęp 3 – akapit drugi – tiret drugie a (nowe)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

— **podwozie/rama**

**Poprawka 46****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit drugi – tiret trzecie**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

— **osie, koła, opony i zawieszenie,**

— koła i opony,

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 47**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit drugi – tiret trzecie a (nowe)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

— *urządzenia sprzęgające,*

**Poprawka 48**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit drugi – tiret czwarte**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

— uciążliwości.

— uciążliwości: *hałas i emisja spalin.*

**Poprawka 49**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit trzeci**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Kontrola każdego z tych obszarów obejmuje **jedną pozycję, kilka pozycji lub** wszystkie pozycje **spośród pozycji wymienionych** w załączniku II i **odnoszących** się do tych obszarów.

Kontrola każdego z tych obszarów obejmuje wszystkie pozycje **wymienione** w załączniku II **uznane za konieczne** i **odnoszące** się do tych obszarów.

**Poprawka 50**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit czwarty**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Ponadto inspektor może sprawdzić inne obszary kontroli wymienione w **załączniku II pkt 1 oraz** obejmujące **jedną pozycję, kilka pozycji lub** wszystkie pozycje **spośród pozycji wymienionych** w tym załączniku.

Ponadto **jeśli zajdzie taka konieczność w związku z potencjalnym zagrożeniem bezpieczeństwa,** inspektor może sprawdzić inne obszary kontroli wymienione w **części pierwszej załącznika II** obejmujące wszystkie pozycje **wymienione** w tym załączniku, **uznane za konieczne i odnoszące się do tych obszarów.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 77****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 10 – ustęp 2 – akapit piąty**

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku gdy świadectwo przydatności do ruchu drogowego lub sprawozdanie z kontroli drogowej wskazuje, że w trakcie **poprzedniego miesiąca** przeprowadzono kontrolę jednej z pozycji wymienionych w załączniku II, inspektor nie sprawdza tej pozycji, chyba że jest **to uzasadnione** istnieniem oczywistej usterki.

Poprawka

W przypadku gdy świadectwo przydatności do ruchu drogowego **odpowiadające ostatniemu badaniu przydatności do ruchu drogowego, dobrowolna regularna ocena bezpieczeństwa pojazdu** lub sprawozdanie z kontroli drogowej wskazuje, że w trakcie **poprzednich trzech miesięcy** przeprowadzono kontrolę jednej z pozycji wymienionych w załączniku II, inspektor nie sprawdza tej pozycji, chyba że **taka kontrola** jest **uzasadniona** istnieniem oczywistej usterki.

**Poprawka 52****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 11 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

2. W przypadku gdy kontrole mają być przeprowadzane w stacji kontroli pojazdów, **miejsce wstępnej kontroli drogowej znajduje się nie dalej niż 10 km od** stacji kontroli.

Poprawka

2. W przypadku gdy kontrole mają być przeprowadzane w stacji kontroli pojazdów, **powinny one odbyć się jak najszybciej i w najbliższej** stacji kontroli.

**Poprawka 53****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 11 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

3. Mobilne jednostki kontroli drogowej posiadają odpowiednie przyrządy do przeprowadzania kontroli drogowej, w tym co najmniej przyrządy niezbędne do oceny stanu hamulców, układu kierowniczego, zawieszenia i emisji spalin z pojazdu.

Poprawka

3. Mobilne jednostki kontroli drogowej posiadają odpowiednie przyrządy do przeprowadzania kontroli drogowej, w tym co najmniej przyrządy niezbędne do oceny stanu hamulców, układu kierowniczego, zawieszenia i emisji spalin z pojazdu **oraz do ważenia pojazdu.**

**Poprawka 54****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 12 – ustęp 2 – tiret trzecie**

Tekst proponowany przez Komisję

— niebezpieczne usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego **w stopniu bezwzględnie uniemożliwiającym eksploatację** pojazdu w ruchu drogowym.

Poprawka

— niebezpieczne usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, **uzasadniające wydanie przez dane państwo członkowskie lub jego właściwe organy zakazu użytkowania** pojazdu w ruchu drogowym.



Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 55**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 13**

Tekst proponowany przez Komisję

Artykuł 13

Poprawka

Artykuł 13

**Przepisy szczegółowe dotyczące kontroli** zabezpieczenia ładunku

**Kontrola** zabezpieczenia ładunku

*Inspektor może* poddać pojazd kontroli pod względem zabezpieczenia ładunku zgodnie z załącznikiem IV. **Działania następcze, o których mowa w art. 14, stosuje się również w przypadku niebezpiecznych usterek związanych z zabezpieczeniem ładunku.**

*Inspektorzy mogą* poddać pojazd kontroli pod względem zabezpieczenia ładunku zgodnie z **istniejącymi normami. Wynik takiej kontroli nie powinien być wprowadzany do systemu oceny ryzyka do czasu zharmonizowania zasad zabezpieczania ładunku na szczeblu unijnym.**

Do dnia ... [dostosować do daty w art. 18a wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego] Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie o stopniu harmonizacji w dziedzinie zabezpieczania ładunku w transporcie drogowym, o sprawdzaniu zabezpieczenia ładunku na poboczu drogi oraz wyniku analizy metod zapewniających przestrzeganie wymogów dotyczących zabezpieczenia ładunku przez przedsiębiorstwa eksploatujące pojazd, wysyłających, spedytorów, załadowców i inne odpowiednie podmioty gospodarcze operujące ładunkiem.

Sprawozdanie przedkłada się w razie potrzeby wraz z wnioskiem ustawodawczym.

**Poprawka 56**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 14 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

1. Każda poważna usterka wykryta w trakcie kontroli wstępnej lub bardziej szczegółowej jest bezzwłocznie usuwana w **pobliżu** miejsca kontroli.

Poprawka

1. Każda poważna usterka wykryta w trakcie kontroli wstępnej lub bardziej szczegółowej jest bezzwłocznie usuwana w **odpowiednio wyposażonym technicznie punkcie położonym najbliżej** miejsca kontroli **wstępnej lub bardziej szczegółowej.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

## Poprawka 57

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 14 – ustęp 3 – akapit pierwszy

Tekst proponowany przez Komisję

3. Inspektor nie zezwala na użytkowanie pojazdu wykazującego niebezpieczne usterki, dopóki usterki te nie zostaną usunięte w miejscu **kontroli**. Inspektor **może zezwolić** na użytkowanie **takiego** pojazdu w celu doprowadzenia go do najbliższego warsztatu, w którym usterki te mogą zostać usunięte, pod warunkiem że niebezpieczne usterki zostały naprawione w sposób umożliwiający pojazdowi dojazd do warsztatu i że nie zachodzi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa **jego** pasażerów lub innych użytkowników dróg.

Poprawka

3. Inspektor nie zezwala na użytkowanie pojazdu wykazującego niebezpieczne usterki, dopóki usterki te nie zostaną usunięte w miejscu, **w którym przeprowadzono kontrolę, lub w jednym z najbliższych warsztatów. Jeżeli wykryto usterki w obszarach pojazdu wymienionych w art. 10 ust. 2**, inspektor **zezwała** na użytkowanie pojazdu w celu doprowadzenia go do najbliższego warsztatu, w którym usterki te mogą zostać usunięte, pod warunkiem że niebezpieczne usterki zostały naprawione w sposób umożliwiający pojazdowi dojazd do warsztatu i że nie zachodzi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa pasażerów **pojazdu** lub innych użytkowników dróg.

## Poprawka 58

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 14 – ustęp 3 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Inspektor może zezwolić na przetransportowanie pojazdu wykazującego niebezpieczne usterki do najbliższego miejsca, w którym **pojazd ten** może zostać naprawiony lub zatrzymany.

Poprawka

Inspektor może zezwolić na przetransportowanie pojazdu wykazującego niebezpieczne usterki do najbliższego miejsca, w którym może **on** zostać naprawiony lub zatrzymany.

## Poprawka 59

## Wniosek dotyczący rozporządzenia

## Artykuł 16 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Inspektor przekazuje właściwemu organowi wyniki bardziej szczegółowych kontroli drogowych w rozsądnym terminie po przeprowadzeniu tych kontroli. Właściwy organ **przechowuje** te informacje przez okres 36 miesięcy od daty ich otrzymania.

Poprawka

2. Inspektor przekazuje właściwemu organowi **drogą elektroniczną** wyniki bardziej szczegółowych kontroli drogowych w rozsądnym terminie po przeprowadzeniu tych kontroli. Właściwy organ **wprowadza** te informacje **do krajowego rejestru, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009 oraz przechowuje je** przez okres 36 miesięcy od daty ich otrzymania.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

### Poprawka 60

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 16 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Wyniki kontroli drogowej przekazywane są organowi, który zarejestrował pojazd.

Poprawka

3. Wyniki kontroli drogowej przekazywane są **drogą elektroniczną** organowi, który zarejestrował pojazd, **właścicielowi pojazdu oraz – w przypadku pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim – do europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego przewidzianego w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009.**

### Poprawka 61

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 18 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. W przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek w przypadku pojazdu niezarejestrowanego w państwie członkowskim kontroli, w szczególności usterek prowadzących do zakazu użytkowania pojazdu, punkt kontaktowy informuje o wynikach kontroli właściwy organ państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany.

Poprawka

1. W przypadku stwierdzenia poważnych lub niebezpiecznych usterek w przypadku pojazdu niezarejestrowanego w państwie członkowskim kontroli, w szczególności usterek prowadzących do zakazu użytkowania pojazdu, punkt kontaktowy informuje o wynikach kontroli właściwy organ państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany.

**Państwo członkowskie rejestracji uwzględnia te informacje przy klasyfikacji przedsiębiorstw zgodnie z art. 6 ust. 2.**

Informacja ta obejmuje elementy sprawozdania z kontroli drogowej określone w załączniku VI.

Informacja ta obejmuje elementy sprawozdania z kontroli drogowej określone w załączniku VI, **podawana jest w standardowym formacie i przekazywana za pośrednictwem krajowego rejestru elektronicznego przewidzianego w art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.**

Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedur zgłaszania pojazdów wykazujących poważne lub niebezpieczne ustyki właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.

Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedur zgłaszania pojazdów wykazujących poważne lub niebezpieczne ustyki właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.

### Poprawka 62

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 18 – ustęp 2 – akapit drugi

Tekst proponowany przez Komisję

Właściwy organ państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, informuje o podjętych działaniach **państwo członkowskie**, w którym przeprowadzono kontrolę.

Poprawka

Właściwy organ państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, informuje o podjętych działaniach **właściwy organ państwa członkowskiego**, w którym przeprowadzono kontrolę, **oraz wprowadza informacje do europejskiego rejestru przedsiębiorców transportu drogowego.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 63****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 18 – ustęp 2 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Jeżeli zostaną stwierdzone poważne lub niebezpieczne usterki, należy przekazać nazwę podmiotu gospodarczego do punktu kontaktowego zgodnie z art. 16.

**Poprawka 64****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 18 – ustęp 2 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2b. Państwo członkowskie rejestracji przekazuje organowi przeprowadzającemu drogową kontrolę techniczną informacje na temat profilu ryzyka przedsiębiorstwa, którego pojazd podlega kontroli. Informacje te przekazywane są w formie elektronicznej w rozsądnym terminie. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe zasady dotyczące procedur przekazywania tych informacji takim organom.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 23 ust. 2.

**Poprawka 65****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 20 – ustęp 2 – akapit drugi**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja przekazuje **zebrane dane** Parlamentowi Europejskiemu.

Komisja przekazuje Parlamentowi Europejskiemu **sprawozdanie zawierające syntezę zgromadzonych danych**.

**Poprawka 66****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 22 – ustęp 2**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 21, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia [wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 21, powierza się Komisji na **okres pięciu lat** od dnia [wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

### Poprawka 67

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 24 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Zasady określone zgodnie z ust. 1 obejmują kary za niepodjęcie przez kierowcę lub podmiot gospodarczy współpracy z inspektorem i za **nieusunięcie usterek stwierdzonych w trakcie kontroli**.

Poprawka

2. Zasady określone zgodnie z ust. 1 obejmują kary za niepodjęcie przez kierowcę lub podmiot gospodarczy współpracy z inspektorem i za **eksploatowanie pojazdu bez uprawnienia, wyływające z niedotrzymania przepisów art. 14.**

### Poprawka 68

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Załącznik II – część 2 – punkt 5.2.2 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

5.2.2. Koła                      Kontrola wzrokowa obu stron każdego koła pojazdu.

Poprawka Parlamentu

5.2.2. Koła                      Kontrola wzrokowa obu stron każdego koła **da) Koło niepasujące do piasty** pojazdu.

### Poprawka 69

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Załącznik II – część 2 – punkt 5.2.3 – kolumna 2: Metoda

Tekst proponowany przez Komisję

Opony    Kontrola wzrokowa całej opony poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu.

Poprawka Parlamentu

Opony    Kontrola wzrokowa całej opony poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu.

**Użycie manometru do sprawdzenia ciśnienia powietrza w oponach i porównanie go z wartościami podanymi przez producenta.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 70****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik III – część 1 – nagłówek: Niebezpieczne usterki – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Dalsza eksploatacja** pojazdu na drodze **jest zabroniona**, chociaż w niektórych przypadkach można wydać zezwolenie na kierowanie pojazdem przy zachowaniu określonych warunków bezpośrednio na wyznaczone miejsce, np. w celu naprawy lub zajęcia pojazdu.

Poprawka

Usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego **i uzasadniające wydanie przez dane państwo członkowskie lub jego właściwe organy zakazu użytkowania** pojazdu na drodze, chociaż w niektórych przypadkach można wydać zezwolenie na kierowanie pojazdem przy zachowaniu określonych warunków bezpośrednio na wyznaczone miejsce, np. w celu **bezzwłocznej** naprawy lub zajęcia pojazdu.

**Poprawka 71****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik III – część 2 – punkt 5.2.3 – litera e**

Tekst proponowany przez Komisję

5.2.3. Opony	e) Głębokość bieżnika <b>niezgodna z wymogami (1)</b> .	X	X
	<b>Mniej niż 80 % wymaganej głębokości bieżnika</b>		

Poprawka Parlamentu

5.2.3. Opony	e) <b>Minimalna, zgodna z przepisami</b> głębokość bieżnika.	X	X
	<b>Głębokość bieżnika opon poniżej głębokości minimalnej, zgodnej z przepisami.</b>		

**Poprawka 72****Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik III – część 2 – punkt 5.2.3 – litera g a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

5.2.3. Opony

Poprawka Parlamentu

5.2.3. Opony	<b>ga) Ciśnienie eksploatacyjne w jednej z opon używanych w pojeździe zmniejszone o 20 %</b>	X	X
--------------	--	---	---

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

**Poprawka 73**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Załącznik IV**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

**skreślony**

P7\_TA(2013)0297

**Badania przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep \*\*\*I**

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski dnia 2 lipca 2013 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającego dyrektywę 2009/40/WE (COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)) <sup>(1)</sup>

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2016/C 075/34)

**Poprawka 1**  
**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 3**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3) Badania przydatności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu gwarantującego, że pojazdy są utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. System ten powinien obejmować przeprowadzanie regularnych badań przydatności do ruchu drogowego wszystkich pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, jak również przepisy dotyczące procedury rejestracji pojazdów **w celu zapewnienia, aby na drogach nie były używane pojazdy**, które stanowią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego.

(3) Badania przydatności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu gwarantującego, że pojazdy są utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. System ten powinien obejmować przeprowadzanie regularnych badań przydatności do ruchu drogowego wszystkich pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, jak również przepisy dotyczące procedury rejestracji pojazdów. **Badania okresowe powinny stanowić główne narzędzie zapewnienia przydatności do ruchu drogowego. Kontrole drogowe pojazdów użytkowych powinny jedynie uzupełniać badania okresowe i dotyczyć pojazdów**, które stanowią bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

<sup>(1)</sup> Sprawa została przekazana właściwej komisji do ponownego rozpatrzenia zgodnie z art. 57 ust. 2 akapit drugi (A7-0210/2013).