

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)) ⁽¹⁾

(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.

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

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 2**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 3 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (3a) *Bez uszczerbku dla wymogów dotyczących okresowego badania przydatności do ruchu drogowego wszystkie pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą nadawać się do ruchu drogowego w każdym momencie ich eksploatacji.*

Poprawka 3**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 3 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (3b) *Wdrażanie środków służących zapewnieniu przydatności pojazdów do ruchu drogowego powinno obejmować kampanie uświadamiające adresowane do właścicieli pojazdów i mające na celu rozwijanie dobrych praktyk i nawyków wynikających z podstawowych kontroli ich pojazdów.*

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawki 4 i 115

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 okresowych badań przydatności do ruchu drogowego – że po wprowadzeniu do obrotu pojazdy w dalszym ciągu spełniają normy bezpieczeństwa w ciągu całego cyklu ich użytkowania. **System ten powinien obowiązywać w odniesieniu** do kategorii pojazdów określonych w dyrektywie 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i *uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG*, dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, oraz w dyrektywie 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz *uchylającej dyrektywę 74/150/EWG*.

Poprawka

- (4) W Unii przyjęto szereg norm technicznych i wymogów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów. Należy jednak zagwarantować – stosując system okresowych badań przydatności do ruchu drogowego – że po wprowadzeniu do obrotu pojazdy w dalszym ciągu spełniają normy bezpieczeństwa w ciągu całego cyklu ich użytkowania. **Wszelkie elementy zmodernizowanego wyposażenia, mające wpływ na właściwości pojazdu w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska, nie powinny negatywnie wpływać na te właściwości określone w momencie dokonania homologacji, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do użytku. Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badań przydatności do ruchu drogowego** kategorii pojazdów określonych w dyrektywie 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych; **ten krajowy system badań przydatności do ruchu drogowego powinien obowiązywać w odniesieniu do kategorii pojazdów określonych w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, oraz w dyrektywie 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi.**

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5a) **Wczesne wykrycie w pojeździe silnikowym usterki mającej wpływ na jego przydatność do ruchu drogowego przyczynia się do usunięcia tej usterki, a tym samym do uniknięcia wypadku; zaoszczędzone koszty związane ze skutkami wypadków powinny służyć stworzeniu systemu zachęt.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

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

Tekst proponowany przez Komisję

- (6) Źródłem znacznej części ogólnej ilości emisji w transporcie drogowym, w szczególności emisji CO₂, jest niewielka grupa pojazdów z niesprawnymi układami kontroli emisji. Szacuje się, że 5 % floty pojazdów odpowiada za 25 % ogółu emisji zanieczyszczeń. Dlatego też system okresowych badań przydatności do ruchu drogowego przyczyniłby się także do poprawy stanu środowiska poprzez obniżenie średniego poziomu emisji na pojazd.

Poprawka

- (6) Źródłem znacznej części ogólnej ilości emisji w transporcie drogowym, w szczególności emisji CO₂, jest niewielka grupa pojazdów z niesprawnymi układami kontroli emisji. Szacuje się, że 5 % floty pojazdów odpowiada za 25 % ogółu emisji zanieczyszczeń. **Dotyczy to również wzrostu emisji cząstek stałych i NO_x z nowocześnie zaprojektowanych silników, wymagających bardziej kompleksowego badania poziomu emisji, obejmującego kontrolę – z wykorzystaniem elektronicznego urządzenia kontrolnego – integralności i funkcjonalności pokładowego układu diagnostycznego pojazdu, potwierdzoną przetestowaniem rury wydechowej, by zapewnić kompletny test systemu emisji, jako że badanie dotyczące samego tylko pokładowego układu diagnostycznego pojazdu nie jest wiarygodne.** Dlatego też system okresowych badań przydatności do ruchu drogowego przyczyniłby się także do poprawy stanu środowiska poprzez obniżenie średniego poziomu emisji na pojazd.

Poprawka 8**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 8**

Tekst proponowany przez Komisję

- (8) Pojazdy rolnicze o maksymalnej prędkości projektowej ponad 40 km/h **coraz częściej** wykorzystywane są zamiast samochodów ciężarowych do **zadań transportowych o lokalnym zasięgu**. **Zagrożenie związane z ich użytkowaniem jest zbliżone do zagrożenia występującego w przypadku samochodów ciężarowych, dlatego pod kątem badań przydatności do ruchu drogowego tę kategorię pojazdów należy traktować** tak samo jak samochody ciężarowe.

Poprawka

- (8) 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.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

- (9) Pojazdy mające wartość historyczną **mają służyć** zachowaniu dziedzictwa epoki, w której zostały zbudowane, **przy czym uważa się, że** rzadko **korzystają one z dróg publicznych**. Decyzję o przedłużeniu terminu okresowych badań przydatności do ruchu drogowego dla tego rodzaju pojazdów należy pozostawić w gestii państw członkowskich. Także w przypadku pozostałych rodzajów pojazdów specjalistycznych zadanie uregulowania kwestii badań przydatności do ruchu drogowego należy pozostawić w rękach państw członkowskich.

Poprawka

- (9) Pojazdy mające wartość historyczną **służą** zachowaniu dziedzictwa epoki, w której zostały zbudowane, **są utrzymywane w odpowiednim stanie historycznym oraz są rzadko wykorzystywane jako pojazdy codziennego użytku**. Decyzję o przedłużeniu terminu okresowych badań przydatności do ruchu drogowego dla tego rodzaju pojazdów należy pozostawić w gestii państw członkowskich **lub należy w inny sposób uregulować system przeprowadzania badań ich przydatności do ruchu drogowego**. Także w przypadku pozostałych rodzajów pojazdów specjalistycznych zadanie uregulowania kwestii badań przydatności do ruchu drogowego należy pozostawić w rękach państw członkowskich.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

- (10) Kwestia badań przydatności do ruchu drogowego jest przedmiotem suwerennych działań państw członkowskich, **a zatem powinna ona być rozstrzygana przez te państwa lub przez nadzorowane przez nie organy, którym powierzono to zadanie**. Państwa członkowskie powinny nadal być bezwzględnie odpowiedzialne za badania przydatności do ruchu drogowego, nawet jeżeli w ramach systemu krajowego dopuszcza się zatwierdzanie organów prywatnych, w tym organów wykonujących także naprawy.

Poprawka

- (10) Kwestia badań przydatności do ruchu drogowego jest przedmiotem suwerennych działań państw członkowskich **i jako takie badania te przeprowadzane są przez zainteresowane państwo członkowskie, organizację publiczną upoważnioną przez państwo lub organizacje lub instytucje w tym celu wyznaczone i nadzorowane bezpośrednio przez państwo, włączając należycie upoważnione podmioty prywatne**. W przypadku gdy organizacje wyznaczone do przeprowadzania badań technicznych prowadzą jednocześnie działalność jako stacje obsługi pojazdów, państwa członkowskie powinny dołożyć wszelkich starań, aby zapewnić obiektywność i wysoką jakość badań technicznych.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (10a) **W celu lepszego stosowania zasady swobodnego przepływu na terytorium Unii świadectwo przydatności do ruchu drogowego wydane w pierwotnym państwie członkowskim rejestracji powinno być wzajemnie uznawane między państwami członkowskimi do celów powtórnej rejestracji.**

Poprawka

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 12**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 10 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (10b) *Kiedy zostanie dowiedzione, że osiągnięto dostateczną harmonizację badań przydatności do ruchu drogowego, należy ustanowić przepisy dotyczące pełnego wzajemnego uznawania świadectw przydatności do ruchu drogowego w całej Unii.*

Poprawka 13**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 11**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (11) Na potrzeby kontroli pojazdów, a w szczególności ich elektronicznych podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo, konieczne jest posiadanie dostępu do specyfikacji technicznych każdego pojazdu. Dlatego też producenci pojazdów powinni obok pełnego zbioru danych objętych zakresem świadectwa zgodności (CoC) udostępnić także dane niezbędne do weryfikacji sprawności elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska. **Podobnie w tym samym celu należy stosować przepisy dotyczące dostępu do informacji o naprawach i konserwacji, zapewniając stacjom kontroli pojazdów dostęp do tych elementów informacji, które są niezbędne do badań przydatności do ruchu drogowego.** Ma to szczególnie kluczowe znaczenie w obszarze układów sterowanych elektronicznie i powinno dotyczyć wszystkich części zamontowanych przez producenta.
- (11) Na potrzeby kontroli pojazdów, a w szczególności ich elektronicznych podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo, konieczne jest posiadanie dostępu do specyfikacji technicznych każdego pojazdu. Dlatego też producenci pojazdów powinni obok pełnego zbioru danych objętych zakresem świadectwa zgodności (CoC) udostępnić także dane niezbędne do weryfikacji sprawności systemów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska. **Dane powinny obejmować szczegółowe informacje umożliwiające monitorowanie sprawności systemów odpowiadających za bezpieczeństwo pojazdów w sposób pozwalający na ich kontrolowanie w środowisku okresowych kontroli technicznych w celu określenia przewidywalnego wskaźnika przydatności bądź nieprzydatności do ruchu drogowego.**

Poprawka 14**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 12**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (12) Aby osiągnąć wysoką jakość badań na terenie całej Unii, wymagania w zakresie przyrządów wykorzystywanych do przeprowadzania badań, ich konserwacji i kalibracji należy określić na szczeblu unijnym.
- (12) Aby osiągnąć wysoką jakość badań na terenie całej Unii, wymagania w zakresie przyrządów wykorzystywanych do przeprowadzania badań, ich konserwacji i kalibracji należy określić na szczeblu unijnym. **Należy stworzyć zachęty sprzyjające innowacjom w zakresie systemów kontroli, procedur oraz oprzyrządowania, co umożliwi dalsze ograniczenie wydatków i poprawę użytkowania.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

- (13) Przeprowadzając badania przydatności do ruchu drogowego diagności powinni działać niezależnie, przy czym należy unikać wszelkich konfliktów interesów. **Wyniki badań przydatności do ruchu drogowego nie powinny być zatem powiązane z wysokością wynagrodzenia lub jakimikolwiek korzyściami ekonomicznymi bądź osobistymi.**

Poprawka

- (13) Przeprowadzając badania przydatności do ruchu drogowego diagności powinni działać niezależnie, przy czym należy unikać wszelkich konfliktów interesów. **Państwa członkowskie powinny dopilnować, by przeglądy przeprowadzane prawidłowo, oraz powinny zwrócić szczególną uwagę na obiektywny charakter przeglądów.**

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (13a) **Jakość i bezstronność stacji kontroli pojazdów ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celu większego bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego też stacje kontroli pojazdów prowadzące badania przydatności do ruchu drogowego powinny na przykład spełniać minimalne wymogi określone w normie ISO 17020 dotyczącej ogólnych kryteriów działania różnych rodzajów jednostek inspekcyjnych.**

Poprawka

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

- (14) Wyników badań nie należy zmieniać do celów komercyjnych. Jedynie w przypadku gdy ustalenia z przeprowadzonego przez diagnostę badania przydatności do ruchu drogowego okażą się wyraźnie nieprawidłowe, organ nadzoru powinien mieć możliwość dokonania zmian w wynikach badania przydatności do ruchu drogowego.

Poprawka

- (14) Wyników badań nie należy zmieniać do celów komercyjnych. Jedynie w przypadku, gdy ustalenia z przeprowadzonego przez diagnostę badania przydatności do ruchu drogowego okażą się wyraźnie nieprawidłowe, organ nadzoru powinien mieć możliwość dokonania zmian w wynikach badania przydatności do ruchu drogowego **oraz nałożenia odpowiedniej kary na podmiot, który wydał zaświadczenie.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 18**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 15***Tekst proponowany przez Komisję*

- (15) Wysokie standardy badań przydatności do ruchu drogowego wymagają wysokiego poziomu kwalifikacji i kompetencji kadry diagnostów. Należy ustanowić system szkolenia obejmujący szkolenie wstępne i okresowe szkolenia przypominające. Należy ustanowić okres przejściowy pozwalający obecnej kadrze diagnostów na sprawne dostosowanie się do systemu szkoleń okresowych.

Poprawka

- (15) Wysokie standardy badań przydatności do ruchu drogowego wymagają wysokiego poziomu kwalifikacji i kompetencji kadry diagnostów. Należy ustanowić system szkolenia obejmujący szkolenie wstępne i okresowe szkolenia przypominające. Należy ustanowić okres przejściowy pozwalający obecnej kadrze diagnostów na sprawne dostosowanie się do systemu szkoleń okresowych. **Państwom członkowskim, które już wprowadziły wyższe wymogi dotyczące szkolenia, kompetencji i kontroli, niż przewidują to wymogi minimalne, należy zezwolić na utrzymanie wysokich standardów.**

Poprawka 19**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 17***Tekst proponowany przez Komisję*

- (17) Częstotliwość badań należy dostosować w zależności od rodzaju pojazdu **oraz jego przebiegu**. Prawdopodobieństwo wystąpienia usterek technicznych w pojazdach zwiększa się wraz z przekroczeniem przez nie określonego wieku **oraz, w szczególności jeśli są one intensywnie eksploatowane, określonego przebiegu**. Dlatego też należy **zwiększyć częstotliwość badań** w przypadku starszych pojazdów **oraz pojazdów z dużym przebiegiem**.

Poprawka

- (17) Częstotliwość badań należy dostosować w zależności od rodzaju pojazdu. Prawdopodobieństwo wystąpienia usterek technicznych w pojazdach zwiększa się wraz z przekroczeniem przez nie określonego wieku. Dlatego też **badania** należy **przeprowadzać częściej** w przypadku starszych pojazdów.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

- (19) Badania przydatności do ruchu drogowego powinny obejmować wszystkie elementy istotne z punktu widzenia projektu, konstrukcji i wyposażenia właściwych dla badanego pojazdu. Uwzględniając te elementy oraz bieżący stan zaawansowania technologicznego pojazdów, do wykazu badanych elementów należy włączyć nowoczesne układy elektroniczne. Aby doprowadzić do harmonizacji badań przydatności do ruchu drogowego, dla każdego z badanych elementów należy określić metody badań.

Poprawka

- (19) Badania przydatności do ruchu drogowego powinny obejmować wszystkie elementy istotne z punktu widzenia projektu, konstrukcji i wyposażenia właściwych dla badanego pojazdu. **Elementy te należy uaktualnić, aby uwzględnić postępy w badaniach i postępy techniczne w zakresie bezpieczeństwa pojazdów. Niestandardowe koła umieszczone na niestandardowych osiach należy traktować jak elementy o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa i w związku z tym należy objąć je badaniami przydatności do ruchu drogowego.** Uwzględniając te elementy oraz bieżący stan zaawansowania technologicznego pojazdów, do wykazu badanych elementów należy włączyć nowoczesne układy elektroniczne. Aby doprowadzić do harmonizacji badań przydatności do ruchu drogowego, dla każdego z badanych elementów należy określić metody badań.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (20a) **Standardy badania przydatności do ruchu drogowego powinny być ustalane na wspólnym ogólnounijnym wysokim poziomie minimalnym, co umożliwi tym państwom członkowskim, w których przypadku poziom badań przydatności do ruchu drogowego jest już wyższy od wymaganego na mocy niniejszego rozporządzenia, utrzymanie wyższych standardów oraz, w stosownych przypadkach, dostosowanie ich do postępu technicznego.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 22**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 21***Tekst proponowany przez Komisję*

- (21) Posiadacz dowodu rejestracyjnego pojazdu przechodzącego badanie przydatności do ruchu drogowego, w trakcie którego wykryto usterki, w szczególności **usterki stanowiące** zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinien niezwłocznie te usterki usunąć. W przypadku niebezpiecznych usterek **należy cofnąć rejestrację pojazdu** do momentu całkowitego ich usunięcia.

Poprawka

- (21) Posiadacz dowodu rejestracyjnego pojazdu przechodzącego badanie przydatności do ruchu drogowego, w trakcie którego wykryto usterki, w szczególności **pojazdu stanowiącego** zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinien niezwłocznie te usterki usunąć. W przypadku niebezpiecznych usterek **pojazd nie powinien być eksploatowany na drogach publicznych** do momentu całkowitego ich usunięcia.

Poprawka 23**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 22***Tekst proponowany przez Komisję*

- (22) **Świadectwo** przydatności do ruchu drogowego powinno być wydawane po każdym badaniu i **zawierać – między innymi – informacje dotyczące tożsamości pojazdu oraz informacje o wynikach badania. Aby umożliwić odpowiednie odtwarzanie wyników badań przydatności do ruchu drogowego**, państwa członkowskie powinny gromadzić i przechowywać tego rodzaju informacje w bazie danych.

Poprawka

- (22) **Celem dopilnowania podjęcia właściwych działań następczych w związku z wynikami badania, świadectwo** przydatności do ruchu drogowego powinno być wydawane po każdym badaniu i **powinno również być tworzone w formacie elektronicznym o takim samym poziomie szczegółowości w odniesieniu do tożsamości pojazdu i wyników badań jak w oryginalnym świadectwie badania. Ponadto** państwa członkowskie powinny gromadzić i przechowywać tego rodzaju informacje w **centralnej** bazie danych **w celu zapewnienia łatwej weryfikacji autentyczności wyników okresowej kontroli technicznej.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 22 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (22a) *Jako że niektóre państwa członkowskie nie wymagają rejestracji niektórych kategorii pojazdów, takich jak lekkie przyczepy, informację o korzystnym przebiegu badania przydatności do ruchu drogowego należy udostępnić przez umieszczenie poświadczenia w widocznym miejscu w pojeździe.*

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (23) Ocenia się, że w przypadku od 5 do 12 % transakcji sprzedaży samochodów używanych dochodzi do oszustwa polegającego na fałszowaniu przebiegu. Skutkiem tych oszustw jest znaczny koszt w wysokości kilku miliardów euro rocznie, który ponosi społeczeństwo, oraz błędna ocena stanu przydatności do ruchu drogowego *pojazdu*. W ramach walki z oszustwami polegającymi na fałszowaniu przebiegu można by ułatwić wykrywanie manipulacji lub ingerencji w stan licznika poprzez rejestrowanie przebiegu w świadectwie przydatności do ruchu drogowego w połączeniu z obowiązkiem przedstawiania świadectwa z poprzedniego badania. Należy **również** w sposób bardziej usystematyzowany uznać oszustwa polegające na fałszowaniu przebiegu za przestępstwo podlegające karze.

- (23) Ocenia się, że w przypadku od 5 do 12 % transakcji sprzedaży samochodów używanych **w jednym kraju (a w przypadku sprzedaży transgranicznej liczba ta jest znacznie wyższa)** dochodzi do oszustwa polegającego na fałszowaniu przebiegu. Skutkiem tych oszustw jest znaczny koszt w wysokości kilku miliardów euro rocznie, który ponosi społeczeństwo, oraz błędna ocena stanu przydatności *pojazdu* do ruchu drogowego. W ramach walki z oszustwami polegającymi na fałszowaniu przebiegu można by ułatwić wykrywanie manipulacji lub ingerencji w stan licznika poprzez rejestrowanie przebiegu w świadectwie przydatności do ruchu drogowego w połączeniu z obowiązkiem przedstawiania świadectwa z poprzedniego badania. **Do uniknięcia manipulacji i udostępnienia ważnych informacji przyczyniłoby się także utworzenie elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach, w której rejestrowałoby się przebieg pojazdów i ciężkie wypadki, w których uczestniczyły pojazdy w ciągu całego cyklu ich użytkowania, z należyтым poszanowaniem ochrony danych.** Należy **ponadto** w sposób bardziej usystematyzowany uznać oszustwa polegające na fałszowaniu przebiegu za przestępstwo podlegające karze.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 26**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 25***Tekst proponowany przez Komisję*

- (25) Badania przydatności do ruchu drogowego stanowią element szerszych ram przepisów, regulujących kwestie dotyczące pojazdów przez cały cykl ich użytkowania – od homologacji przez rejestracje i kontrole aż do złomowania. Stworzenie i wzajemne zintegrowanie krajowych i producenckich elektronicznych baz danych pojazdów **powinno zasadniczo przyczynić** się do poprawy wydajności całego łańcucha administracji pojazdów **oraz doprowadzić do** obniżenia kosztów i obciążeń administracyjnych. **Komisja powinna zatem przeprowadzić badania wykonalności, kosztów i korzyści dotyczące stworzenia europejskiej elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach służącej temu celowi.**

Poprawka

- (25) Badania przydatności do ruchu drogowego stanowią element szerszych ram przepisów, regulujących kwestie dotyczące pojazdów przez cały cykl ich użytkowania – od homologacji przez rejestracje i kontrole aż do złomowania. Stworzenie i wzajemne zintegrowanie krajowych i producenckich elektronicznych baz danych pojazdów **przyczyniłoby** się do poprawy wydajności całego łańcucha administracji pojazdów **i** obniżenia kosztów i obciążeń administracyjnych.

Poprawka 27**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 25 a (nowy)***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

- (25a) **Jako że celem niniejszego rozporządzenia powinno być wsparcie dalszego ujednoczenia i standaryzacji okresowych badań przydatności pojazdów do ruchu drogowego, co powinno ostatecznie doprowadzić do ustanowienia jednolitego rynku okresowych badań przydatności do ruchu drogowego w Unii Europejskiej z systemem wzajemnego uznawania świadectw przydatności do ruchu drogowego umożliwiającym badanie samochodów w którymkolwiek państwie członkowskim, Komisja Europejska powinna przygotować sprawozdanie w sprawie postępów w procesie ujednoczenia, aby określić, kiedy będzie można ustanowić taki system wzajemnego uznawania.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 28**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 26**

Tekst proponowany przez Komisję

(26) W celu **uzupełnienia niniejszej dyrektywy o dalsze szczegóły techniczne** należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu uwzględnienia, w stosownych przypadkach, zmian w *ustawodawstwie* dotyczących unijnej homologacji typu w odniesieniu do kategorii pojazdów, jak również w celu uwzględnienia konieczności aktualizacji załączników w świetle postępu technicznego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka

(26) W celu **uaktualnienia niniejszego rozporządzenia** należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu uwzględnienia, w stosownych przypadkach, zmian w *prawodawstwie* dotyczących unijnej homologacji typu w odniesieniu do kategorii pojazdów, jak również w celu uwzględnienia konieczności aktualizacji załączników w świetle postępu technicznego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka 29**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Motyw 29**

Tekst proponowany przez Komisję

(29) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wspólnych minimalnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów na terenie Unii, nie może zostać w zadowalającym stopniu zrealizowany przez państwa członkowskie i może być w związku z tym lepiej osiągnięty na poziomie unijnym, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

Poprawka

(29) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wspólnych minimalnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów na terenie Unii, nie może zostać w zadowalającym stopniu zrealizowany przez państwa członkowskie i może być w związku z tym lepiej osiągnięty na poziomie unijnym, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu. **Państwa członkowskie mogą postanowić o ustanowieniu wymogów wyższych niż standardy minimalne.**

Poprawka 30**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie ustanawia system okresowych badań przydatności do ruchu drogowego pojazdów.

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie ustanawia system okresowych badań przydatności pojazdów do ruchu drogowego, **przeprowadzanych na podstawie minimalnych standardów technicznych i wymogów w celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 31**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret pierwsze**

Tekst proponowany przez Komisję

-
- pojazdy silnikowe **mające co najmniej cztery koła, wykorzystywane** do przewozu osób i mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategoria pojazdów M1,

Poprawka

-
- pojazdy silnikowe **zaprojektowane i skonstruowane głównie** do przewozu osób i **ich bagażu**, mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategoria pojazdów M1,

Poprawka 32**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret drugie**

Tekst proponowany przez Komisję

-
- pojazdy silnikowe **wykorzystywane** do przewozu osób i mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategorie pojazdów M2 i M3,

Poprawka

-
- pojazdy silnikowe **zaprojektowane i skonstruowane głównie** do przewozu osób i **ich bagażu**, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy – kategorie pojazdów M2 i M3,

Poprawka 33**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret trzecie**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

-
- pojazdy silnikowe **zaprojektowane i skonstruowane głównie** do przewozu **towarów, o maksymalnej masie nieprzekraczającej 3,5 tony** – kategoria pojazdów N1,

Poprawka 34**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret czwarte**

Tekst proponowany przez Komisję

-
- pojazdy silnikowe **wykorzystywane** do przewozu towarów, o maksymalnej **dopuszczalnej** masie przekraczającej **3 500 kg** – kategorie pojazdów N2 i N3,

Poprawka

-
- pojazdy silnikowe **zaprojektowane i skonstruowane głównie** do przewozu towarów, o maksymalnej masie przekraczającej **3,5 tony** – kategorie pojazdów N2 i N3,

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret piąte

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

-
- przyczepy **zaprojektowane i skonstruowane do przewozu towarów lub osób, a także do tego, by zamieszkiwały w nich osoby, i mające masę maksymalną większą niż 750 kg, lecz nieprzekraczającą 3,5 tony** – **kategoria** pojazdów **O2**,

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret szóste

Tekst proponowany przez Komisję

-
- przyczepy i **naczepy o maksymalnej dopuszczalnej masie przekraczającej 3 500 kg** – **kategorie** pojazdów **O3** i **O4**,

Poprawka

-
- przyczepy **zaprojektowane i skonstruowane do przewozu towarów lub osób, a także do tego, by zamieszkiwały w nich osoby, i mające masę maksymalną przekraczającą 3,5 tony** – **kategorie** pojazdów **O3** i **O4**,

Poprawka 117/1

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret siódme

Tekst proponowany przez Komisję

-
- **pojazdy** dwu- lub trzykołowe – **kategorie** pojazdów **L1e**, **L2e**, **L3e**, **L4e**, **L5e**, **L6e** i **L7e**,

Poprawka

-
- **od dnia 1 stycznia 2016 r. pojazdy** dwu- lub trzykołowe – **kategorie** pojazdów **L3e**, **L4e**, **L5e** i **L7e**,

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 – tiret ósme

Tekst proponowany przez Komisję

-
- ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości projektowej przekraczającej 40 km/godz. – **kategoria pojazdów T5**.

Poprawka

-
- ciągniki kołowe **kategorii T5** o maksymalnej prędkości projektowej przekraczającej 40 km/godz. **wykorzystywane głównie na drogach publicznych**.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Państwa członkowskie mogą rozszerzyć obowiązkowe okresowe badania przydatności do ruchu drogowego na inne kategorie pojazdów. Państwa członkowskie informują Komisję o wszelkich podjętych decyzjach dotyczących rozszerzenia badań i podają przyczyny tych decyzji.

Poprawka 117/2

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2018 r. w odniesieniu do następujących kategorii pojazdów, chyba że w sprawozdaniu sporządzanym na podstawie art. 18a Komisja wykaże, iż środki takie byłyby nieskuteczne:

— pojazdy dwu- lub trzykołowe – kategorie pojazdów L1e, L2e i L6e.

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 2 – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

— pojazdów **należących do sił zbrojnych, straży pożarnej, obrony cywilnej, służb pogotowia i ratunkowych,**

— pojazdów **wykorzystywanych przez siły zbrojne, straż pożarną, obronę cywilną, służby pogotowia i ratunkowe,**

Poprawka 41

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – ustęp 2 – tiret czwarte a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

— przyczepy kategorii O2 o maksymalnej masie nieprzekraczającej dwóch ton z wyłączeniem przyczep kategorii O2 będących przyczepami kempingowymi.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 42

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – punkt 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5) „pojazdy dwu lub trzykołowe” oznaczają wszelkie napędzane mechanicznie pojazdy dwukołowe, z przyczepą motocyklową lub bez niej, trzykołowe i czterokołowe;

skreślony

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 –punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7) „pojazd mający wartość historyczną” oznacza dowolny pojazd **spełniający** wszystkie **poniższe** warunki:

7) „pojazd mający wartość historyczną” oznacza dowolny pojazd, **który jest uznany za historyczny przez państwo członkowskie rejestracji lub jeden z jego wyznaczonych organów dopuszczających i spełnia** wszystkie **następujące** warunki:

— został wyprodukowany **przynajmniej** 30 lat temu;

— został wyprodukowany **lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej** 30 lat temu;

— jego **konserwacji dokonuje się z wykorzystaniem części zamiennych odwzorowujących historyczne elementy pojazdu;**

— jego **określony typ, zdefiniowany w odpowiednich aktach prawnych Unii dotyczących homologacji typu, nie jest już produkowany;**

— **nie dokonano w nim żadnych zmian mających wpływ na właściwości techniczne jego głównych podzespołów, takich jak silnik, hamulce, układ kierowniczy lub zawieszenie; oraz**

— **jest zachowany i utrzymany w odpowiednim stanie historycznym, w związku z czym jego właściwości techniczne nie były przedmiotem znaczących zmian;**

— **nie zmieniono jego wyglądu;**

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – punkt 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

9) „badanie przydatności do ruchu drogowego” oznacza sprawdzenie, czy **pojazd może być bezpiecznie użytkowany na drogach publicznych oraz czy spełnia wymogi** w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska **obowiązujące** w momencie dokonania homologacji, pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do użytku, **lub** w momencie jego modernizacji;

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 3 – punkt 13

Tekst proponowany przez Komisję

13) „diagnosta” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie do przeprowadzenia badania przydatności do ruchu drogowego w stacji kontroli pojazdów lub w imieniu właściwego organu;

Poprawka

13) „diagnosta” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie **lub jego właściwy organ** do przeprowadzenia badania przydatności do ruchu drogowego w stacji kontroli pojazdów lub w imieniu właściwego organu;

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Badania przydatności do ruchu drogowego przeprowadzane są **jedynie** przez właściwy organ państwa członkowskiego lub przez **stacje kontroli pojazdów zatwierdzone** przez **państwa członkowskie**.

Poprawka

2. Badania przydatności do ruchu drogowego przeprowadzane są z **zasady w państwie członkowskim, w którym pojazd został zarejestrowany** przez właściwy organ **tego** państwa członkowskiego lub przez **organ publiczny, któremu państwo powierzyło to zadanie, lub przez organy bądź przedsiębiorstwa poświadczone i nadzorowane przez państwo, w tym upoważnione organy prywatne**.

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 4 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Producenci pojazdów zapewniają stacjom kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwemu organowi dostęp do informacji technicznych niezbędnych do przeprowadzenia badań przydatności do ruchu drogowego, zgodnie z załącznikiem I. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedur dostępu do informacji technicznych określonych w załączniku I zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Poprawka

3. Producenci pojazdów zapewniają stacjom kontroli pojazdów **i producentom przyrządów do przeprowadzania badań** lub – w stosownych przypadkach – właściwemu organowi **bezpłatny** dostęp do informacji technicznych niezbędnych do przeprowadzenia badań przydatności do ruchu drogowego, zgodnie z załącznikiem I. **W odniesieniu do producentów przyrządów do przeprowadzania badań informacje te obejmują informacje wymagane w celu umożliwienia dokonania pozytywnej lub negatywnej oceny sprawności elektronicznych układów kontroli pojazdów przy użyciu przyrządów do przeprowadzania badań**. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące procedur dostępu do informacji technicznych określonych w załączniku I **oraz bada możliwość zapewnienia jednego punktu dostępu** zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Rozdział 3 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

WYMOGI DOTYCZĄCE BADAŃ PRZYDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO

Poprawka

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE BADAŃ PRZYDATNOŚCI DO RUCHU DROGOWEGO

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 1 – tiret drugie

Tekst proponowany przez Komisję

— pojazdy kategorii M1, N1 i O2: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, następnie **po dwóch latach, a następnie co rok;**

Poprawka

— pojazdy kategorii M1, N1 i O2: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, następnie **co dwa lata,**

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 1 – tiret trzecie

Tekst proponowany przez Komisję

— pojazdy kategorii M1 zarejestrowane jako taksówki lub ambulanse, pojazdy kategorii M2, M3, N2, N3, **T5**, O3 i O4: jeden rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok.

Poprawka

— pojazdy kategorii M1 zarejestrowane jako taksówki lub ambulanse, pojazdy kategorii M2, M3, N2, N3, O3 i O4: jeden rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 1 – tiret trzecie a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

— **pojazdy kategorii T5 wykorzystywane głównie na drogach publicznych: jeden rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;**

Poprawka

— **pojazdy kategorii T5 wykorzystywane głównie na drogach publicznych: jeden rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;**

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 1 – tiret trzecie b (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

— **pozostałe kategorie pojazdów: w odstępach określonych przez państwo członkowskie rejestracji.**

Poprawka

— **pozostałe kategorie pojazdów: w odstępach określonych przez państwo członkowskie rejestracji.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Każde państwo członkowskie może zapewnić wsparcie finansowe na rzecz badań przydatności do ruchu drogowego, jeżeli posiadacz pojazdu zdecyduje się na skrócenie okresu przeglądu do jednego roku. Okres wsparcia zaczyna się najwcześniej w chwili, gdy pojazd osiąga wiek dziesięciu lat po pierwszej rejestracji.

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. Państwo członkowskie może wymagać, by pojazdy jakiegokolwiek kategorii zarejestrowane na jego terytorium podlegały częstszym okresowym badaniom przydatności do ruchu drogowego.

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. W przypadku gdy pojazd kategorii M1 lub N1 osiągnął przebieg 160 000 km w chwili wykonania pierwszego badania przydatności do ruchu drogowego od pierwszej rejestracji pojazdu, kolejne badania przydatności do ruchu drogowego tego pojazdu wykonuje się co rok.

skreślony

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Posiadacz dowodu rejestracyjnego może zwrócić się do stacji kontroli pojazdów, lub w stosownym przypadku do właściwego organu, o przeprowadzenie badań przydatności do ruchu drogowego w okresie od początku miesiąca poprzedzającego miesiąc, na który przypada rocznica daty, o której mowa w ust. 1, do końca drugiego miesiąca przypadającego po tej dacie, przy czym nie wpływa to na termin kolejnego badania przydatności do ruchu drogowego.

*3. Posiadacz dowodu rejestracyjnego może zwrócić się do stacji kontroli pojazdów, lub w stosownym przypadku do właściwego organu **lub organów bądź przedsiębiorstw poświadczonych i nadzorowanych przez państwo**, o przeprowadzenie badań przydatności do ruchu drogowego w okresie od początku miesiąca poprzedzającego miesiąc, na który przypada rocznica daty, o której mowa w ust. 1, do końca drugiego miesiąca przypadającego po tej dacie, przy czym nie wpływa to na termin kolejnego badania przydatności do ruchu drogowego.*

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 4 – tiret trzecie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

— **w przypadku zmiany posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu.**

skreślone

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 5 – ustęp 4 – tiret trzecie a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

— **w przypadku gdy pojazd osiągnął przebieg 160 000 km.**

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 6 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Badanie przydatności do ruchu drogowego obejmuje obszary, o których mowa w załączniku II pkt 2.

1. Badanie przydatności do ruchu drogowego obejmuje **co najmniej** obszary, o których mowa w załączniku II pkt 2.

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Właściwy organ państwa członkowskiego lub stacja kontroli pojazdów przeprowadza badanie przydatności do ruchu drogowego w odniesieniu do każdego obszaru, o którym mowa w ust. 1, uwzględniając przynajmniej te elementy, które zostały określone w załączniku II pkt 3, oraz stosując obowiązujące metody badań tych elementów wymienione w tym załączniku.

2. Właściwy organ państwa członkowskiego lub stacja kontroli pojazdów przeprowadza badanie przydatności do ruchu drogowego w odniesieniu do każdego obszaru, o którym mowa w ust. 1, uwzględniając przynajmniej te elementy, które zostały określone w załączniku II pkt 3, oraz stosując obowiązujące metody badań tych elementów wymienione w tym załączniku **lub równoważną metodę alternatywną zatwierdzoną przez właściwy organ.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Stacja kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwy organ, który przeprowadził badanie przydatności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydaje dla tego pojazdu świadectwo przydatności do ruchu drogowego, w którym znajdują się co najmniej informacje określone w załączniku IV.

Poprawka

1. Stacja kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwy organ, który przeprowadził badanie przydatności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydaje dla tego pojazdu świadectwo przydatności do ruchu drogowego **dostępne również w formacie elektronicznym, i** w którym znajdują się co najmniej informacje określone w załączniku IV. **W tym celu Komisja sporządza standardowy ogólnounijny formularz na potrzeby badania przydatności do ruchu drogowego.**

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. **Stacja** kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwy organ wydaje osobie, która przekazała pojazd do badania, świadectwo przydatności do ruchu drogowego lub – w przypadku **ustanowienia elektronicznego systemu świadectw przydatności do ruchu drogowego – należyście uwierzytelniony wydruk takiego świadectwa.**

Poprawka

2. **Niezwłocznie po pomyślnym zakończeniu badania stacja** kontroli pojazdów lub – w stosownych przypadkach – właściwy organ wydaje osobie, która przekazała pojazd do badania, świadectwo przydatności do ruchu drogowego lub – w przypadku **gdy świadectwo jest w formacie elektronicznym – udostępnia wydruk wyników badania.**

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. **W przypadku otrzymania wniosku o ponowną rejestrację pojazdu, który pochodzi z innego państwa członkowskiego, organy właściwe do rejestracji pojazdów uznają świadectwo przydatności do ruchu drogowego tego pojazdu po stwierdzeniu ważności świadectwa w momencie ponownej rejestracji. Przydatność do ruchu drogowego jest uznawana na taki sam okres jak na oryginalnym świadectwie, chyba że okres ważności oryginalnego świadectwa przekracza maksymalny uznany prawnie okres ważności świadectwa w państwie członkowskim, w którym pojazd ma być ponownie zarejestrowany. W takim przypadku ważność świadectwa jest wyrównywana w dół i obliczana od dnia, w którym pojazd otrzymał oryginalne świadectwo przydatności do ruchu drogowego. Przed datą wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie powiadamiają się nawzajem o uznawanym przez ich właściwe organy formacie świadectwa przydatności do ruchu drogowego, a także przekazują instrukcje dotyczące weryfikacji autentyczności.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Aby sprawdzić odczyt z licznika kilometrów, w przypadku gdy informacja **ta** nie została przekazana w formie elektronicznej po poprzednim badaniu przydatności do ruchu drogowego, diagnosta żąda od osoby, która przekazała pojazd do badania, przedstawienia świadectwa wydanego po poprzednim badaniu przydatności do ruchu drogowego.

Poprawka

4. Aby sprawdzić odczyt z licznika kilometrów, **jeśli jest on zamontowany, oraz** w przypadku gdy informacja **o odczycie** nie została przekazana w formie elektronicznej po poprzednim badaniu przydatności do ruchu drogowego, diagnosta żąda od osoby, która przekazała pojazd do badania, przedstawienia świadectwa wydanego po poprzednim badaniu przydatności do ruchu drogowego, **jeżeli świadectwo nie zostało wydane w formie elektronicznej.**

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. O wynikach badania przydatności do ruchu drogowego informowany jest organ rejestracji pojazdu. W ramach tego powiadomienia przekazuje się informacje wymienione w świadectwie przydatności do ruchu drogowego.

Poprawka

5. O wynikach badania przydatności do ruchu drogowego informowany jest **niezwłocznie drogą elektroniczną** organ rejestracji pojazdu. W ramach tego powiadomienia przekazuje się informacje wymienione w świadectwie przydatności do ruchu drogowego.

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 9 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. W przypadku stwierdzenia poważnych usterek, właściwy organ **podejmuje** decyzję o warunkach, zgodnie z którymi możliwa jest eksploatacja pojazdu zanim przejdzie on ponowne badanie przydatności do ruchu drogowego. Ponowne badanie przeprowadza się w ciągu sześciu tygodni od pierwotnego badania.

Poprawka

2. W przypadku stwierdzenia poważnych usterek, właściwy organ **krajowy może podjąć** decyzję o warunkach, zgodnie z którymi możliwa jest eksploatacja pojazdu zanim przejdzie on ponowne badanie przydatności do ruchu drogowego. Ponowne badanie przeprowadza się w ciągu sześciu tygodni od pierwotnego badania.

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. W przypadku stwierdzenia niebezpiecznych usterek, **pojazd nie może być eksploatowany** na drogach publicznych, **a jego rejestracja zostaje cofnięta zgodnie z art. 3a dyrektywy XXX Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych dla pojazdów** do czasu usunięcia usterek **i wydania nowego świadectwa przydatności do ruchu drogowego, które potwierdzi przydatność do ruchu drogowego pojazdu.**

Poprawka

3. W przypadku stwierdzenia niebezpiecznych usterek, **państwo członkowskie lub właściwy organ mogą uniemożliwić lub ograniczyć eksploatację pojazdu** na drogach publicznych do czasu usunięcia usterek.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 69**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 10 – ustęp 1***Tekst proponowany przez Komisję*

Stacja kontroli pojazdów lub – w stosownym przypadku – właściwy organ państwa członkowskiego, które przeprowadziły badania przydatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na ich terytorium, wydają poświadczenie każdemu pojazdowi, który przeszedł badanie z pozytywnym skutkiem. Na poświadczeniu tym widnieje data następnego badania przydatności do ruchu drogowego.

Poprawka

Stacja kontroli pojazdów lub – w stosownym przypadku – właściwy organ państwa członkowskiego, które przeprowadziły badania przydatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na ich terytorium, wydają poświadczenie każdemu pojazdowi, który przeszedł badanie z pozytywnym skutkiem. Na poświadczeniu tym widnieje data następnego badania przydatności do ruchu drogowego. **Nie jest konieczne wydanie poświadczenia o przydatności do ruchu drogowego, jeżeli można wykazać w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, że przeprowadzono badanie przydatności do ruchu drogowego, a także wskazać termin kolejnego badania.**

Poprawka 70**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 10 – ustęp 1 a (nowy)***Tekst proponowany przez Komisję**Poprawka*

W przypadku gdy pojazd będący przedmiotem badania należy do kategorii pojazdów, które nie podlegają rejestracji w państwie członkowskim, w którym dopuszczono go do ruchu, poświadczenie przeprowadzenia badania należy umieścić w widocznym miejscu na pojeździe.

Poprawka 71**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 10 – ustęp 2***Tekst proponowany przez Komisję*

Każde państwo członkowskie uznaje poświadczenie wydane zgodnie z ust. 1.

Poprawka

Każde państwo członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez **inne państwa członkowskie** zgodnie z ust. 1 **lub** odpowiadający mu wpis w dokumencie rejestracyjnym pojazdu, pod warunkiem że poświadczenie to wydano dla pojazdu zarejestrowanego w tym państwie członkowskim.

Poprawka 72**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Artykuł 11 – ustęp 1***Tekst proponowany przez Komisję*

1. Wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego muszą być zgodne z minimalnymi wymogami technicznymi ustanowionymi w załączniku V.

Poprawka

1. Wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań przydatności do ruchu drogowego muszą być zgodne **przynajmniej** z minimalnymi wymogami technicznymi ustanowionymi w załączniku V.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 11 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Stacje kontroli pojazdów, w których diagności przeprowadzają badania przydatności do ruchu drogowego, są autoryzowane przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ.

Poprawka 74

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 11 – ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1b. Stacje kontroli pojazdów, które zostały już autoryzowane przez państwa członkowskie przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, podlegają ponownej kontroli pod względem spełniania minimalnych norm po upływie co najmniej pięciu lat od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 11 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Aby spełnić minimalne wymogi zarządzania jakością, stacje kontroli pojazdów są zgodne z wymogami autoryzującego państwa członkowskiego. Stacje kontroli pojazdów zapewniają obiektywność i wysoką jakość badań pojazdów.

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 12 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Badania przydatności do ruchu drogowego prowadzone są przez diagnostów spełniających minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wyszkolenia ustanowione w załączniku VI.

1. Badania przydatności do ruchu drogowego prowadzone są przez diagnostów spełniających minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wyszkolenia ustanowione w załączniku VI. **Państwa członkowskie mogą ustanowić dodatkowe wymogi w zakresie kompetencji i wyszkolenia.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 12 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1a. Państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie szkolenia diagnostów zgodnie z wymogami kwalifikacyjnymi.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Diagnosty spełniający minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykształcenia otrzymują od państwa członkowskiego odpowiednie świadectwo. Świadectwo to zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku VI pkt 3.

2. Diagnosty spełniający minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykształcenia otrzymują świadectwo od właściwych organów lub, w odpowiednich przypadkach, od zatwierdzonych ośrodków szkoleniowych. Świadectwo to zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku VI pkt 3.

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 12 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Diagnosty zatrudniani przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zostają zwolnieni z wymogów ustanowionych w załączniku VI pkt 1. Otrzymują oni od państw członkowskich świadectwo równoważności.

3. Diagnosty zatrudniani lub zatwierdzeni przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów w dniu rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zostają zwolnieni z wymogów ustanowionych w załączniku VI pkt 1. Otrzymują oni od państw członkowskich świadectwo równoważności.

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 12 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Osoba, która wykonała naprawy lub przeprowadziła konserwację pojazdu, nie może pełnić funkcji diagnosty przy późniejszym przeprowadzaniu okresowego badania przydatności do ruchu drogowego tego samego pojazdu, chyba że organ nadzorczy ustalił w sposób zadowalający, że można zagwarantować wysoki poziom obiektywności badania. Państwa członkowskie mogą wprowadzać ostrzejsze wymogi dotyczące rozdziału działalności.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 81

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 12 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Stacja kontroli pojazdów informuje osobę, **która przekazała** pojazd do badania, o **naprawach**, które **muszą zostać przeprowadzone**, i nie zmienia wyników badań do celów komercyjnych.

Poprawka

5. Stacja kontroli pojazdów informuje osobę **lub warsztat naprawy, które przekazały** pojazd do badania, o **usterkach**, które **stwierdzono w pojeździe**, i nie zmienia wyników badań do celów komercyjnych.

Poprawka 82

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – ustęp 1 – akapit pierwszy a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Każde państwo członkowskie zapewnia nadzór nad stacjami kontroli pojazdów na swoim terytorium.

Poprawka 83

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 13 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ są zwolnione z wymogów dotyczących zatwierdzania i nadzoru.

Poprawka

2. Stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ **państwa członkowskiego** są zwolnione z wymogów dotyczących zatwierdzania i nadzoru.

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 15

Tekst proponowany przez Komisję

Komisja przeanalizuje **wykonalność, koszty i korzyści związane ze stworzeniem** elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach, **której celem byłaby wymiana** informacji na temat danych dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów i producentami pojazdów.

Poprawka

Komisja przeanalizuje **najbardziej skuteczny i efektywny sposób utworzenia** elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach **dzięki wykorzystaniu istniejących i wdrożonych już rozwiązań informatycznych w odniesieniu do międzynarodowej wymiany danych, tak by zminimalizować koszty i uniknąć powielania. W analizie rozważone zostaną najbardziej odpowiednie sposoby połączenia istniejących systemów krajowych w celu wymiany** informacji na temat danych dotyczących badań przydatności do ruchu drogowego **i odczytów liczników kilometrów** między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów, **producentami przyrządów do przeprowadzania badań** i producentami pojazdów.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Na podstawie tej analizy Komisja **przedstawi** różne warianty strategiczne i dokona ich oceny, w tym w odniesieniu do możliwości zniesienia wymogu wydawania poświadczenia przeprowadzenia badania przewidzianego w art. 10. Te zanonimizowane dane związane wyłącznie z pojazdem powinny być dostępne dla diagnostów na potrzeby kontroli przedstawionego pojazdu oraz dla posiadaczy pojazdu do celów wydania karty pojazdu.

Komisja przeanalizuje także gromadzenie i rejestrowanie już dostępnych i istotnych dla bezpieczeństwa danych o pojazdach, które uczestniczyły w poważnych wypadkach. Dane te powinny obejmować przynajmniej informacje o istotnych dla bezpieczeństwa elementach pojazdu, które zostały wymienione i naprawione.

Informacje dotyczące historii pojazdu należy udostępnić diagnostom do celów kontroli danego pojazdu oraz w formie anonimowej – państwowi członkowskim do celów planowania i realizacji środków zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego, jak również posiadaczowi dowodu rejestracyjnego pojazdu lub właścicielowi pojazdu.

Na podstawie tej analizy Komisja **przedstawia** różne warianty strategiczne i dokona ich oceny, w tym w odniesieniu do możliwości zniesienia wymogu wydawania poświadczenia przeprowadzenia badania przewidzianego w art. 10. **oraz utworzenia systemu wymiany informacji między państwami członkowskimi, w razie sprzedaży transgranicznej pojazdów, o stanie liczników kilometrów tych pojazdów oraz o poważnych wypadkach, w których uczestniczyły te pojazdy w całym okresie ich użytkowania.** Te zanonimizowane dane związane wyłącznie z pojazdem powinny być dostępne dla diagnostów na potrzeby kontroli przedstawionego pojazdu oraz dla posiadaczy pojazdu do celów wydania karty pojazdu.

Poprawka 85

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 17

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 19 w celu:

- **odpowiedniej aktualizacji** art. 2 ust. 1 i art. 5 ust. 1 i 2 w celu uwzględnienia zmian w odniesieniu do kategorii pojazdów wynikających z **wprowadzenia** zmian w **aktach prawnych**, o których mowa w art. 3 ust. 1,
- **aktualizacji załączników w świetle postępu technicznego lub w celu uwzględnienia zmian w międzynarodowych lub unijnych aktach prawnych.**

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 18 w celu **aktualizacji**:

- a) **oznaczenia kategorii pojazdów w, odpowiednio, art. 2 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1 i 2 w przypadku** zmian kategorii pojazdów wynikających ze zmian **przepisów dotyczących homologacji typu**, o których mowa w art. 2 ust. 1, **bez zmiany zakresu i częstotliwości badań;**
- b) **załącznika II pkt 3 w odniesieniu do metod i kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający, załącznika V w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, a także załącznika I w sytuacji, gdy do przeprowadzenia badania przydatności do ruchu drogowego wymagane są dodatkowe informacje;**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- c) załącznika II pkt 3 w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod badania, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadawalający, załącznika III w odniesieniu do oceny usterek oraz załącznika V w celu dostosowania tych aspektów do rozwoju przepisów UE dotyczących bezpieczeństwa i ochrony środowiska, a także załącznika I w sytuacji, gdy do przeprowadzenia badania przydatności do ruchu drogowego wymagane są dodatkowe informacje.

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 18 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 17, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia [wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 17, powierza się Komisji na **okres pięciu lat** od dnia [wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień najpóźniej w terminie dziewięciu miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na okresy o tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed zakończeniem każdego okresu.**

Poprawka 87

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 18a

Sprawozdawczość w zakresie pojazdów dwu- lub trzykołowych

Nie później niż [trzy lata od daty publikacji niniejszego rozporządzenia] Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z objęcia pojazdów dwu- i trzykołowych zakresem niniejszego rozporządzenia. W sprawozdaniu ocenia się sytuację dotyczącą bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii w odniesieniu do tej kategorii pojazdów. W szczególności Komisja porównuje wyniki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego tej kategorii pojazdów w państwach członkowskich, które przeprowadzają badania przydatności do ruchu drogowego tej kategorii pojazdów, z wynikami uzyskanymi w państwach członkowskich, w których ta kategoria pojazdów nie podlega badaniom, w celu oceny, czy badanie pojazdów dwu- i trzykołowych jest współmierne do ustanowionych celów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego. W odpowiednich przypadkach sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 110
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 18b

Składanie sprawozdań

Nie później niż [pięć lat od daty publikacji niniejszego rozporządzenia] Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do częstotliwości badań, stopnia harmonizacji okresowych badań przydatności do ruchu drogowego oraz skuteczności przepisów dotyczących wzajemnego uznawania świadectw przydatności do ruchu drogowego w przypadku powtórnej rejestracji pojazdów pochodzących z innego państwa członkowskiego. Sprawozdanie to obejmuje również analizę tego, czy istnieje wystarczający poziom harmonizacji, umożliwiający pełne wzajemne uznawanie świadectw przydatności do ruchu drogowego w całej Unii oraz czy istnieje potrzeba wyższych norm europejskich dla osiągnięcia tego celu. W odpowiednich przypadkach sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.

Poprawka 88
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 19 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Każde państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu dopilnowania, aby manipulacje lub ingerencje w stan licznika kilometrów uznane zostały za przestępstwo i podlegały skutecznej, proporcjonalnej, odstraszającej i niedyskryminacyjnej karze.

2. Każde państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu dopilnowania, aby manipulacje lub ingerencje **w części lub systemy pojazdu istotne dla zachowania zgodności z wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa i ochrony środowiska, lub** w stan licznika kilometrów uznane zostały za przestępstwo i podlegały skutecznej, proporcjonalnej, odstraszającej i niedyskryminacyjnej karze, **a także w celu zapewnienia dokładności odczytów licznika kilometrów przez cały okres użytkowania pojazdu.**

Poprawka 89
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część 5 – punkt 5.3 – tiret ósme a (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

— **zalecane ciśnienie w oponie**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 90

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część 1 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W przypadku gdy nie można przeprowadzić badania pojazdu za pomocą zalecanej metody określonej w niniejszym załączniku, stacja kontroli może przeprowadzić badanie zgodnie z alternatywną metodą zatwierdzoną na piśmie przez odpowiedni właściwy organ. Właściwy organ musi mieć pewność, że normy bezpieczeństwa i ochrony środowiska zostaną utrzymane.

Poprawka 91

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część 3 – punkt 1.8 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

1.8. Płyn hamulcowy	Pomiar temperatury wrzenia lub zawartości wody	(a) temperatura wrzenia płynu hamulcowego zbyt niska lub zawartość wody zbyt wysoka
---------------------	--	--

Poprawka Parlamentu

1.8. Płyn hamulcowy	Pomiar temperatury wrzenia lub zawartości wody	(a) temperatura wrzenia płynu hamulcowego zbyt niska
---------------------	--	--

Poprawka 92

Wniosek dotyczący rozporządzenia Załącznik II – część 3 – punkt 3.3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o takiej funkcji	Kontrola wzrokowa.	(a) Brak lusterka lub urządzenia, lub mocowanie niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ .
---	--------------------	---

Poprawka Parlamentu

3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o takiej funkcji	Kontrola wzrokowa.	(a) Brak lusterka lub urządzenia, lub mocowanie niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ , w tym z wymogami określonymi w dyrektywie 2007/38/WE w sprawie wyposażenia samochodów ciężarowych zarejestrowanych we Wspólnocie w lusterka samochodowe.
---	--------------------	--

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 93**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik II – część 3 – punkt 4.1.2**

Tekst proponowany przez Komisję

4.1.2. Ustawienie	Sprawdzić ustawienie poziome strumienia światł- Ustawienie reflektorów niezgodne z zakresem nego każdego reflektora światła mijania za wskazany w wymogach. pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł lub ekranu .
-------------------	---

Poprawka Parlamentu

4.1.2. Ustawienie	Sprawdzić ustawienie poziome i pionowe strumienia świetlnego każdego reflektora światła mijania za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł oraz elektronicznego urządzenia kontrolnego w celu sprawdzenia w odpowiednich przypadkach funkcji dynamicznego oświetlenia .	Ustawienie reflektorów niezgodne z zakresem wskazanym w wymogach.
-------------------	---	---

Poprawka 94**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik II – część 3 – punkt 4.1.3**

Tekst proponowany przez Komisję

4.1.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania.	(a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ (dotyczy liczby reflektorów włączanych jednocześnie). (b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.
---------------------	--	--

Poprawka Parlamentu

4.1.3. Przełączniki	Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, w odpowiednich przypadkach za pomocą elektronicznego urządzenia kontrolnego .	(a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami ⁽¹⁾ (dotyczy liczby reflektorów włączanych jednocześnie). (b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.
---------------------	---	--

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 95

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik II – część 3 – punkt 4.1.5

Tekst proponowany przez Komisję

- 4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)
- Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, (a) Urządzenie nie działa. **jeżeli istnieje taka możliwość.**
- (b) Obsługa urządzenia ręcznego niemożliwa z siedzenia kierowcy.

Poprawka Parlamentu

- 4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)
- Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania, (a) Urządzenie nie działa. **w odpowiednich przypadkach za pomocą elektronicznego urządzenia kontrolnego.**
- (b) Obsługa urządzenia ręcznego niemożliwa z siedzenia kierowcy.

Poprawka 96

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik II – część 3 – punkt 4.3.2

Tekst proponowany przez Komisję

- 4.3.2. Przełączniki
- Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania. (a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami.
- (b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.

Poprawka Parlamentu

- 4.3.2. **Światła stopu** - przełączniki światła hamulca awaryjnego
- Kontrola wzrokowa i sprawdzenie działania **za pomocą elektronicznego urządzenia sterującego w celu zmiany wartości wejściowej czujnika pedału hamulca oraz sprawdzenie przez obserwację działania światła hamulca awaryjnego.**
- (a) Przełącznik działa niezgodnie z wymogami.
- (b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.
- (ba) Funkcje światła hamulca awaryjnego nie działają lub działają nieprawidłowo.**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 97**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik II – część 3 – punkt 4.5.2***Tekst proponowany przez Komisję*

4.5.2. Ustawienie (X) ⁽²⁾	Kontrola poprzez włączenie i sprawdzenie za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł.	Niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła przeciwmgłowego w płaszczyźnie poziomej.
--------------------------------------	--	---

Poprawka Parlamentu

4.5.2. Ustawienie (X) ⁽²⁾	Kontrola poprzez włączenie i sprawdzenie za pomocą urządzenia do sprawdzania ustawienia świateł.	Niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła przeciwmgłowego w płaszczyźnie poziomej i pionowej .
--------------------------------------	--	--

Poprawka 98**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik II – część 3 – punkt 5.2.2. – litera d a (nowa)***Tekst proponowany przez Komisję*

5.2.2. Koła	Kontrola wzrokowa obu stron każdego koła pojazdu na kanale diagnostycznym lub dźwigniku.	(a) Pęknięcie lub wada spawalnicza. (...)
-------------	--	--

Poprawka Parlamentu

5.2.2. Koła	Kontrola wzrokowa obu stron każdego koła pojazdu na kanale diagnostycznym lub dźwigniku.	(a) Pęknięcie lub wada spawalnicza. (...) da) Koło niedopasowane do piasty koła
-------------	--	--

Poprawka 99**Wniosek dotyczący rozporządzenia****Załącznik II – część 3 – punkt 5.2.3. – kolumna 2***Tekst proponowany przez Komisję*

5.2.3. Opony	Kontrola wzrokowa całej opony poprzez obrót koła w powietrzu przy pojeździe na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, lub poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu na kanale diagnostycznym.
--------------	--

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka Parlamentu

5.2.3. Opony

Kontrola wzrokowa całej opony poprzez obrót koła w powietrzu przy pojeździe na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku, lub poprzez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu na kanale diagnostycznym.

Zastosowanie manometru do pomiaru ciśnienia w oponie i porównanie z wartościami podanymi przez producenta.

Poprawka 100

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik II – część 3 – punkt 8.2.1.2.

Tekst proponowany przez Komisję

8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych

Pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie z wymogami⁽¹⁾. **W przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD), zamiast pomiaru emisji, prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić poprzez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania oraz zgodnie z innymi wymogami⁽¹⁾.**

(a) Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta;

(b) lub, w przypadku braku takich danych, emisja CO przekracza:

i) w przypadku pojazdów niewyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin,

— 4,5 %, lub

— 3,5 %

w zależności od daty pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu określonej w wymogach⁽¹⁾.

ii) w przypadku pojazdów wyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin:

— pomiar na biegu jałowym: 0,5 %

— pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,3 %

lub

— pomiar na biegu jałowym: 0,3 %⁶

— pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,2 %

w zależności od daty pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu określonej w wymogach⁽¹⁾.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Tekst proponowany przez Komisję

- (c) Sonda lambda poza zakresem $1 \pm 0,03$ lub brak zgodności ze specyfikacją producenta
- (d) Odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) wskazuje poważną awarię.

Poprawka Parlamentu

8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych

Pomiar z użyciem analizatora spalin zgodnie z wymogami⁽¹⁾. **Nawet w połączeniu z OBD badanie emisji z rury wydechowej zawsze jest domyślną metodą stosowaną przy ocenie emisji spalin.**

W przypadku pojazdów wyposażonych w OBD zgodnie z wymogami⁽¹⁾, odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania oraz zgodnie z innymi wymogami⁽¹⁾.

Pomiar poziomów NO_x za pomocą odpowiedniego sprzętu/odpowiednio wyposażonego analizatora spalin przy wykorzystaniu istniejących metod badania emisji z rury wydechowej.

(a) Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta;

(b) lub, w przypadku braku takich danych, emisja CO przekracza:

i) w przypadku pojazdów niewyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin,

— 4,5 %, lub

— 3,5 %

w zależności od daty pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu określonej w wymogach⁽¹⁾.

ii) w przypadku pojazdów wyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin:

— pomiar na biegu jałowym: 0,5 %

— pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,3 %

lub

— pomiar na biegu jałowym: 0,3 %⁶

— pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,2 %

lub

— **pomiar na biegu jałowym: 0,2 %^(6a)**

— **pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,1 %^(6a)**

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka Parlamentu

w zależności od daty pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu określonej w wymogach⁽¹⁾.

(c) Sonda lambda poza zakresem $1 \pm 0,03$ lub brak zgodności ze specyfikacją producenta

(d) Odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) na biegu jałowym.

Poziom NO_x nie odpowiada wymogom lub przekracza poszczególne poziomy podane przez producenta.

^(6a) Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi przedstawionymi w tabeli 1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2007 r. (Euro 5).

Poprawka 101

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik II – część 3 – punkt 8.2.2.2.**

Tekst proponowany przez Komisję

8.2.2.2 Zadymienie spalin

Niniejszego wymogu nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu przed dniem 1 stycznia 1980 r.

(a) Zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem.

(a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach⁽¹⁾,

(b) Wstępne przygotowanie pojazdu: poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe;

1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym.

(b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi⁽¹⁾ nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia,

2. Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego: dla silników wolnossących: $2,5 \text{ m}^{-1}$,

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Tekst proponowany przez Komisję

- (i) silnik powinien być w pełni rozgrzany; na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na układ silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie działania wentylatora silnika;
- dla silników turbodoładowanych: 3,0 m⁻¹,
- (ii) układ wydechowy należy przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów lub za pomocą innej równoważnej metody.
- lub, w przypadku pojazdów określonych w wymogach⁽¹⁾ lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach⁽¹⁾,
- (c) procedura badania:
- 1,5 m^{-1 7}.
1. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego zwiększania obrotów silnik i ewentualne turbosprężarki powinny pracować na obrotach biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to odczekanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia.
 2. W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego zwiększania obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa..

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Tekst proponowany przez Komisję

3. Podczas każdego cyklu swobodnego zwiększania obrotów pedału przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich prędkości maksymalnej. Można to sprawdzić poprzez odczyt prędkości obrotowej silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu od początku naciśnięcia pedału przyspieszenia do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii 1 i 2 z załącznika 1 wynosi co najmniej dwie sekundy.
4. Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego zwiększania obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów **lub od wyniku innego obliczenia statystycznego uwzględniającego rozrzut pomiarów**. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań.
5. Aby uniknąć zbędnych badań, państwa członkowskie mogą zakwestionować pojazdy, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego zwiększania obrotów lub po cyklach przedmuchiwania. Podobnie w celu uniknięcia zbędnych badań, państwa członkowskie mogą ocenić pozytywnie pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej, niż trzech cyklach swobodnego zwiększania obrotów lub po cyklach przedmuchiwania.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka Parlamentu

8.2.2.2 Zadymienie spalin

Niniejszego wymogu nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu przed dniem 1 stycznia 1980 r.

- (a) Zadymienie spalin mierzy się podczas swobodnego przyspieszania (bez obciążenia, od obrotów biegu jałowego do prędkości maksymalnej) z dźwignią zmiany biegów w położeniu neutralnym i z włączonym sprzęgłem. **Nawet w połączeniu z OBD badanie emisji z rury wydechowej zawsze jest domyślną metodą stosowaną przy ocenie emisji spalin.**
- (a) W przypadku pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach⁽¹⁾,

W przypadku pojazdów wyposażonych w OBD zgodnie z wymogami⁽¹⁾, odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania oraz zgodnie z innymi wymogami⁽¹⁾.

- (b) Wstępne przygotowanie pojazdu: poziom zadymienia przekracza poziom podany na tabliczce producenta umieszczonej w pojeździe;
1. Pojazdy można badać bez wstępnego przygotowywania, chociaż ze względów bezpieczeństwa należy sprawdzić, czy silnik jest rozgrzany i w zadowalającym stanie technicznym. (b) W przypadku braku danych lub gdy wymogi⁽¹⁾ nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia,
2. Wymogi dotyczące przygotowania wstępnego: dla silników wolnossących: 2,5 m⁻¹,
- (i) silnik powinien być w pełni rozgrzany; na przykład temperatura oleju silnika mierzona za pomocą sondy umieszczonej w rurce wskaźnika poziomu oleju powinna wynosić co najmniej 80 °C lub jeśli jest niższa, odpowiadać normalnej pracy silnika, lub temperatura bloku silnika określana za pomocą pomiaru poziomu promieniowania podczerwonego powinna odpowiadać co najmniej temperaturze równoważnej. Jeśli, ze względu na układ silnika, pomiar ten jest niewykonalny, to temperaturę odpowiadającą normalnej pracy silnika można określić innymi sposobami, na przykład na podstawie działania wentylatora silnika; dla silników turbodoładowanych: 3,0 m⁻¹,

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka Parlamentu

(ii) układ wydechowy należy przedmuchać poprzez co najmniej trzykrotne zwiększenie obrotów lub za pomocą innej równoważnej metody.

lub, w przypadku pojazdów określonych w wymogach⁽¹⁾ lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach⁽¹⁾,

(c) procedura badania:

1,5 m^{-1.7}

1. Przed rozpoczęciem cyklu swobodnego zwiększania obrotów silnik i ewentualne turbosprężarki powinny pracować na obrotach biegu jałowego. W przypadku silników wysokoprężnych o dużej mocy oznacza to odczekanie co najmniej 10 sekund po zwolnieniu pedału przyspieszenia.

lub

2. W celu rozpoczęcia każdego cyklu swobodnego zwiększania obrotów należy nacisnąć pedał przyspieszenia do oporu, szybko i płynnie (w czasie krótszym od jednej sekundy), lecz nie gwałtownie, tak aby uzyskać maksymalną dawkę paliwa, jaką może podać pompa wtryskowa..

0,5 m⁻¹ 6a (6 bis)

3. Podczas każdego cyklu swobodnego zwiększania obrotów pedał przyspieszenia należy zwolnić po osiągnięciu przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej lub, w przypadku pojazdów z automatyczną skrzynią biegów, prędkości podanej przez producenta, lub, jeśli nie została podana, dwóch trzecich prędkości maksymalnej. Można to sprawdzić poprzez odczyt prędkości obrotowej silnika lub pozostawienie wystarczającej ilości czasu od początku naciśnięcia pedału przyspieszenia do jego zwolnienia, co w przypadku pojazdów kategorii 1 i 2 z załącznika 1 wynosi co najmniej dwie sekundy.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka Parlamentu

4. Pojazdy uznaje się za niespełniające wymogów tylko wtedy, jeżeli średnie arytmetyczne z co najmniej trzech ostatnich cykli swobodnego zwiększania obrotów przekraczają wartość dopuszczalną. Można to obliczyć poprzez pominięcie każdego pomiaru, który znacząco odbiega od średniej z pomiarów. Państwa członkowskie mogą ograniczyć liczbę cykli badań.
5. Aby uniknąć zbędnych badań, państwa członkowskie mogą zakwestionować pojazdy, dla których zmierzone wartości znacznie przekraczają wartości dopuszczalne po mniej niż trzech cyklach swobodnego zwiększania obrotów lub po cyklach przedmuchiwania. Podobnie w celu uniknięcia zbędnych badań, państwa członkowskie mogą ocenić pozytywnie pojazdy, dla których zmierzone wartości są znacznie niższe od wartości dopuszczalnych po mniej, niż trzech cyklach swobodnego zwiększania obrotów lub po cyklach przedmuchiwania.

Pomiar poziomów NO_x i cząsteczek za pomocą odpowiedniego sprzętu/odpowiednio wyposażonego analizatora spalin przy wykorzystaniu istniejących metod badania poprzez swobodne zwiększanie obrotów.

Poziom NO_x lub wartość cząsteczek nie odpowiada wymogom lub przekracza poszczególne poziomy podane przez producenta.

^(6 bis) ^{6a} Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi przedstawionymi w tabeli 1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2007 r. (Euro 5).

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 102
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – punkt 1.8 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

1.8. Płyn hamulcowy (a) temperatura wrzenia płynu hamulcowego zbyt niska **lub zawartość wody zbyt wysoka**

Poprawka Parlamentu

1.8. Płyn hamulcowy (a) temperatura wrzenia płynu hamulcowego zbyt niska

Poprawka 103
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – punkt 5.2.2. – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

	Ocena usterek	drobne	poważne
5.2.2. Koła (a) Pęknięcie lub wada spawalnicza.			x
(...)			

Poprawka Parlamentu

	Ocena usterek	drobne	poważne
5.2.2. Koła (a) Pęknięcie lub wada spawalnicza.			x
(...)			
(da) Koło niedopasowane do piasty koła.		x	

Poprawka 104
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – punkt 5.2.3

Tekst proponowany przez Komisję

	Ocena usterek	drobne	poważne
5.2.3. Opony (a) Rozmiar opony, indeks nośności, indeks prędkości lub znak homologacji niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.		x	

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Tekst proponowany przez Komisję

	Ocena usterek	drobne	poważne
Niewystarczający indeks nośności lub prędkości odniesieniu do faktycznego zastosowania, opona dotyka innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczeństwo jazdy			x
(b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.		x	
(c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi.		x	
(d) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony. Widoczny lub uszkodzony kord opony		x	x
(e) Głębokość bieżnika niezgodna z wymogami ⁽¹⁾ . Mniej niż 80 % wymaganej głębokości bieżnika		x	x
(f) Opona obciera o inne elementy (elastyczne fartuchy przeciwbłotne) Opona obciera o inne elementy (bez wpływu na bezpieczeństwo jazdy)	x	x	
(g) Opony bieżnikowane niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ Uszkodzenie warstwy ochronnej kordu		x	x
(h) Złe działanie układu kontroli ciśnienia Wyraźnie nie działa.	x	x	

Poprawka Parlamentu

	Ocena usterek	drobne	poważne
5.2.3. Opony			
(a) Rozmiar opony, indeks nośności, indeks prędkości lub znak homologacji niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Niewystarczający indeks nośności lub prędkości odniesieniu do faktycznego zastosowania, opona dotyka innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczeństwo jazdy		x	x
(b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.		x	
(c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi.		x	
(d) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony. Widoczny lub uszkodzony kord opony		x	x
(e) Wskaźnik zużycia bieżnika opony widoczny . Głębokość bieżnika opony zgodna z wymogami . Głębokość bieżnika opony niespełniająca wymogów		x	x

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka Parlamentu

	Ocena usterek	drobne	poważne
(f) Opona obciera o inne elementy (elastyczne fartuchy przeciwbłotne)	x		
Opona obciera o inne elementy (bez wpływu na bezpieczeństwo jazdy)		x	
(g) Opony bieżnikowane niezgodne z wymogami ⁽¹⁾ .		x	
Uszkodzenie warstwy ochronnej kordu			x
(h) System monitorowania ciśnienia w oponie źle działa lub opona wyraźnie niedopompowana	x		
Wyraźnie nie działa.		x	
(i) Ciśnienie robocze w jednej z opon pojazdu obniżone o 20 % lecz nie niższe niż 150 kPa		x	
Ciśnienie w oponie poniżej 150 kPa			x

Poprawka 105

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – punkt 8.2.1.2 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

	Ocena usterek	drobne	poważne
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych			
(b) lub, w przypadku braku takich danych, emisja CO przekracza:		x	
(...)			
ii) w przypadku pojazdów wyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin:			
— pomiar na biegu jałowym: 0,5 %			
— pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,3 %			
lub			
— pomiar na biegu jałowym: 0,3 %			
— pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,2 %			
w zależności od daty pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu określonej w wymogach ⁽¹⁾ .			

Poprawka Parlamentu

	Ocena usterek	drobne	poważne
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych			
(b) lub, w przypadku braku takich danych, emisja CO przekracza:		x	

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka Parlamentu

Ocena usterek drobne poważne

(...)

ii) w przypadku pojazdów wyposażonych w zaawansowany układ kontroli emisji spalin:

- pomiar na biegu jałowym: 0,5 %
- pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,3 %

lub

- pomiar na biegu jałowym: 0,3 %
- pomiar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,2 %

lub

- **miar na biegu jałowym: 0,2 %** ^{6a} (^{6 bis})
- **miar przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego: 0,1 %** ^{6a} (^{6 bis})

w zależności od daty pierwszej rejestracji lub pierwszego dopuszczenia do ruchu określonej w wymogach⁽¹⁾.

^(6 bis) ^{6a} Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi przedstawionymi w tabeli 1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2007 r. (Euro 5).

Poprawka 106

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik III – punkt 8.2.2.2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Ocena usterek drobne poważne

8.2.2.2. Zadymienie spalin

Niniejszego wymogu nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu przed dniem 1 stycznia 1980 r.

W przypadku braku danych lub gdy wymogi⁽¹⁾ nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia,

x

dla silników wolnossących: 2,5 m⁻¹,dla silników turbodoładowanych: 3,0 m⁻¹,lub, w przypadku pojazdów określonych w wymogach⁽¹⁾ lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach⁽¹⁾,1,5 m⁻¹.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka Parlamentu

Ocena usterek drobne poważne

8.2.2.2. Zadymienie spalin

Niniejszego wymogu nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu przed dniem 1 stycznia 1980 r.

W przypadku braku danych lub gdy wymogi⁽¹⁾ nie zezwalają na stosowanie wartości odniesienia,

x

dla silników wolnossących: $2,5 \text{ m}^{-1}$,

dla silników turbodoładowanych: $3,0 \text{ m}^{-1}$,

lub, w przypadku pojazdów określonych w wymogach⁽¹⁾ lub po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po dniu określonym w wymogach⁽¹⁾,

$1,5 \text{ m}^{-1}$.

lub

$0,5 \text{ m}^{-1}$ ^{6a (6 bis)}

^(6 bis) ^{6a} Pojazdy, które otrzymały homologację typu zgodnie z wartościami granicznymi przedstawionymi w tabeli 1 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007, lub zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu po raz pierwszy po dniu 1 lipca 2007 r. (Euro 5).

Poprawka 107

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik IV – punkt 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a) Szczegółowe informacje na temat dużych napraw związanych z wypadkiem

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik V – część I – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Można użyć alternatywnego wyposażenia odpowiadającego innowacji technologicznej w neutralny sposób, pod warunkiem że gwarantuje równoważny wysoki poziom badania.

Wtorek, 2 lipca 2013 r.

Poprawka 109
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część I – ustęp 1 – punkt 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

15a) Manometr do mierzenia ciśnienia w oponie;

P7_TA(2013)0298

Substancje priorytetowe w dziedzinie polityki wodnej *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 2 lipca 2013 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2000/60/WE i 2008/105/WE w odniesieniu do substancji priorytetowych w dziedzinie polityki wodnej (COM(2011)0876 – C7-0026/2012 – 2011/0429 (COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2016/C 075/35)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2011)0876),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0026/2012),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 23 maja 2012 r.⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 30 listopada 2012 r.⁽²⁾,
 - uwzględniając zobowiązanie przedstawiciela Rady, przekazane pismem z dnia 17 kwietnia 2013 r., do zatwierdzenia stanowiska Parlamentu Europejskiego, zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A7-0397/2012),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeżeli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

⁽¹⁾ Dz.U. C 229 z 31.7.2012, s. 116.

⁽²⁾ . Dz.U. C 17 z 19.1.2013, s. 91.