

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

PROZATÍMNÍ ZNĚNÍ
2005/0283(COD)

10. 4. 2006

*****I**

NÁVRH ZPRÁVY

o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o podpoře čistých silničních vozidel
(KOM(2005)0634 – C6-0008/2006 –2005/0283 (COD))

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

Zpravodaj: Dan Jørgensen

Vysvětlivky k označení legislativních postupů

- * Postup konzultace
většina odevzdaných hlasů
- **I Postup spolupráce (první čtení)
většina odevzdaných hlasů
- **II Postup spolupráce (druhé čtení)
*většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje
většina hlasů poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu
společného postoje*
- *** Postup souhlasu
*většina hlasů poslanců Parlamentu s výjimkou případů uvedených
v článcích 105, 107, 161 a 300 Smlouvy o ES a článku 7 Smlouvy o
EU*
- ***I Postup spolurozhodování (první čtení)
většina odevzdaných hlasů
- ***II Postup spolurozhodování (druhé čtení)
*většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje
většina hlasů poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu
společného postoje*
- ***III Postup spolurozhodování (třetí čtení)
většina odevzdaných hlasů pro schválení společného návrhu

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém Komisí.)

Pozměňovací návrhy k legislativnímu textu

V pozměňovacích návrzích Parlamentu je pozměněný text zvýrazněn **tučnou kurzívou**. Zvýraznění *normální kurzívou* označuje části legislativního textu, u nichž je navržena oprava, a má sloužit k usnadnění vypracování konečného znění (např. zjevné chyby nebo vynechání textu v některé jazykové verzi). Tyto navržené opravy podléhají dohodě příslušných oddělení.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	13

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o podpoře čistých silničních vozidel
(KOM (2005)0634 – C6-0008/2006 –2005/0283 (COD))

(Postup spolurozhodování: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (KOM (2005)0634)¹,
 - s ohledem na čl. 251 odst. 2 a čl. 175 odst. 1 Smlouvy o ES, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C6-0008/2006),
 - s ohledem na článek 51 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a na stanoviska Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A6-0000/2006),
1. schvaluje pozměněný návrh Komise;
 2. vyzývá Komisi, aby věc opětovně postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě a Komisi.

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrhy Parlamentu

Pozměňovací návrh 1
Bod odůvodnění 8

(8) Pro podporu čistých vozidel by měly být využity normy účinnosti. Norma pro vozidla zvláště šetřící životní prostředí (EEV) byla definována ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES ze dne 28. září 2005 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů

(8) Pro podporu čistých vozidel by měly být využity normy účinnosti. Norma pro vozidla zvláště šetřící životní prostředí (EEV) byla definována ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES ze dne 28. září 2005 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů

¹ Dosud nezveřejněný v Úředním věstníku.

vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem¹ pro vozidla s hmotností nad 3,5 t. V současnosti se tato norma *pro užití definice čistého vozidla* v této směrnici jeví jako nejvhodnější. **Je třeba však zajistit možnost tuto definici změnit podle nejnovější úrovně technického pokroku.**

vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem pro vozidla s hmotností nad 3,5 t. V současnosti se tato norma *pro užití jako základu pro mezní hodnoty stanovené* v této směrnici jeví jako nejvhodnější *s ohledem na těžká vozidla nad 3,5 t. S ohledem na vozidla nedosahující 3,5 t se zdá, že nejvhodnějším základem pro stanovení mezních hodnot jsou normy Euro 4, které jsou součástí návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, který přeložila Komise a který se týká schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise a přístupu k informacím o opravě vozidla, která pozměňuje směrnici 72/306/EHS a směrnici .../.../ES¹.*

Je však třeba zajistit možnost pozměnit či zavést mezní hodnoty, které by braly v úvahu nejnovější výsledky technického pokroku.

¹ KOM(2005)0683

Odůvodnění

Povinnosti z hlediska veřejných zakázek by se měly vztahovat také na lehká užitková vozidla (viz odůvodnění k pozměňovacímu návrhu k článku 1a). Norma EEV se vztahuje pouze na vozidla nad 3,5 t, proto je na lehká užitková vozidla potřeba použít jinou normu. Norma Euro 5 je poslední normou, kterou navrhla Komise pro osobní vozidla a lehká užitková vozidla, a zdá se proto vhodné tuto normu použít jako základu pro mezní hodnoty stanovené v nové příloze týkající se lehkých užitkových vozidel.

Pozměňovací návrh 2 Bod odůvodnění 8a (nový)

(8a) Aby bylo možno zajistit kontrolu emisí mimořádně jemných částic, měla by Komise mimo možnosti stanovení celkového množství částic, které se v současnosti používá, zvážit také schválení možnosti stanovení číselných

¹ Úř. věst. L 44, 16.2.2000, s. 1.

hodnot emisí částic.

Odůvodnění

Jelikož se zdá, že jemné částice způsobují větší zdravotní problémy, než velké, je důležité, aby se emise netýkaly pouze celkového množství emitovaných částic, ale také jejich počtu. Aby se zabránilo tomu, že v budoucnu budou vyvinuty otevřené filtry, které splňují limity týkající se celkového množství částic, ale umožňují průnik velkého počtu jemných částic, je nezbytné stanovit novou normu, která by omezila počet částic, které lze emitovat. V současnosti není vhodné stanovit číselnou normu, protože právě probíhá výzkum v rámci Programu měření částic (PMP) pod hlavičkou Evropské hospodářské komise OSN). Pracovní skupina Evropské hospodářské komise OSN se touto problematikou dále zabývá. Jakmile budou k dispozici výsledky výzkumu PMP, bude potřeba číselné normy stanovit pomocí postupu komitologie.

Pozměňovací návrh 3 Bod odůvodnění 11

(11) Tato směrnice členským státům rovněž také nebrání v podpoře nákupu vozidel zvláště šetřících životní prostředí **v kategoriích s hmotností pod 3,5 t** při upřednostnění nejnovějších norem emisí znečišťujících látek Euro podle směrnice 70/220/ES a v kategorii osobních automobilů, vozidel s emisemi CO₂ nižšími než 120 g/km, berouce v úvahu všechny technologie vozidel, včetně těch, které využívají benzin a naftu, jakož i těch, které využívají alternativní paliva, a to biopaliva, zemní plyn, LPG, vodík a elektrické nebo hybridní systémy kombinující spalování a elektrickou energii k pohonu.

(11) Tato směrnice členským státům rovněž také nebrání v podpoře nákupu vozidel zvláště šetřících životní prostředí, **a to jiných, než je uvedeno v této směrnici,** při upřednostnění nejnovějších norem emisí znečišťujících látek Euro podle směrnice 70/220/ES a v kategorii osobních automobilů, vozidel s emisemi CO₂ nižšími než 120 g/km, berouce v úvahu všechny technologie vozidel, včetně těch, které využívají benzin a naftu, jakož i těch, které využívají alternativní paliva, a to biopaliva, zemní plyn, LPG, vodík a elektrické nebo hybridní systémy kombinující spalování a elektrickou energii k pohonu.

Odůvodnění

Jedná se o nezbytnou změnu související s pozměňovacím návrhem, na jehož základě jsou do směrnice zahrnuta lehká užitková vozidla.

Pozměňovací návrh 4 Čl. 1a (nový)

Článek 1a **Oblast působnosti**

Tato směrnice se vztahuje na tyto skupiny silničních vozidel:

a) vozidla s technicky přípustnou maximální celkovou hmotností vyšší než 3,5 t v kategorii M₂ a M₃ definované v příloze II směrnice XXXX/XX/ES;

b) vozidla s technicky přípustnou maximální celkovou hmotností vyšší než 3,5 t v kategorii N₂ a N₃ definované v příloze II směrnice XXXX/XX/ES; a

c) lehká užitková vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 t v kategorii N₁, jak je stanoveno v příloze II směrnice XXXX/XX/EC.

¹ To se vztahuje k návrhu Komise KOM(2003)0418, 2003/0153 (COD) ve znění směrnice KOM(2004)0738, která je předmětem postupu spolurozhodování. Odkaz na rámcovou směrnici bude aktualizován ihned po jejím schválení.

Odůvodnění

Je zapotřebí ujasnit oblast působnosti této směrnice, přičemž by do ní už nyní měla být zahrnuta lehká užitková vozidla. Je nutné si uvědomit, že 110.000 vozidel ze 162.000 vozidel ze skupiny a), b) a c), které každoročně kupují veřejné úřady, jsou lehká užitková vozidla.

Pozměňovací návrh 5

Čl. 2 písm. (b)

(b) „čistým vozidlem“ nové silniční vozidlo splňující normu „EEV“ (Enhanced Environmentally friendly Vehicle – vozidlo zvláště šetřící životní prostředí), definovanou v čl. 1 písm. c) a kvantifikovanou v příloze I oddíle 6.2.1 směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2005/55/ES v platném znění.

b) „čistým vozidlem“ nové silniční vozidlo poháněné motorem, které splňuje přípustné mezní hodnoty emisí stanovené v příslušné tabulce přílohy.

Odůvodnění

Definice čistých vozidel by se neměla omezovat pouze na těžká vozidla nad 3,5 t a být spojena pouze s mezními hodnotami stanovenými v jiné směrnici zejména proto, že mezní hodnoty v dané směrnici nejsou příliš přísné. Proto byly mezní hodnoty zapracovány do nové přílohy

ke stávající směrnici, přičemž je možné přidat také mezní hodnoty pro lehká užitková vozidla. Původní norma EEV byla použita jako základ pro stanovené mezních hodnot uvedených v tabulce č. 1 a 2 nové přílohy s tím, že obsahují určité změny k urychlení technického vývoje.

Pozměňovací návrh 6

Článek 3

Členské státy zajistí, aby kvóta 25 % silničních vozidel **s technicky přípustnou maximální celkovou hmotností větší než 3,5 t**, která byla zakoupena nebo pronajata v daném roce veřejnými orgány a provozovateli poskytujícími přepravní služby na základě koncese nebo povolení od veřejného orgánu, v tomto dokumentu označovanými jako provozovatelé, jsou čistá vozidla definovaná podle článku 2.

Členské státy zajistí, aby kvóta **minimálně 35%** silničních vozidel **z každé ze skupin uvedených v bodech a) až c) článku 1a**, která byla zakoupena nebo pronajata v daném roce veřejnými orgány a provozovateli poskytujícími přepravní služby na základě koncese nebo povolení od veřejného orgánu, v tomto dokumentu označovanými jako provozovatelé, jsou čistá vozidla definovaná podle článku 2.

Odůvodnění

Myšlenka kvót se snaží zvýšit poptávku po čistších vozidlech na trhu pomocí veřejných zakázek. Tyto kvóty by měly být nejen dostatečné z hlediska dosažení úspor z množství, měly by veřejný vozový park připravit také na nové evropské normy, které vstoupí v platnost. Zdá se, že kvóta 35 % je pro tyto účely minimální.

Pozměňovací návrh 7

Čl. 4 odst. 1

1. Definici čistého vozidla stanovenou v čl. 2 písm. b) je možné měnit podle úrovně technického pokroku v souladu s postupem uvedeným v čl. 6 odst. 2.

1. Přílohu je možné upravovat s ohledem na technický pokrok a zohlednit vývoj na trhu s vozidly v souladu s postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2. Tyto změny však nemohou snižovat přísnou úroveň mezních hodnot z hlediska životního prostředí.

Po ukončení programu měření částic Evropské hospodářské komise OSN prováděného pod záštitou Světového fora harmonizace právních předpisů týkajících se vozidel se tato příloha pozmění na základě postupu stanoveného v čl. 5 odst. 2 za účelem opětovného vyměření mezních hodnot počtu částic podle jejich celkového množství a zavedení číselných

mezních hodnot pro částice.

Odůvodnění

Aby byly účinné, je zapotřebí mezní hodnoty stanovené touto směrnicí pravidelně aktualizovat s ohledem na technický pokrok. Jakmile budou platit nové evropské normy pro vozidla, je třeba mezní hodnoty v této směrnici změnit, pokud nejsou dostatečně přísné. Postup spolurozhodování je z hlediska zajištění této aktualizace příliš pomalý. Zpravodaj proto navrhuje, aby se použil postup komitologie. Aby však nedošlo k zvýšení mezních hodnot, byla do směrnice zahrnuta bezpečnostní doložka. S ohledem na zavedení konkrétních číselných mezních hodnot viz odůvodnění výše.

Pozměňovací návrh 8 Čl. 6 odst. 2 pododstavec 2

Nejpozději do tří let od data uvedeného v **čl. 7 odst. 1** připraví Komise zprávu o používání této směrnice a o krocích, které členské státy podnikly pro nákup čistých vozidel **s hmotností nižší než 3,5 t**. Zpráva posoudí účinek směrnice, zprávy z členských států a nutnost dalších opatření a podle potřeby vznesе návrhy, zejména vzhledem k rozšíření závazku nákupu čistých vozidel na osobní automobily **a lehká vozidla s hmotností pod 3,5 t**.

Nejpozději do tří let od data uvedeného v **článku 8** připraví Komise zprávu o používání této směrnice a o krocích, které členské státy podnikly pro nákup **jiných** čistých vozidel **než vozidel, na něž se vztahuje tato směrnice, včetně energeticky účinných vozidel a vozidel, jejichž emise CO₂ jsou nižší než 120g/km**.

Zpráva posoudí účinek směrnice, zprávy z členských států a nutnost dalších opatření a podle potřeby vznesе návrhy, zejména vzhledem k rozšíření závazku nákupu čistých vozidel na osobní automobily **a vzhledem k začlenění mezních hodnot CO₂ a počtu částic pro všechna vozidla do přílohy, pokud nebyla zavedena podle článku 4. Komise zajistí, aby bylo dosaženo patřičného pokroku s ohledem na metodiku měření počtu částic, aby mohla navrhnout normy pro všechna vozidla co nejdříve, nejpozději však v době revize uvedené výše.**

Odůvodnění

Aby mohlo být vozidlo skutečně označeno za „čisté vozidlo“, musí splňovat také normy týkající se CO₂ a emise počtu částic.

Pozměňovací návrh 9
Příloha (nová)

PŘÍLOHA: Emisní limity pro vozidla zvláště šetřící životní prostředí

Tabulka č. 1: Mezní hodnoty pro silniční vozidla s technicky přípustnou maximální celkovou hmotností nad 3,5 t - testy ESC a ELR

<i>Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh</i>	<i>Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh</i>	<i>Hmotnost oxidů dusíku (NO_x) g/kWh</i>	<i>Hmotnost částic (PT) g/kWh</i>	<i>Kouř m⁻¹</i>	<i>Počet částic⁽¹⁾ (PM)</i>
1,5	0,25	1	0,002	0,15	

(1) Číselná norma bude stanovena později.

V případě dieselových motorů, u nichž se kromě toho provádí také test ETC, a především u motorů na plyn nepřekročí měrná hmotnost oxidu uhelnatého, uhlovodíků neobsahujících metan a případně metanu, oxidů dusíku a případně částic hodnoty uvedené v tabulce č. 2.

Tabulka č. 2: Mezní hodnoty pro silniční vozidla s technicky přípustnou maximální celkovou hmotností nad 3,5 t - testy ETC

<i>Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh</i>	<i>Hmotnost uhlovodíků neobsahujících metan (NMHC) g/kWh</i>	<i>Hmotnost metanu (CH₄) g/kWh⁽¹⁾</i>	<i>Hmotnost oxidů dusíku (NO_x) g/kWh</i>	<i>Hmotnost částic (PT) g/kWh</i>	<i>Počet částic⁽²⁾ (PM)</i>
3,0	0,40	0,65	1	0,002	

(1) Pouze pro motory nepoháněné plynem.

(2) Číselná norma bude stanovena později.

Tabulka č. 3: Mezní hodnoty pro silniční vozidla s technicky přípustnou maximální celkovou hmotností nižší než 3,5 t

<i>Referenční</i>	<i>Mezní hodnoty</i>
-------------------	----------------------

		hmotnost (RM) (kg)	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO)		Celkové množství uhlovodíků (HC)		Hmotnost oxidů dusíku (NO _x)		Hmotnost uhlovodíků a oxidů dusíku (HC + NO _x)		Hmotnost částic (PM)		Počet částic ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)	L ₂ (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₂ + L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	L ₅ (#/km)						
Kategorie	Třída		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5.0	5.0		

Legenda: PI - zážehový motor, CI - vznětový motor

(1) Číselná norma bude stanovena později.

(2) Normy pro hmotnost částic v případě zážehových motorů se vztahují pouze na vozidla s motorem s přímým vstřikováním, které pracují v režimu slabého spalování.

Odivodnění

Aby byly normy EEV závazné pro těžká vozidla a aby bylo možno závazek nákupu rozšířit na lehká užitková vozidla (a usnadnit jejich pozdější rozšíření na osobní vozidla), navrhuje zpravodaj, aby byly tabulky s mezními hodnotami přesunuty ze směrnice o EEV do této nové přílohy a aby do ní byly zapracovány normy Euro 5, jak navrhuje Komise. Pokud jde o normy EEV, byly provedeny dvě důležité změny, které mají významný dopad na zdraví a životní prostředí, a to snížení mezních hodnot pro oxidy dusíku ze 2 na 1 a v případě hmotnosti částic z 0,02 na 0,002. Obě navržené hodnoty jsou v souladu s návrhy, které Spolková agentura životního prostředí (Umwelt Bundesamt) předložila již v roce 2003. Je vhodné poznamenat, že ve Spojených státech platí pro NO_x v případě stejného typu vozidel mezní hodnoty 0,4. Navrhovaná mezní hodnota pro částice je založena na tom, že aby bylo možno stanovit povinné používání filtrů, je potřeba dosáhnout hodnoty 0,002.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Overordnet sigte med rapporten.

Ordføreren byder Kommissionens forslag velkomment og støtter fuldt ud intentionen om at sikre nødvendige forbedringer af luftkvalitet, miljø- og sundhed blandt andet gennem en offentlig investering på markedet for renere køretøjer.

Direktivet skal ses i en større sammenhæng med specielt de kommende EURO VI standarder, der i lighed med denne rapport retter sig mod køretøjer over 3,5 tons samt lettere erhvervskøretøjer. Introduktionen af strengere standarder gældende for alle nye køretøjer er absolut essentielt for den langsigtede forbedring af miljø og sundhed, og som sådan den endelige målsætninger for vores arbejde.

Denne rapport skal derfor forstås som et skridt på vejen mod de nødvendige fremtidige skærpede af standarderne. Ordførerens intention med de foreslåede ændringer er således tredelt.

For det første tilstræbes en større kortsigtet miljømæssig gevinst gennem en skærpelse af de foreslåede EEV-standarder.

For det andet skal disse skærpede krav være medvirkende til, at vi reelt kan drive markedet med henblik på de fremtidige standarder, hvilket ikke vil være tilfældet, hvis de afgørende standarder specielt i forhold til NO_x'er og partikler ikke skærpes i forhold til EEV og EURO V.

For det tredje foreslår ordføreren et generelt højere ambitions- og forpligtelsesniveau, der jævnfør nedenstående vil være nødvendigt for at minimere omkostningerne på længere sigt.

Skærpede standarder.

Hvad angår de sundheds- og miljømæssige effekter er de væsentligste værdier i EEV-standardens værdier, der retter sig mod NO_x'er og partikler. Den allerede vedtagne EURO V standard, der gælder for tunge køretøjer over 3,5 tons og træder i kraft i 2008/2009, ligger på netop disse punkter meget tæt på den EEV-standard, der blev foreslået i Kommissionens udkast. Selv med en optimistisk vurdering af dette forslags behandling og vedtagelse ville den miljømæssige gevinst være begrænset, da det i bedste fald ville være effektivt i ca. et år før EURO V bliver gældende for alle nye køretøjer.

Hvad angår innovation og drivkraft på markedet findes der, blandt andet ifølge bilfabrikanterne, i kraft EURO V allerede tilstrækkelige incitament for at lave køretøjer, der lever op til disse standarder.

Idet dette direktiv kun dækker en begrænset del af markedet er det helt afgørende, at det netop understøtter udviklingen af køretøjer, der giver væsentlige miljømæssige forbedringer.

En langsigtet ambition bør således rette sig mod forberedelsen af EURO VI og derfor skærpe

kravene vedrørende specielt NO_x og partikler.

Langsigtede investeringer.

Hovedargumentet mod at hæve ambitionen i det forhåndenværende direktiv er de økonomiske omkostninger forbundet med en større andel af renere køretøjer. Men denne opfattelse er kortsigtet.

De kommende EURO VI standarder, der vil gælde for 100% af de nye køretøjer, ville – hvis ikke vi rettidigt satser massivt på udvikling indenfor området – føre til meget alvorlige meromkostninger for såvel offentlige som private indkøbere.

Intentionen bag forslaget er allerede nu at skabe et større samlet europæisk marked for renere køretøjer og derved realisere potentielle stordriftsfordele ('economies of scale'), ved at sikre industrien et tilstrækkelig stort marked, der kan begrunde de nødvendige investeringer.

I tråd med det oprindelige forslags intention om at lade offentlige investeringer spille en afgørende rolle som drivkraft på markedet foreslår ordføreren at hæve andelen af de offentlige indkøb af renere køretøjer til 35% og udvide direktivet til også at omfatte lettere erhvervskøretøjer.

Et højere ambitionsniveau og en oprigtig forpligtigelse overfor industrien er således afgørende, hvis vi skal sikre de nødvendige investeringer, realisere stordriftsfordelen og derved bringe de langsigtede omkostninger ned.

Revision og opdatering i tråd med den teknologiske udvikling.

Ordføreren er af den opfattelse, at direktivets krav bør opdateres løbende i takt med den teknologiske udvikling. Af hensyn til en hurtig tilpasning til nye muligheder og krav fastholder ordføreren forslaget intention om at lade denne tilpasning foregå uden fornyet politisk behandling, men foreslår samtidig en større styring af revideringsprocessen gennem en eksplicit indskrivning af de elementer, der i fremtiden tegner til at blive mest afgørende. Det drejer sig primært om at udvide direktivets anvendelsesområde til personbiler, inkludere CO₂-værdier og energieffektivitet i kravene og sikre en opadgående tilpasning af kravene til de teknologiske muligheder.

Derudover introducerer direktivet et krav om større fokus på udvikling af metoder til måling af partikelantallet (modsat den nuværende masse) og en fremtidig inddragelse af disse værdier i direktivet. De fine partikler udgør - til trods for deres ringe vægt - en meget alvorlig sundhedsfare, hvilket gør en særlig indsats i forhold til disse påkrævet.

Finansiering.

Det ligger ikke indenfor dette direktivs rækkevidde at foreskrive finansiering for de fremtidige investeringer. I overensstemmelse med forslaget betragtning 14 er det ordførerens klare opfattelse, at såvel fællesskabets som nationale finansieringskilder bør bringes i anvendelse for, at de yderligere investeringsomkostninger ikke går ud over kvaliteten af den kollektive trafik. Desuden finder ordføreren det naturligt, hvis medlemsstaterne i deres

finansieringsanvisning tager hensyn til givne regionale eller lokale politiske og administrative niveaues øgede udgifter i forbindelse med efterlevelsen af direktivet.

Det vil dog være i strid med nærhedsprincippet at foreskrive eksakte finansieringsmodeller, ligesom forslaget af hensyn til landenes heterogene organisering ikke foreskriver modeller for opfyldelse af direktivets overordnede krav.