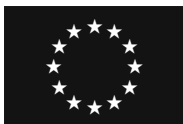


ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

ΠΡΟΣΩΡΙΝΟ
2005/0282(COD)

5.5.2006

*****I**

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής οχημάτων για την τροποποίηση της οδηγίας 72/306/ΕΟΚ και της οδηγίας .../.../ΕΚ

(COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

Εισηγητής: Matthias Groote

Συντάκτρια γνωμοδότησης(*): Anja Weisgerber

(*) Ενισχυμένη συνεργασία μεταξύ επιτροπών - Άρθρο 47 του Κανονισμού

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **I Διαδικασία συνεργασίας (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- **II Διαδικασία συνεργασίας (δεύτερη ανάγνωση)
*πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
- *** Σύμφωνη γνώμη
*πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο εκτός
από τις περιπτώσεις που μνημονεύονται στα άρθρα 105, 107, 161
και 300 της Συνθήκης ΕΚ και στο άρθρο 7 της Συνθήκης ΕΕ*
- ***I Διαδικασία συναπόφασης (πρώτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων
- ***II Διαδικασία συναπόφασης (δεύτερη ανάγνωση)
*πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση της κοινής θέσης
πλειοψηφία των βουλευτών που αποτελούν το Κοινοβούλιο για
απόρριψη ή τροποποίηση της κοινής θέσης*
- ***III Διαδικασία συναπόφασης (τρίτη ανάγνωση)
πλειοψηφία των ψηφισάντων για έγκριση του κοινού σχεδίου

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που πρότεine η Επιτροπή)

Τροπολογίες σε νομοθετικό κείμενο

Στις τροπολογίες του Κοινοβουλίου η σήμανση γίνεται με *έντονους πλάγιους* χαρακτήρες. Η σήμανση με *απλά πλάγια* απευθύνεται στις τεχνικές υπηρεσίες και αφορά στοιχεία του νομοθετικού κειμένου για τα οποία προτείνεται διόρθωση εν όψει της επεξεργασίας του τελικού κειμένου (για παράδειγμα, στοιχεία εμφανώς λανθασμένα ή που έχουν παραλειφθεί σε μια γλωσσική έκδοση). Αυτές οι προτάσεις διόρθωσης υπόκεινται στη συγκατάθεση των αρμόδιων τεχνικών υπηρεσιών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	32

Error! Reference source not found.

Error! Reference

EL

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής οχημάτων για την τροποποίηση της οδηγίας 72/306/ΕΟΚ και της οδηγίας .././ΕΚ (COM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Διαδικασία συναπόφασης: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2005)0683)¹,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 251, παράγραφος 2, και το άρθρο 95 της Συνθήκης ΕΚ, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C6-0007/2006),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 51 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων και τις γνωμοδοτήσεις της Επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας, της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού καθώς και της Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών (A6-0000/2006),
1. εγκρίνει την πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροποποιήσεις του Κοινοβουλίου

Τροπολογία 1 Αιτιολογική σκέψη 4

(4) Το Μάρτιο του 2001, η Επιτροπή ξεκίνησε το πρόγραμμα «Καθαρός Αέρας για την Ευρώπη» (CAFE), τα πιο σημαντικά στοιχεία του οποίου σκιαγραφούνται σε μια ανακοίνωση. Το γεγονός αυτό οδήγησε στην έγκριση της «Θεματικής στρατηγικής για την ατμοσφαιρική ρύπανση». Ένα από τα συμπεράσματα της θεματικής στρατηγικής

(4) Το Μάρτιο του 2001, η Επιτροπή ξεκίνησε το πρόγραμμα «Καθαρός Αέρας για την Ευρώπη» (CAFE), τα πιο σημαντικά στοιχεία του οποίου σκιαγραφούνται σε μια ανακοίνωση. Το γεγονός αυτό οδήγησε στην έγκριση της «Θεματικής στρατηγικής για την ατμοσφαιρική ρύπανση». Ένα από τα συμπεράσματα της θεματικής στρατηγικής

¹ Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην ΕΕ.

είναι ότι απαιτούνται περαιτέρω μειώσεις όσον αφορά τις εκπομπές **των οχημάτων** για να επιτευχθούν οι ευρωπαϊκοί στόχοι για την ποιότητα του αέρα.

είναι ότι απαιτούνται περαιτέρω μειώσεις όσον αφορά τις εκπομπές **του τομέα των μεταφορών (εναέριας, θαλάσσιας και χερσαίας μεταφορές) και της οικονομίας (βιομηχανία επεξεργασίας πρώτων υλών)** για να επιτευχθούν οι ευρωπαϊκοί στόχοι για την ποιότητα του αέρα. **Η μείωση των εκπομπών των οχημάτων πρέπει να αντιμετωπισθεί στο πλαίσιο αυτό ως τμήμα μιας συνολικής στρατηγικής.**

Αιτιολόγηση

Δεν πρέπει αναφορικά με τη θεματική στρατηγική για την ποιότητα του αέρα να παραβλέπεται το γεγονός ότι εκτός από τον τομέα των οχημάτων υπάρχουν και άλλοι τομείς στους οποίους πρέπει να περιοριστούν δραστικά οι εκπομπές.

Τροπολογία 2 Αιτιολογική σκέψη 5

(5) Κατά τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των αγορών και των κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο κόστος που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις και τα οφέλη που σωρεύονται όσον αφορά την ενθάρρυνση της καινοτομίας, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα **και** τη μείωση των δαπανών για την υγεία.

(5) Κατά τον καθορισμό προτύπων για τις εκπομπές είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των αγορών και των κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο κόστος που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις και τα οφέλη που σωρεύονται όσον αφορά την ενθάρρυνση της καινοτομίας, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, τη μείωση των δαπανών για την υγεία **και την αύξηση του προσδόκιμου ζωής.**

Αιτιολόγηση

Το ζήτημα εν προκειμένω δεν αφορά μόνο τη μείωση των δαπανών για την υγεία, αλλά και την αύξηση του προσδόκιμου επιβίωσης. Η εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής κάνει λόγο για 20.500 έτη ζωής που μπορούν να σωθούν έως το 2020.

Τροπολογία 3 Αιτιολογική σκέψη 6

Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.

Τροπολογία 4 Αιτιολογική σκέψη 7

Error! Reference source not found.

6/34

Error! Reference

(7) Η Επιτροπή πρέπει να παρακολουθεί εκ τους σύνεγγυς τις τεχνολογικές εξελίξεις όσον αφορά τον έλεγχο των εκπομπών και, εφόσον *ενδείκνυται*, να τροποποιεί ανάλογα τον παρόντα κανονισμό.

(7) Η Επιτροπή πρέπει να παρακολουθεί εκ τους σύνεγγυς τις τεχνολογικές εξελίξεις όσον αφορά τον έλεγχο των εκπομπών και, εφόσον *αυτό απαιτείται στο κείμενο του κανονισμού*, να τροποποιεί ανάλογα τον παρόντα κανονισμό.

Αιτιολόγηση

Δεν πρέπει να λύνονται όλα τα προβλήματα μέσω της επιτροπολογίας και πρέπει να διασφαλισθεί ότι οι κύριες κατευθυντήριες γραμμές αποφασίζονται μέσω συναπόφασης.

Τροπολογία 5 Αιτιολογική σκέψη 8

(8) Η Επιτροπή πρέπει να επανεξετάζει συνεχώς και, όπου κρίνεται αναγκαίο να *ρυθμίζει* νομοθετικά, *τις* εκπομπές που έως σήμερα δεν υπόκεινται σε ρύθμιση και οι οποίες προκύπτουν ως συνέπεια της ευρύτερης χρήσης νέων συνθέσεων καυσίμων, τεχνολογιών κινητήρων και συστημάτων ελέγχου εκπομπών. ***Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να περιλαμβάνεται η επανεξέταση των οφελών της μεταβολής από τη νομοθετική ρύθμιση εκπομπών συνολικών υδρογονανθράκων (THC) σε ένα σύστημα που βασίζεται σε εκπομπές υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου (NMHC) και μεθανίου (CH₄).***

(8) Η Επιτροπή πρέπει να επανεξετάζει συνεχώς και, όπου κρίνεται αναγκαίο, να ***υποβάλλει στο Συμβούλιο και στο Κοινοβούλιο πρόταση προκειμένου να ρυθμισθούν*** νομοθετικά, ***οι*** εκπομπές που έως σήμερα δεν υπόκεινται σε ρύθμιση και οι οποίες προκύπτουν ως συνέπεια της ευρύτερης χρήσης νέων συνθέσεων καυσίμων, τεχνολογιών κινητήρων και συστημάτων ελέγχου εκπομπών.

Αιτιολόγηση

Πρέπει ήδη να δοθεί προσοχή σε ξεχωριστές οριακές τιμές. Οχήματα με κινητήρα που κινούνται με πεπιεσμένο φυσικό αέριο δεν μπορούν να τηρήσουν τις τιμές αυτές.

Τροπολογία 6 Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

(8α) Προκειμένου να μην τεθούν εκτός αγοράς τα αυτοκίνητα που κινούνται με αέριο, τα οποία συνιστούν πρόοδο όσον αφορά τις χαμηλές εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x) και σωματιδίων, και για να ενισχυθεί συγχρόνως η πρόοδος

στα βενζινοκίνητα οχήματα, ο παρών κανονισμός εισάγει ξεχωριστές οριακές τιμές για τη συνολική μάζα των υδρογονανθράκων και τη μάζα των υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου.

Αιτιολόγηση

Τα αυτοκίνητα που κινούνται με πεπιεσμένο φυσικό αέριο συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση των εκπομπών οξειδίου του αζώτου (NO_x) και σωματιδίων. Εκπέμπουν πολύ λιγότερους ρίπους από ό,τι τα συγκρίσιμα οχήματα που κινούνται με βενζίνη και για το λόγο αυτό δεν πρέπει να τεθούν εκτός αγοράς με τη θέσπιση οριακών τιμών οι οποίες δεν είναι δυνατόν να τηρηθούν με βάση τις τεχνικές δυνατότητες.

Τροπολογία 7 Αιτιολογική σκέψη 9

(9) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι ελέγχονται οι εκπομπές πολύ μικρών σωματιδίων (PM), η Επιτροπή πρέπει **επίσης** να εξετάσει την έγκριση μιας προσέγγισης με βάση αριθμό των εκπομπών των PM επιπλέον της προσέγγισης με βάση τη μάζα που χρησιμοποιείται σήμερα.

(9) Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι ελέγχονται οι εκπομπές πολύ μικρών σωματιδίων (PM **2,5 και κάτω**), η Επιτροπή πρέπει **το ταχύτερο δυνατόν και το αργότερο με την έναρξη ισχύος του δεύτερου σταδίου (Euro 6)** να εξετάσει την έγκριση μιας προσέγγισης με βάση αριθμό των εκπομπών των PM επιπλέον της προσέγγισης με βάση τη μάζα που χρησιμοποιείται σήμερα, **με βάση τα αποτελέσματα του προγράμματος UN/ECE για τη μέτρηση των σωματιδίων (Πρόγραμμα Μέτρησης Σωματιδίων - ΠΜΣ) και χωρίς να τίγονται οι υφιστάμενοι φιλόδοξοι στόχοι για το περιβάλλον.**

Αιτιολόγηση

Με τη θέσπιση οριακών τιμών για τον αριθμό των σωματιδίων διασφαλίζεται ότι τα μικροσκοπικά σωματίδια τα οποία είναι αποδεδειγμένα ιδιαίτερος επιβλαβή για την υγεία θα συμπεριλαμβάνονται πλέον στις διαδικασίες μέτρησης. Η μείωση της μάζας σωματιδίων δεν είναι ακόμη τεχνικά εφικτή, αλλά η καθιέρωση μιας διαδικασίας μέτρησης που μετρά τον αριθμό των σωματιδίων εξασφαλίζει ότι θα περιορισθούν τα μικροσκοπικά σωματίδια.

Τροπολογία 8 Αιτιολογική σκέψη 10

(10) Προκειμένου να παρασχεθεί μεγαλύτερη επαναληψιμότητα στη **Error! Reference source not found.**

(10) Προκειμένου να παρασχεθεί μεγαλύτερη επαναληψιμότητα στη **Error! Reference**

8/34

μέτρηση της μάζας των εκπομπών σωματιδίων στο εργαστήριο, η Επιτροπή πρέπει να θεσπίσει ένα νέο πρωτόκολλο δοκιμής. Μόλις ολοκληρωθεί το σχετικό ερευνητικό πρόγραμμα, θα δοθεί προσοχή στην αντικατάσταση της τρέχουσας διαδικασίας μέτρησης με τη νέα προσέγγιση. Όταν υλοποιηθεί η νέα διαδικασία μέτρησης, τα όρια εκπομπών μάζας PM που καθορίζονται στην παρούσα πρόταση θα αναβαθμονομηθούν, καθώς η νέα τεχνολογία καταγράφει κατώτερο επίπεδο μάζας από την τρέχουσα μέθοδο.

μέτρηση της μάζας **και του αριθμού** των εκπομπών σωματιδίων στο εργαστήριο, η Επιτροπή πρέπει να θεσπίσει ένα νέο πρωτόκολλο δοκιμής **τα ταχύτερο δυνατόν και το αργότερο με την έναρξη ισχύος του δεύτερου σταδίου (Euro 6) με βάση τα αποτελέσματα του προγράμματος UN/ECE για τη μέτρηση των σωματιδίων (Πρόγραμμα Μέτρησης Σωματιδίων - ΠΜΣ)**. Μόλις ολοκληρωθεί το σχετικό ερευνητικό πρόγραμμα, θα δοθεί προσοχή στην αντικατάσταση της τρέχουσας διαδικασίας μέτρησης με τη νέα προσέγγιση. Όταν υλοποιηθεί η νέα διαδικασία μέτρησης, τα όρια εκπομπών μάζας PM που καθορίζονται στην παρούσα πρόταση θα αναβαθμονομηθούν, καθώς η νέα τεχνολογία καταγράφει κατώτερο επίπεδο μάζας από την τρέχουσα μέθοδο.

Αιτιολόγηση

Με τη θέσπιση οριακών τιμών για τον αριθμό των σωματιδίων διασφαλίζεται ότι τα μικροσκοπικά σωματίδια τα οποία είναι αποδεδειγμένα ιδιαίτερος επιβλαβή για την υγεία θα συμπεριλαμβάνονται πλέον στις διαδικασίες μέτρησης. Η μείωση της μάζας σωματιδίων δεν είναι ακόμη τεχνικά εφικτή, αλλά η καθιέρωση μιας διαδικασίας μέτρησης που μετρά τον αριθμό των σωματιδίων εξασφαλίζει ότι θα περιορισθούν τα μικροσκοπικά σωματίδια.

Τροπολογία 9 Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

(13α) Η Επιτροπή στην πρότασή της για το επόμενο στάδιο που αφορά τις προδιαγραφές για τα καυσαέρια, πρέπει να εξετάσει εκτός από τις εκπομπές που αποτελούν συνήθως αντικείμενο ρύθμισης τη θέσπιση οριακών τιμών και για τις εκπομπές CO₂. Υπό την έννοια αυτή πρέπει να υποστηριχθούν ιδιαιτέρως εναλλακτικά καύσιμα όπως τα βιοκαύσιμα, δεδομένου ότι αυτά, λόγω του θετικού ισοζυγίου CO₂ προκαλούν μικρότερες εκπομπές CO₂.

Αιτιολόγηση

Στο πλαίσιο της συνέχισης της διαδικασίας που άρχισε με την ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21 και η οποία αποσκοπούσε να δώσει στην αυτοκινητοβιομηχανία μια σαφή κατεύθυνση όσον αφορά τη νομοθεσία και στο πλαίσιο ενός περιορισμού των συνολικών εκπομπών στο περιβάλλον που προκαλούνται από τα αυτοκίνητα θα πρέπει στο μέλλον να περιοριστούν στον παρόντα κανονισμό και οι εκπομπές CO₂. Τα βιοκαύσιμα πρέπει να διαδοθούν περαιτέρω δεδομένου ότι αποτελούν μια οικονομικά και οικολογικά αποδεκτή επιλογή για καθαρά οχήματα στους δρόμους της Ευρώπης.

Τροπολογία 10 Αιτιολογική σκέψη 13 β (νέα)

(13β) Προκειμένου να επιτευχθεί πρόοδος για ένα καθαρό περιβάλλον, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει, εκτός από τα καυσαέρια, τη θέσπιση ρυθμίσεων και σε άλλους τομείς όπως η ενεργειακή αποδοτικότητα στον τομέα των μηχανοκινήτων οχημάτων.

Αιτιολόγηση

Δεν πρέπει κανείς να επικεντρώνεται μόνο στις εκπομπές αλλά να καταβάλλει προσπάθειες και όσον αφορά την ενεργειακή αποδοτικότητα των οχημάτων προκειμένου να αντιμετωπίσει το πρόβλημα στην πηγή του. Στην περίπτωση των ευφύων οχημάτων πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες ώστε να μειωθεί μηχανογραφικά η κατανάλωση των οχημάτων.

Τροπολογία 11 Αιτιολογική σκέψη 13 γ (νέα)

(13γ) Η Επιτροπή πρέπει στην πρότασή της για το επόμενο στάδιο των προδιαγραφών για τα καυσαέρια (Euro 7) να ερευνήσει κατά πόσο η υποκατηγοριοποίηση οχημάτων σε ομάδες εξακολουθεί να είναι απαραίτητη.

Αιτιολόγηση

Αυτό θα αποτελούσε μια δηνητική περαιτέρω απλοποίηση του κανονισμού.

Τροπολογία 12 Αιτιολογική σκέψη 16 α (νέα)

Error! Reference source not found.

10/34

Error! Reference

(16α) Για την άρση μιας ασάφειας στη νομοθεσία, πρέπει η οδηγία 2005/55/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 28ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με την προσέγγιση των νομοθετικών διατάξεων των κρατών μελών όσον αφορά τη λήψη μέτρων κατά των εκπομπών αερίων ρυπογόνων ουσιών και σωματιδίων που μολύνουν τον αέρα από κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που χρησιμοποιούνται για την κίνηση οχημάτων και των εκπομπών αερίων ρυπογόνων ουσιών από κινητήρες επιβαλλόμενη ανάφλεξης που λειτουργούν με υγραέριο ή φυσικό αέριο για την κίνηση οχημάτων¹ να τροποποιηθεί κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να καλύπτει όλα τα βαριά οχήματα και να διευκρινισθεί ότι ο παρών κανονισμός αφορά και τα ελαφρά οχήματα.

¹ *EE L 275, 20.10.2005, σελ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2005/78/EK της Επιτροπής (EEL 313, 29.11.2005, σελ.1).*

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να επιτευχθούν καλύτερες νομοθετικές ρυθμίσεις είναι σημαντικό να οριστεί σαφώς το πεδίο εφαρμογής. Τα βαριά βενζινοκίνητα οχήματα εμπίπτουν μέχρι σήμερα στην οδηγία 70/220/EK. Ακόμη και αν πρόκειται για μια υποθετική περίπτωση, δεδομένου ότι υφίστανται λίγα βαριά βενζινοκίνητα οχήματα, θα πρέπει κανείς για λόγους σαφήνειας να άρει την παρεξήγηση αυτή.

Τροπολογία 13
Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

(17α) Προκειμένου να διασφαλιστεί μια ομαλή μετάβαση από τις ισχύουσες οδηγίες στον παρόντα κανονισμό, η εξαίρεση που καθιστούσε δυνατή την έγκριση τύπου των οχημάτων της κατηγορίας M1 άνω των 2.500 κιλών ως οχήματα της κατηγορίας N1 κλάσεων II και III πρέπει να διατηρηθεί κατά το στάδιο Euro 5 για τα οχήματα που

αποσκοπούν στην εκπλήρωση ειδικών κοινωνικών αναγκών. Η εξαίρεση αυτή πρέπει να πάψει να ισχύει με την έναρξη ισχύος του σταδίου Euro 6.

Αιτιολόγηση

Τα οικογενειακά οχήματα που δεν προορίζονται για χρήση εκτός δρόμου και μεταφέρουν περισσότερους από 6 επιβάτες εκτός του οδηγού ή τα οχήματα που επιτελούν σκοπούς διάσωσης, έκτακτης ανάγκης ή περισυλλογής, μεταφοράς ατόμων με αναπηρίες ή εκπληρώνουν κοινωνικούς σκοπούς πρέπει έως ότου τεθεί σε εφαρμογή το στάδιο Euro 6 να μπορούν να λάβουν έγκριση τύπου ως οχήματα της κατηγορίας N1 κλάσεων II και III.

Τροπολογία 14 Αιτιολογική σκέψη 18

(18) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή ή τροποποίηση του παρόντος κανονισμού πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή.

(18) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή ή τροποποίηση του παρόντος κανονισμού πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή, **εφόσον υπάρχει σχετική αναφορά στα αντίστοιχα άρθρα.**

Αιτιολόγηση

Δεν πρέπει όλα τα ζητήματα να επιλύονται με την επιτροπολογία και πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι κύριες κατευθύνσεις αποφασίζονται μέσω της συναπόφασης.

Τροπολογία 15 Αιτιολογική σκέψη 19

(19) Οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς μέσω της θέσπισης κοινών τεχνικών απαιτήσεων σχετικά με τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη. Λόγω της κλίμακας της δράσης που απαιτείται, οι στόχοι μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο. Συνεπώς, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της

**Error! Reference source not found.
source not found.**

(19) Οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς μέσω της θέσπισης κοινών τεχνικών απαιτήσεων σχετικά με τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων **και η διασφάλιση ίσης πρόσβασης σε πληροφορίες επισκευής οχήματος για ανεξάρτητα συνεργεία όπως για εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής** δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη. Λόγω της κλίμακας της δράσης που

12/34

Error! Reference

επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα απαραίτητα για το σκοπό αυτό.

απαιτείται, οι στόχοι μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο. Συνεπώς, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα απαραίτητα για το σκοπό αυτό.

Αιτιολόγηση

Η πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής οχημάτων είναι απαραίτητη για την ελεύθερη κυκλοφορία οχημάτων στην εσωτερική αγορά. Τα ανεξάρτητα συνεργεία πρέπει να μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες συντήρησης καθώς και άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο μιας φιλικής προς το περιβάλλον λειτουργίας των οχημάτων.

Τροπολογία 16 Άρθρο 1, παράγραφος 1

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και ανταλλακτικών, όπως **καταλυτικών μετατροπέων αντικατάστασης**, όσον αφορά τις εκπομπές τους.

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και ανταλλακτικών, όπως **διατάξεις μείωσης των εκπομπών αντικατάστασης** όσον αφορά τις εκπομπές τους.

Αιτιολόγηση

Πρέπει να χρησιμοποιείται ένας όρος με τον οποίο δεν θίγεται καμία τεχνολογία ούτε περιορίζονται οι καινοτομίες.

Τροπολογία 17 Άρθρο 2

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα μηχανοκίνητα οχήματα **που είναι εξοπλισμένα με:**

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα μηχανοκίνητα οχήματα **των κατηγοριών M1 M2 και N1 όπως ορίζονται στο (παράρτημα II), της οδηγίας (xxxx/xx/EK) με τεχνικά επιτρεπόμενη μέγιστη μάζα φόρτωσης μη υπερβαίνουσα τα 3500 κιλά ή μάζα αναφοράς μη υπερβαίνουσα τα 2610 κιλά.**

(α) *κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης·*

(β) *κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο, των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στο [παράρτημα II] της οδηγίας [XXXX/XX/EK]· και*

(γ) *κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση, των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στο [παράρτημα II] της οδηγίας [XXXX/XX/EK].*

2. Ύστερα από αίτηση του κατασκευαστή, *ο παρών κανονισμός μπορεί επίσης να εφαρμόζεται σε μηχανοκίνητα οχήματα εξοπλισμένα με κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση των κατηγοριών M₂ και N₂, όπως ορίζονται στο [παράρτημα II] της οδηγίας [XXXX/XX/EK], με μάζα αναφοράς μη υπερβαίνουσα τα 2 840 kg και τα οποία πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και στα μέτρα εφαρμογής του.*

2. Ύστερα από αίτηση του κατασκευαστή, *η χορηγηθείσα έγκριση τύπου βάσει του παρόντος κανονισμού μπορεί να επεκταθεί σε οχήματα των κατηγοριών M₁, M₂ και N₂, όπως ορίζονται στο [παράρτημα II] της οδηγίας [XXXX/XX/EK], με μάζα αναφοράς μη υπερβαίνουσα τα 2 840 kg και τα οποία πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και στα μέτρα εφαρμογής του.*

Αιτιολόγηση

Για να αποφευχθεί η σύγχυση πρέπει να υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ της ρύθμισης για τα ελαφρά φορτηγά και εκείνης για τα βαριά φορτηγά οχήματα. Απαιτείται συνεπώς αλλαγή του πεδίου εφαρμογής. Το νέο πεδίο εφαρμογής είναι τεχνολογικά ουδέτερο και για το λόγο αυτό δεν κάνει αναφορά σε κινητήρες και καύσιμα. Η αλλαγή του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού συνδέεται με την τροπολογία που μεταβάλλει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2005/55/EK, η οποία πρέπει να καλύπτει όλα τα βαριά φορτηγά οχήματα στο μέλλον.

Τροπολογία 18
Άρθρο 3, σημείο 1 α (νέο)

(1α) ως "οχήματα που αποσκοπούν στην εκπλήρωση ειδικών κοινωνικών αναγκών" νοούνται είτε τα οικογενειακά οχήματα που δεν προορίζονται για χρήση εκτός δρόμου και που έχουν σχεδιαστεί για περισσότερους από 6 επιβάτες εκτός από τον οδηγό, είτε τα οχήματα που έχουν σχεδιαστεί για σκοπούς διάσωσης, έκτακτης ανάγκης ή περισυλλογής, μεταφοράς ατόμων με αναπηρίες ή για την εκπλήρωση αναγκών κοινής

Error! Reference source not found.
source not found.

14/34

Error! Reference

ωφέλειας.

Αιτιολόγηση

Προκειμένου να διασφαλιστεί μια ομαλή μετάβαση από τις ισχύουσες οδηγίες στον παρόντα κανονισμό, η εξαίρεση που καθιστούσε δυνατή την έγκριση τύπου των οχημάτων της κατηγορίας M1 άνω των 2.500 κιλών ως οχήματα της κατηγορίας N1 κλάση II και III πρέπει να διατηρηθεί κατά το στάδιο Euro 5 για τα οχήματα που αποσκοπούν στην εκπλήρωση ειδικών κοινωνικών αναγκών. Η εξαίρεση αυτή πρέπει να πάψει να ισχύει με την έναρξη ισχύος του σταδίου Euro 6.

Τροπολογία 19 Άρθρο 3, σημείο 11

(11) ως «**αρχικός εξοπλισμός καταλυτικού μετατροπέα**» νοείται **ένας καταλυτικός μετατροπέας ή συνδυασμός καταλυτικών μετατροπέων** που καλύπτεται από την έγκριση τύπου που έχει χορηγηθεί για το όχημα.

(11) ως "**αρχική διάταξη μείωσης των εκπομπών**" νοείται **μια διάταξη μείωσης των εκπομπών ή ένας συνδυασμός τέτοιων διατάξεων** που καλύπτεται από την έγκριση τύπου που έχει χορηγηθεί για το όχημα.

Αιτιολόγηση

Χάριν μιας σαφέστερης νομοθετικής ρύθμισης και προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τεχνολογική πρόοδος είναι καλύτερο να χρησιμοποιείται ένας ευρύς όρος και όχι να γίνεται ξεχωριστή αναφορά σε καταλυτικούς μετατροπείς, φίλτρα μικροσωματιδίων νηζελ, συστήματα επεξεργασίας οξειδίων του αζώτου καθώς και σε , τεχνικώς εφικτά στο μέλλον, συστήματα επεξεργασίας. Πρέπει να χρησιμοποιείται ένας όρος με τον οποίο δεν θίγεται καμία τεχνολογία και δεν περιορίζονται οι καινοτομίες.

Τροπολογία 20 Άρθρο 3, σημείο 12

(12) ως «**καταλυτικός μετατροπέας αντικατάστασης**» νοείται **ένας καταλυτικός μετατροπέας ή συνδυασμός καταλυτικών μετατροπέων** που προορίζεται να αντικαταστήσει **έναν αρχικό εξοπλισμό καταλυτικού μετατροπέα** και **ο οποίος** μπορεί να εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα, όπως ορίζεται στην οδηγία [XXXX/XX/EK].

(12) ως "**διάταξη μείωσης των εκπομπών αντικατάστασης**" νοείται **μια διάταξη μείωσης των εκπομπών ή συνδυασμός τέτοιων διατάξεων** που προορίζεται να αντικαταστήσει **μια αρχική διάταξη μείωσης των εκπομπών** και **η οποία** μπορεί να εγκριθεί ως χωριστή τεχνική μονάδα, όπως ορίζεται στην οδηγία [XXXX/XX/EK].

Αιτιολόγηση

Χάριν μιας σαφέστερης νομοθετικής ρύθμισης και προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τεχνολογική πρόοδος είναι καλύτερο να χρησιμοποιείται ένας ευρύς όρος και όχι να γίνεται ξεχωριστή αναφορά σε καταλυτικούς μετατροπείς, φίλτρα μικροσωματιδίων ντίζελ, συστήματα επεξεργασίας οξειδίων του αζώτου καθώς και σε τεχνικώς εφικτά στο μέλλον, συστήματα επεξεργασίας. Πρέπει να χρησιμοποιείται ένας όρος με τον οποίο δεν θίγεται καμία τεχνολογία και δεν περιορίζονται οι καινοτομίες.

Τροπολογία 21 Άρθρο 3, σημείο 13

(13) ως «πληροφορίες επισκευής οχήματος» νοούνται όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για τη διάγνωση, τη συντήρηση, τον έλεγχο, την περιοδική παρακολούθηση, την επισκευή, τον επαναπρογραμματισμό ή επαναφορά στην αρχική κατάσταση του οχήματος και τις οποίες παρέχουν οι κατασκευαστές στους εξουσιοδοτημένους πωλητές/συνεργεία επισκευής, συμπεριλαμβάνοντας όλες τις επακόλουθες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις των πληροφοριών αυτών.

(13) ως «πληροφορίες επισκευής οχήματος» νοούνται όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται για τη διάγνωση, τη συντήρηση, τον έλεγχο, την περιοδική παρακολούθηση, την επισκευή, **την προσθήκη ανταλλακτικών και εξοπλισμού** τον επαναπρογραμματισμό ή επαναφορά στην αρχική κατάσταση του οχήματος και τις οποίες παρέχουν οι κατασκευαστές στους εξουσιοδοτημένους πωλητές/συνεργεία επισκευής, συμπεριλαμβάνοντας όλες τις επακόλουθες τροποποιήσεις και συμπληρώσεις των πληροφοριών αυτών.

Τροπολογία 22 Άρθρο 3, σημείο 14

(14) ως «ανεξάρτητοι φορείς» νοούνται οι επιχειρήσεις εκτός των εξουσιοδοτημένων πωλητών και συνεργείων επισκευής οι οποίες συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην επισκευή και στη συντήρηση μηχανοκίνητων οχημάτων, και ιδίως επισκευαστές, κατασκευαστές εξοπλισμού ή εργαλείων επισκευής, διανομείς ανταλλακτικών, εκδότες τεχνικών εντύπων, λέσχες αυτοκινήτου, φορείς παροχής οδικής βοήθειας, φορείς που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικής επιθεώρησης και δοκιμής και φορείς που παρέχουν υπηρεσίες κατάρτισης στους επισκευαστές.

(14) ως «ανεξάρτητοι φορείς» νοούνται οι επιχειρήσεις εκτός των εξουσιοδοτημένων πωλητών και συνεργείων επισκευής οι οποίες συμμετέχουν άμεσα ή έμμεσα στην επισκευή και στη συντήρηση μηχανοκίνητων οχημάτων, και ιδίως επισκευαστές, κατασκευαστές **και πωλητές** εξοπλισμού ή εργαλείων επισκευής, διανομείς ανταλλακτικών, εκδότες τεχνικών εντύπων, λέσχες αυτοκινήτου, φορείς παροχής οδικής βοήθειας, φορείς που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικής επιθεώρησης και δοκιμής και φορείς που παρέχουν υπηρεσίες

Error! Reference source not found.
source not found.

16/34

Error! Reference

κατάρτισης στους επισκευαστές.

Τροπολογία 23
Άρθρο 4, παράγραφος 2

2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν την τήρηση των διαδικασιών έγκρισης τύπου για την επαλήθευση της συμμόρφωσης της παραγωγής, της αντοχής των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης και της συμμόρφωσης κατά τη χρήση. Τα μέτρα για τη συμμόρφωση κατά τη χρήση ελέγχονται επί χρονικό διάστημα έως πέντε ετών ή 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί νωρίτερα. Η δοκιμή αντοχής των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης που πραγματοποιείται για την έγκριση τύπου καλύπτει **160 000 km**.

2. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν την τήρηση των διαδικασιών έγκρισης τύπου για την επαλήθευση της συμμόρφωσης της παραγωγής, της αντοχής των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης και της συμμόρφωσης κατά τη χρήση. Τα μέτρα για τη συμμόρφωση κατά τη χρήση ελέγχονται επί χρονικό διάστημα έως πέντε ετών ή 100 000 km, όποιο από τα δύο συμβεί νωρίτερα. Η δοκιμή αντοχής των συστημάτων ελέγχου της ρύπανσης που πραγματοποιείται για την έγκριση τύπου καλύπτει **200 000 km**.

Αιτιολόγηση

Πρέπει να διασφαλιστεί ότι και τα παλαιά οχήματα εξακολουθούν να διαθέτουν αποτελεσματικές διατάξεις μείωσης των εκπομπών.

Τροπολογία 24
Άρθρο 5, παράγραφος 4, σημείο (θ)

θ) καύσιμα αναφοράς, όπως πετρέλαιο, ντίζελ, αέρια καύσιμα και βιοκαύσιμα.

θ) καύσιμα αναφοράς, όπως πετρέλαιο, ντίζελ, **υγραέριο** αέρια καύσιμα και βιοκαύσιμα.

Τροπολογία 25
Άρθρο 5, παράγραφος 5

5. Η Επιτροπή παρακολουθεί τους ρύπους που υπόκεινται στις παραπάνω απαιτήσεις και δοκιμές που αναφέρονται στην παράγραφο 4 καθώς και τους κύκλους δοκιμής που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών και

5. Η Επιτροπή παρακολουθεί τους ρύπους που υπόκεινται στις παραπάνω απαιτήσεις και δοκιμές που αναφέρονται στην παράγραφο 4 καθώς και τους κύκλους δοκιμής που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των εκπομπών και

Error! Reference source not found.

17/34

Error! Reference

λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα όταν διαπιστώνει ότι οι διαδικασίες ή οι δοκιμές δεν είναι πλέον κατάλληλες ή όταν δεν απεικονίζουν πλέον τις πραγματικές εκπομπές.

προτείνει στο Συμβούλιο και στο Κοινοβούλιο τις απαραίτητες τροποποιήσεις όταν διαπιστώνει ότι οι διαδικασίες ή οι δοκιμές δεν είναι πλέον κατάλληλες, όταν δεν απεικονίζουν πλέον τις πραγματικές εκπομπές, *ή όταν επιβάλλεται να ρυθμιστούν οι εκπομπές πρόσθετων ρύπων.*

Αιτιολόγηση

Το ζήτημα της αναθεώρησης των κύκλων δοκιμής και της θέσπισης οριακών τιμών για πρόσθετους ρύπους πρέπει να ρυθμιστεί μέσω της διαδικασίας συναπόφασης.

Τροπολογία 26 Άρθρο 5, παράγραφος 6

6. Η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2 της οδηγίας [XXXX/XX/EK], τις ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την εφαρμογή των παραγράφων 2 έως 5.

6. Η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2 της οδηγίας [XXXX/XX/EK], τις ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την εφαρμογή των παραγράφων 2 έως 4. ***Τα μέτρα εφαρμογής πρέπει να θεσπιστούν το αργότερο (6 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού).***

Αιτιολόγηση

Οι αυτοκινητοβιομηχανίες εξαρτώνται από τις τεχνικές λεπτομέρειες των μέτρων εφαρμογής. Δεν πρέπει συνεπώς να υπάρχει καθυστέρηση μεγαλύτερη των 6 μηνών έως ότου καταστεί δυνατόν να εφαρμοστούν οι νέες οριακές τιμές.

Τροπολογία 27 Άρθρο 6, παράγραφος 1

1. Οι κατασκευαστές παρέχουν απεριόριστη και τυποποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής του οχήματος σε ανεξάρτητους φορείς μέσω δικτυακών τόπων κατά τρόπο ώστε αυτές να είναι εύκολα και άμεσα προσβάσιμες, χωρίς διαφοροποίηση σε σύγκριση με την πρόσβαση που παρέχεται στους εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής.

1. Οι κατασκευαστές παρέχουν απεριόριστη και τυποποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής του οχήματος σε ανεξάρτητους φορείς μέσω δικτυακών τόπων κατά τρόπο ώστε αυτές να είναι εύκολα και άμεσα προσβάσιμες, χωρίς διαφοροποίηση σε σύγκριση με την πρόσβαση που παρέχεται στους εξουσιοδοτημένους πωλητές και συνεργεία επισκευής. ***Για την καλύτερη εφαρμογή του στόχου αυτού οι πληροφορίες πρέπει***

**Error! Reference source not found.
source not found.**

18/34

Error! Reference

να διατίθενται σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις του προτύπου όασης. Ο κατασκευαστής θέτει ωσαύτως στη διάθεση των ανεξαρτήτων φορέων καθώς και των εξουσιοδοτημένων πολιτών και συνεργείων επισκευής τα έγγραφα εκπαίδευσης.

Αιτιολόγηση

Το πρότυπο OASIS που αναπτύχθηκε το 2003 σε συνεργασία μεταξύ των διαφόρων βιομηχανιών υπό την αιγίδα της Επιτροπής καθιστά δυνατή στην πράξη μια όντως απλοποιημένη πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής. Τα έγγραφα εκπαίδευσης απαιτούνται και στον κανονισμό 1400/2002 για τις ομαδικές εξαιρέσεις προκειμένου να διασφαλιστεί ότι αυτά θα πρέπει να διατίθενται περαιτέρω, εφόσον υπάρχει σχετική μνεία στον κανονισμό.

Τροπολογία 28

Άρθρο 6, παράγραφος 4

4. Οι πληροφορίες επισκευής οχήματος πρέπει να είναι πάντα διαθέσιμες, εκτός από την περίοδο των εργασιών συντήρησης.

4. Οι πληροφορίες επισκευής οχήματος πρέπει να είναι πάντα διαθέσιμες, εκτός από την περίοδο των εργασιών συντήρησης **του συστήματος πληροφορόρησης.**

Τροπολογία 29

Άρθρο 6, παράγραφος 5

5. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η κατασκευή ανταλλακτικών ή εξαρτημάτων συμβατών με το σύστημα OBD, καθώς και διαγνωστικών εργαλείων και εξοπλισμού δοκιμής, οι κατασκευαστές παρέχουν **πληροφορίες επισκευής του οχήματος** αδιακρίτως σε κάθε ενδιαφερόμενο κατασκευαστή κατασκευαστικού στοιχείου, διαγνωστικού εργαλείου ή εξοπλισμού δοκιμής.

5. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η κατασκευή ανταλλακτικών ή εξαρτημάτων συμβατών με το σύστημα OBD, καθώς και διαγνωστικών εργαλείων και εξοπλισμού δοκιμής, οι κατασκευαστές παρέχουν **τις σχετικές πληροφορίες για το σύστημα OBD** αδιακρίτως σε κάθε ενδιαφερόμενο κατασκευαστή κατασκευαστικού στοιχείου, διαγνωστικού εργαλείου ή εξοπλισμού δοκιμής.

Αιτιολόγηση

Οι πληροφορίες επισκευής δεν ταυτίζονται με τις πληροφορίες για το σύστημα διάγνωσης επί του οχήματος. Προκειμένου να αποκατασταθεί ο σκοπός της παραγράφου αυτής πρέπει να γίνει συγκεκριμένη αναφορά στις πληροφορίες για τα συστήματα διάγνωσης επί του οχήματος.

Τροπολογία 30

Άρθρο 8

Η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2 της οδηγίας [XXXX/XX/EK], τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή των άρθρο 6 και άρθρο 7. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν τον καθορισμό τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με τον τρόπο παροχής των πληροφοριών επισκευής οχημάτων.

Η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2 της οδηγίας [XXXX/XX/EK], τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή των άρθρο 6 και άρθρο 7. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν τον καθορισμό τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με τον τρόπο παροχής των πληροφοριών επισκευής οχημάτων **και για το σύστημα OBD.**

Αιτιολόγηση

Βλ. την αιτιολόγηση στην τροπολογία στο άρθρο 6, παράγραφος 5.

Τροπολογία 31

Άρθρο 9, παράγραφοι 2 και 3

2. Με ισχύ από την **[18 μήνες και μία ημέρα μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος]**, και από την **[30 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος]** στην περίπτωση της κατηγορίας N₁ κλάσεων II και III, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με εκπομπές ή κατανάλωση καυσίμων, τη χορήγηση έγκρισης τύπου EK ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του.

3. Με ισχύ από **[36 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος]**, και από **[48 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος]** στην περίπτωση της κατηγορίας N₁ κλάσεων II και III, οι εθνικές αρχές θεωρούν, όσον αφορά τα νέα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα

**Error! Reference source not found.
source not found.**

2. Με ισχύ από την **1η Ιουνίου 2009 με εξαίρεση τα οχήματα της κατηγορίας M με τεχνικά επιτρεπτή μέγιστη μάζα φόρτωσης υπερβαίνουσα τα 2500 κιλά και τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να ικανοποιούν συγκεκριμένες κοινωνικές ανάγκες** και από την **1η Ιουνίου 2010** στην περίπτωση της κατηγορίας N₁ κλάσεων II και III, **και των οχημάτων της κατηγορίας M που προαναφέρθηκαν** οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με εκπομπές ή κατανάλωση καυσίμων, τη χορήγηση έγκρισης τύπου EK ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του **και ιδίως με τα παραρτήματα, με εξαίρεση τις οριακές τιμές Euro 6 που εκτίθενται στον πίνακα 1α του παραρτήματος I.**

3. Με ισχύ από **1η Ιουνίου 2010 με εξαίρεση τα οχήματα της κατηγορίας M με τεχνικά επιτρεπτή μέγιστη μάζα φόρτωσης υπερβαίνουσα τα 2500 κιλά και τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να ικανοποιούν συγκεκριμένες κοινωνικές ανάγκες** και από **1η Ιουνίου 2011** στην

20/34

Error! Reference

κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του [άρθρου 25] της οδηγίας [XXXX/XX/EK] και αρνούνται, για λόγους που αφορούν εκπομπές ή κατανάλωση καυσίμων, την ταξινόμηση και απαγορεύουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

περίπτωση της κατηγορίας N1 κλάσεων II και III, **και των οχημάτων της κατηγορίας M που προαναφέρθηκαν**, οι εθνικές αρχές θεωρούν, όσον αφορά τα νέα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, **και ιδίως με τα παραρτήματα, με εξαίρεση τις οριακές τιμές Euro 6 που εκτίθενται στον πίνακα 1α του παραρτήματος I** ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του [άρθρου 25] της οδηγίας [XXXX/XX/EK] και αρνούνται, για λόγους που αφορούν εκπομπές ή κατανάλωση καυσίμων, την ταξινόμηση και απαγορεύουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

Αιτιολόγηση

Κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών συνομιλιών κατέστη σαφές ότι είναι απαραίτητες αλλά και τεχνικά εφικτές περαιτέρω μειώσεις των οριακών τιμών. Ο εισηγητής προτείνει συνεπώς να προχωρήσουμε περισσότερο και, συγχρόνως με το στάδιο Euro 5, να θεσπιστεί στον παρόντα κανονισμό ένα περαιτέρω στάδιο Euro 6 με χαμηλότερες οριακές τιμές. Με αυτόν τον τρόπο θα θεσπιστούν μακροπρόθεσμοι στόχοι μείωσης, οι οποίοι θα έχουν ως αποτέλεσμα να υπάρχει ασφάλεια στον τομέα του σχεδιασμού και κατά συνέπεια και των επενδύσεων για την έρευνα και την ανάπτυξη στον τομέα των συστημάτων μείωσης των καυσαερίων των οχημάτων αλλά και για τους κατασκευαστές. Μεταξύ της έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων και νέων οχημάτων θα πρέπει, όπως και στο προηγούμενο πρότυπο Euro, να υφίσταται απόσταση μόνο ενός έτους.

Τροπολογία 32

Άρθρο 9, παράγραφος 3 α και β (νέες)

3α. Με ισχύ από την 1η Ιουνίου 2014, και από την 1η Ιουνίου 2015 στην περίπτωση της κατηγορίας N1 κλάσεων II και III, οι εθνικές αρχές αρνούνται, για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές ή κατανάλωση καυσίμων, τη χορήγηση έγκρισης τύπου EK ή εθνικής έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του και ειδικότερα με τα παραρτήματα που περιλαμβάνουν τις οριακές τιμές Euro 6 που εκτίθενται στον πίνακα 1α του

παραρτήματος I.

3β. Με ισχύ από την 1η Ιουνίου 2015, και από την 1η Ιουνίου 2016 στην περίπτωση της κατηγορίας N1 κλάσεων II και III, οι εθνικές αρχές θεωρούν, όσον αφορά τα νέα οχήματα που δεν συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του, και ειδικότερα με τα παραρτήματα που περιλαμβάνουν τις οριακές τιμές Euro 6 που εκτίθενται στον πίνακα 1α του παραρτήματος I, ότι τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης δεν είναι πλέον έγκυρα για τους σκοπούς του (άρθρο 25§§9 της οδηγίας (xxxx/xx/EK) και αρνούνται, για λόγους που αφορούν εκπομπές ή κατανάλωση καυσίμων, την ταξινόμηση και απαγορεύσουν την πώληση ή τη θέση σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

Αιτιολόγηση

Το πρώτο στάδιο Euro 5 πρόκειται να τεθεί σε εφαρμογή την 01.06.2009 και το δεύτερο στάδιο Euro 6, με καθυστέρηση πέντε ετών, την 01.06.2014. Μεταξύ της έγκρισης τύπου για νέους τύπους οχημάτων και νέων οχημάτων πρέπει να υπάρχει όπως και στο προηγούμενο πρότυπο Euro απόσταση ενός έτους.

Τροπολογία 33 Άρθρο 10

1. Οι εθνικές αρχές αρνούνται την πώληση ή την εγκατάσταση σε όχημα νέων **καταλυτικών μετατροπέων αντικατάστασης** που προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου EK και δεν είναι εξοπλισμένα με συστήματα διάγνωσης επί του οχήματος (OBD), εάν δεν ανήκουν σε τύπο για τον οποίο χορηγήθηκε έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, οι εθνικές αρχές μπορούν να συνεχίσουν να χορηγούν επεκτάσεις των εγκρίσεων τύπου EK για **καταλυτικούς μετατροπείς αντικατάστασης** υπό τους αρχικούς όρους χορήγησης.

1. Οι εθνικές αρχές αρνούνται την πώληση ή την εγκατάσταση σε όχημα νέων **διατάξεων μείωσης των εκπομπών** που προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου EK και δεν είναι εξοπλισμένα με συστήματα διάγνωσης επί του οχήματος (OBD), εάν δεν ανήκουν σε τύπο για τον οποίο χορηγήθηκε έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, οι εθνικές αρχές μπορούν να συνεχίσουν να χορηγούν επεκτάσεις των εγκρίσεων τύπου EK για **διατάξεις μείωσης των εκπομπών** υπό τους αρχικούς όρους χορήγησης.

Error! Reference source not found.
source not found.

22/34

Error! Reference

Αιτιολόγηση

Χάριν μιας σαφέστερης νομοθετικής ρύθμισης και προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τεχνολογική πρόοδος είναι καλύτερο να χρησιμοποιείται ένας ευρύς όρος και όχι να γίνεται ξεχωριστή αναφορά σε καταλυτικούς μετατροπείς, φίλτρα μικροσωματιδίων ντήζελ, συστήματα επεξεργασίας οξειδίων του αζώτου καθώς και σε τεχνικώς εφικτά στο μέλλον, συστήματα επεξεργασίας. Πρέπει να χρησιμοποιείται ένας όρος με τον οποίο δεν θίγεται καμία τεχνολογία και δεν περιορίζονται οι καινοτομίες.

Τροπολογία 34

Άρθρο 11, παράγραφος 1, υποπαράγραφοι 2 και 3

Τα κίνητρα αυτά ισχύουν για όλα τα νέα οχήματα που διατίθενται προς πώληση στην αγορά ενός κράτους μέλους και τα οποία συμμορφώνονται με τον κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του πριν από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο **άρθρο 9 παράγραφος 3**.

Η ισχύς τους λήγει τις ημερομηνίες που ορίζονται στο **άρθρο 9 παράγραφος 3**.

Τα κίνητρα αυτά ισχύουν για όλα τα νέα οχήματα που διατίθενται προς πώληση στην αγορά ενός κράτους μέλους και τα οποία συμμορφώνονται με τον κανονισμό και τα μέτρα εφαρμογής του πριν από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο **άρθρο 9**.

Η ισχύς τους λήγει τις ημερομηνίες που ορίζονται:

(α) Στο άρθρο 9 παράγραφος 3 όσον αφορά τα κίνητρα για τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές εκπομπών που εκτίθενται στον πίνακα 1 του παραρτήματος I.

(β) Στο άρθρο 9 παράγραφος 3 στοιχείο β) όσον αφορά τα κίνητρα για τη συμμόρφωση με τις οριακές τιμές εκπομπών που εκτίθενται στον πίνακα 1α του παραρτήματος I.

Αιτιολόγηση

Η τροποποίηση αυτή συνδέεται με την εισαγωγή μιας προσέγγισης δύο σταδίων. Τα κίνητρα για τα οχήματα που συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές Euro 5 πρέπει να πάψουν να ισχύουν όταν τεθούν σε εφαρμογή οι οριακές τιμές Euro 6.

Τροπολογία 35

Άρθρο 13

1. Εντός προθεσμίας [6 μηνών μετά

Error! Reference source not found.

23/34

Error! Reference

την έναρξη ισχύος] η Επιτροπή εξετάζει εάν είναι αναγκαίο να ορίσει εκ νέου τις οριακές τιμές εκπομπών για τους υδρογονάνθρακες που αναφέρονται στο παράρτημα I, για τον καθορισμό των εκπομπών υδρογονανθράκων πλην του μεθανίου και του μεθανίου ξεχωριστά.

2. *Πρέπει επίσης να μελετηθεί η ενσωμάτωση των εκπομπών μεθανίου στον υπολογισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα*

3. *Εφόσον είναι αναγκαίο, η Επιτροπή μπορεί, για την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2:*

α) να τροποποιήσει τον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με το άρθρο 14 για την προσαρμογή των οριακών τιμών για τους υδρογονάνθρακες που ορίζονται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού·

β) να λάβει μέτρα δοκιμής, υπολογισμού ή περιορισμού των εκπομπών μεθανίου, σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 2 της οδηγίας [XX/XXXX/EK]

4. *Μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος μέτρησης σωματιδίων UN/ECE, που διεξάγεται υπό την αιγίδα του Παγκόσμιου Φόρουμ για την εναρμόνιση των κανονισμών οχημάτων, η Επιτροπή λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα*

α) τροποποίηση του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 14 για την προσαρμογή των οριακών τιμών που βασίζονται στη μάζα των σωματιδίων όπως ορίζονται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού, και την εισαγωγή οριακών τιμών που βασίζονται στον αριθμό των σωματιδίων που αναφέρονται στο ίδιο παράρτημα, ούτως ώστε να συσχετίζονται σε μεγάλο βαθμό με τις οριακές τιμές

1. *Η Επιτροπή μελετά την ενσωμάτωση των εκπομπών μεθανίου στον υπολογισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα*

Εφόσον είναι αναγκαίο, η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για τη λήψη μέτρων δοκιμής, υπολογισμού ή περιορισμού των εκπομπών μεθανίου.

2. *Μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος μέτρησης σωματιδίων UN/ECE, που διεξάγεται υπό την αιγίδα του Παγκόσμιου Φόρουμ για την εναρμόνιση των κανονισμών οχημάτων, και το αργότερο μετά την έναρξη ισχύος του Euro 6 η Επιτροπή λαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα. χωρίς να μειώνει τα υφιστάμενα φιλόδοξα επίπεδα όσον αφορά το περιβάλλον.*

α) τροποποίηση του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 14 για την προσαρμογή των οριακών τιμών που βασίζονται στη μάζα των σωματιδίων όπως ορίζονται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού, και την εισαγωγή οριακών τιμών που βασίζονται στον αριθμό των σωματιδίων που αναφέρονται στο ίδιο παράρτημα, ούτως ώστε να συσχετίζονται σε μεγάλο βαθμό με τις οριακές τιμές

μάζας για το πετρέλαιο και το ντίζελ·

β) έγκριση, σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 2 της οδηγίας [XX/XXXX/EK] αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης σωματιδίων και οριακής τιμής για τον αριθμό των σωματιδίων.

μάζας για το πετρέλαιο και το ντίζελ·

β) έγκριση, σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 2 της οδηγίας [XX/XXXX/EK] αναθεωρημένης διαδικασίας μέτρησης σωματιδίων και οριακής τιμής για τον αριθμό των σωματιδίων.

Αιτιολόγηση

Η τροποποίηση αυτή συνδέεται με προηγούμενες τροπολογίες προκειμένου να διατηρηθεί μια ισορροπημένη προσέγγιση όσον αφορά τις ρυθμίσεις μέσω της επιτροπολογίας και μέσω της συναπόφασης.

Τροπολογία 36 Άρθρο 14

Η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2 της οδηγίας [XX/XXXX/EK], να τροποποιήσει τον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με το άρθρο [36 παράγραφοι 2, 3, 4] της εν λόγω οδηγίας.

Όταν γίνεται αναφορά στο παρόν άρθρο, η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 37 παράγραφος 2 της οδηγίας [XX/XXXX/EK], να τροποποιήσει τον παρόντα κανονισμό σύμφωνα με το άρθρο [36 παράγραφοι 2, 3, 4] της εν λόγω οδηγίας.

Τροπολογία 37 Άρθρο 15 α (νέο)

Άρθρο 15α

*Τροποποιήσεις στην οδηγία 2005/55/EK
Η οδηγία 2005/55/EK τροποποιείται ως εξής:*

*(1) ο τίτλος αντικαθίσταται ως εξής:
"Οδηγία 2005/55/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 28ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με την έγκριση τύπου βαρέων φορτηγών οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές τους (Euro IV και V)".*

(2) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται ως εξής:

"Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

(α) ως "όχημα" νοείται κάθε όχημα με κινητήρα όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, με εξαίρεση τα οχήματα της κατηγορίας M1, M2 και N1 με τεχνικά επιτρεπτή μέγιστη μάζα φόρτωσης μη υπερβαίνουσα τα 3500 κιλά ή μια μάζα αναφοράς μη υπερβαίνουσα τα 2610 κιλά·

(β) ως "κινητήρας" νοείται η κινητήρια πηγή πρόωσης ενός οχήματος για το οποίο δύναται να χορηγηθεί έγκριση τύπου ως ξεχωριστή τεχνική μονάδα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 της οδηγίας (xxxx/xx/ΕΚ)·

(γ) ως "όχημα φιλικό προς το περιβάλλον" νοείται το όχημα που κινείται από κινητήρα που συμμορφώνεται με τα επιτρεπτά ανώτατα όρια εκπομπής που εκτίθενται στη σειρά Γ των πινάκων στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος Ι"·

(3) Το τμήμα 1 του παραρτήματος Ι αντικαθίσταται ως εξής:

"1. ΠΕΛΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στον έλεγχο των αερίων και σωματιδιακών ρύπων, τη διάρκεια ζωής των διατάξεων ελέγχου των εκπομπών, τη συμβατότητα των κυκλοφορούντων οχημάτων/κινητήρων και συστημάτων διάγνωσης επί του οχήματος όλων των αυτοκινήτων οχημάτων και σε κινητήρες όπως ορίζονται στο άρθρο 1 με εξαίρεση τα οχήματα της κατηγορίας M1, N1, N2 και M2 για τα οποία έχει χορηγηθεί έγκριση τύπου σύμφωνα με τον (κανονισμό xxxx/xxxxx/ΕΚ = ο παρών κανονισμός)".

Όταν απαιτούνται περαιτέρω τροποποιήσεις που αντανakλούν τις παραπάνω αλλαγές, η οδηγία 2000/55/ΕΚ και τα μέτρα εφαρμογής της τροποποιούνται σύμφωνα με τη

Αιτιολόγηση

Η αλλαγή του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2005/55/EK συνδέεται με την αλλαγή του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Η ιδέα έγκειται στο γεγονός ότι ο παρών κανονισμός πρέπει να καλύπτει όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά φορτηγά οχήματα, ενώ η οδηγία 2005/55/EK πρέπει να καλύπτει όλα τα βαριά φορτηγά οχήματα ανεξαρτήτως του χρησιμοποιημένου καυσίμου.

Τροπολογία 38
Άρθρο 16

Άρθρο 16
Τροποποίηση της οδηγίας 72/306/ΕΟΚ

διαγράφεται

Στο άρθρο 1 της οδηγίας 72/306/ΕΟΚ προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος «Ωστόσο, η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 του [αριθ. παρόντος κανονισμού]»

Αιτιολόγηση

Συνδέεται με αλλαγές του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού και της οδηγίας 2005/55/EK.

Τροπολογία 39
Άρθρο 17, παράγραφος 1

1. Οι οδηγίες 70/220/ΕΟΚ, 80/1268/ΕΟΚ, 89/458/ΕΟΚ, 91/441/ΕΟΚ, 93/59/ΕΟΚ, 94/12/ΕΚ, 96/69/ΕΚ, 98/69/ΕΚ και 2004/3/ΕΚ καταργούνται από την [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

1. Οι οδηγίες 70/220/ΕΟΚ, **72/306/ΕΟΚ**, 80/1268/ΕΟΚ, 89/458/ΕΟΚ, 91/441/ΕΟΚ, 93/59/ΕΟΚ, 94/12/ΕΚ, 96/69/ΕΚ, 98/69/ΕΚ και 2004/3/ΕΚ καταργούνται από την [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Αιτιολόγηση

Συνδέεται με την αλλαγή του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2005/55/EK.

Τροπολογία 40

Error! Reference source not found.

27/34

Error! Reference

Άρθρο 18, παράγραφος 2

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από [18 μήνες + 1 ημέρα μετά την έναρξη ισχύος], με εξαίρεση το άρθρο 9 παράγραφος 1 και το άρθρο 11.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από [18 μήνες + 1 ημέρα μετά την έναρξη ισχύος], με εξαίρεση το άρθρο 9 παράγραφος 1 και το άρθρο 11, **τα οποία εφαρμόζονται από [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].**

Αιτιολόγηση

Διευκρινιστικού χαρακτήρα.

Τροπολογία 41
Άρθρο 18, παράγραφος 3

3. ***Εάν η έκδοση των τροποποιήσεων ή των μέτρων εφαρμογής που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 και στο άρθρο 13 παράγραφοι 1 και 3 καθυστερήσει πέραν των [6 μηνών μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], οι ημερομηνίες που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 9 αντικαθίστανται από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στις τροποποιήσεις ή τα μέτρα εφαρμογής.*** ***διαγράφεται***

Τροπολογία 42
Παράρτημα I, Πίνακας 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Πίνακας 1: Όρια εκπομπών Euro 5

		Μάζα αναφοράς (RM) (kg)	Οριακές τιμές											
			Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO)		Μάζα υδρογονανθράκων (HC)		Μάζα οξειδίων του αζώτου (NO _x)		Συνδυασμένη μάζα υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (HC + NO _x)		Μάζα σωματιδίων (PM)		Αριθμός σωματιδίων ⁽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)	
Κατηγορία	Κλάση		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	All	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
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		

Υπόμνημα: PI = επιβαλλόμενη ανάφλεξη, CI = ανάφλεξη με συμπίεση

(1) Σε μεταγενέστερο στάδιο πρέπει να οριστεί ένας τυποποιημένος αριθμός.

(2) Οι οριακές τιμές μάζας σωματιδίων για οχήματα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη εφαρμόζονται μόνο στα οχήματα με κινητήρα απευθείας έγχυσης που λειτουργούν εν μέρει ή πλήρως με καύση πτωχού μείγματος.

Τροπολογία του Κοινοβουλίου

Πίνακας 1: Όρια εκπομπών Euro 5

		Μάζα αναφοράς (RM) (kg)	Οριακές τιμές													
			Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO)		Μάζα <i>συνολικών</i> υδρογονανθράκων (<i>THC</i>)		Μάζα <i>υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου</i> (<i>NMHC</i>)		Μάζα οξειδίων του αζώτου (NO _x)		Συνδυασμένη μάζα <i>συνολικών</i> υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (<i>THC + NO_x</i>)		Μάζα σωματιδίων (PM)		Αριθμός σωματιδίων ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Κατηγορία	Κλάση		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M ⁽³⁾	—	Όλες	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
N ₁ ⁽⁴⁾	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	240	—	300	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	290	—	360	5.0	5.0		

Υπόμνημα: PI = επιβαλλόμενη ανάφλεξη, CI = ανάφλεξη με συμπίεση

(1) Το ταχύτερο δυνατόν και το αργότερο μετά την έναρξη ισχύος του Euro 6 πρέπει να ορισθεί ένας τυποποιημένος αριθμός.

(2) Οι οριακές τιμές μάζας σωματιδίων για οχήματα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη εφαρμόζονται μόνο στα οχήματα με κινητήρα απευθείας έγχυσης που λειτουργούν εν μέρει ή πλήρως με καύση πτωχού μείγματος.

(3) Με εξαίρεση τα οχήματα με μια τεχνικά επιτρεπόμενη μέγιστη μάζα φόρτωσης άνω των 2 500 και τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να εκπληρώνουν ειδικές κοινωνικές ανάγκες.

(4) Συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που αναφέρονται στην υποσημείωση 3.

Αιτιολόγηση

Βλ. αιτιολογική έκθεση.

Τροπολογία 43
 Παράρτημα I, Πίνακας 1 α (νέος)

Τροπολογία του Κοινοβουλίου

Πίνακας 1α: Όρια εκπομπών Euro 6

Κατηγορία		Κλάση	Μάζα αναφοράς (RM) (kg)	Οριακές τιμές													
				Μάζα μονοξειδίου του άνθρακα (CO)		Μάζα συνολικών υδρογονανθράκων (THC)		Μάζα υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου (NMHC)		Μάζα οξειδίων του αζώτου (NO _x)		Συνδυασμένη μάζα υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (HC + NO _x)		Μάζα σωματιδίων (PM)		Αριθμός σωματιδίων ⁽¹⁾ (PM)	
				L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Κατηγορία	Κλάση		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI	
M	—	Όλες	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0			
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0			
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	100	—	160	5.0	5.0			
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	120	—	190	5.0	5.0			

Key: PI = Positive Ignition, CI = Compression Ignition

(1) Σε μεταγενέστερο στάδιο πρέπει να οριστεί ένας τυποποιημένος αριθμός.

(2) Οι οριακές τιμές μάζας σωματιδίων για οχήματα με επιβαλλόμενη ανάφλεξη εφαρμόζονται μόνο στα οχήματα με κινητήρα απευθείας έγχυσης που λειτουργούν εν μέρει ή πλήρως με καύση πτωχού μίγματος..

Αιτιολόγηση

Βλέπε αιτιολογική έκθεση..

Error! Reference source not found.
 source not found.

Error! Reference

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Εισαγωγή

Με την καύση καυσίμων όπως η βενζίνη, το πετρέλαιο ντίζελ και το φυσικό αέριο που βασίζονται σε ορυκτούς φορείς ενέργειας όπως το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο απελευθερώνονται εκπομπές που είναι επιβλαβείς για την υγεία καθώς και για την πανίδα και χλωρίδα και που συμβάλλουν στην αύξηση της θερμοκρασίας της ατμόσφαιρας.

Τα καθαρά οχήματα συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην Ευρώπη. Αυτό συνδέεται στενά με τη μέση ηλικία του στόλου οχημάτων στους δρόμους της Ευρώπης. Όσο μειώνεται η μέση ηλικία των οχημάτων τόσο αυξάνεται το ποσοστό το οχημάτων που εκπέμπουν λιγότερα επιβλαβή για το περιβάλλον και την υγεία καυσαέρια.

Η πρόταση της Επιτροπής

Στο πλαίσιο του έκτου προγράμματος δράσης για το περιβάλλον και εν συνεχεία του προγράμματος Καθαρός Αέρας για την Ευρώπη, η Επιτροπή υπέβαλε τον παρελθόντα Σεπτέμβριο πρόταση για μια θεματική στρατηγική για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Η υποβληθείσα στις 21.12.2005 πρόταση της Επιτροπής για τον κανονισμό Euro 5 συνιστά ένα από τα μέτρα για την επίτευξη του στόχου για τον καθαρό αέρα.

Η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει τη θέσπιση εναρμονισμένων τεχνικών διατάξεων για ελαφρά φορτηγά οχήματα προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς καθώς και μια υψηλή περιβαλλοντική προστασία. Καθορίζονται οριακές τιμές για τις επιβλαβείς εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα (CO), υδρογονανθράκων (HC), οξειδίων του αζώτου (NOx) και σωματιδίων. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η επίτευξη του στόχου της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς με παράλληλη διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει επίσης μέτρα για την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής οχημάτων.

Χάριν της βελτίωσης της νομοθεσίας το επόμενο πρότυπο Euro πρέπει να έχει τη μορφή κανονισμού συνενώνοντας και διατηρώντας όλα τα προηγθέντα σχετικά νομοθετικά κείμενα (οδηγία 70/220/ΕΟΚ και τις πολυάριθμες τροποποιήσεις της). Παράλληλα προς την παρούσα πρόταση κανονισμού ("πολιτικός κανονισμός") θα εκπονηθεί σύμφωνα με μια προσέγγιση δύο επιπέδων ένας "τεχνικός κανονισμός" στον οποίο θα καθοριστούν οι τεχνικές προδιαγραφές που θα εκπληρώνουν τις βασικές απαιτήσεις.

Προσέγγιση του εισηγητή

- * Στην πρόταση της Επιτροπής το πεδίο εφαρμογής βασίζεται στις διάφορες τεχνικές για τους κινητήρες. Προκειμένου να θεσπιστεί ένα σαφέστερο και απλούστερο κείμενο ο εισηγητής προτείνει να λαμβάνονται εφεξής ως βάση οι κατηγορίες οχημάτων. Επιπλέον με την τροποποίηση της οδηγίας 2005/55/ΕΚ διασαφηνίζεται η διαφοροποίηση της νομοθεσίας μεταξύ ελαφρών και βαρέων οχημάτων.

- * Ο εισηγητής εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι η πρόταση της Επιτροπής δεν είναι φιλόδοξη. Κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών συνομιλιών κατέστη σαφές ότι είναι απαραίτητο αλλά και τεχνικά εφικτό να επέλθουν περαιτέρω μειώσεις στις οριακές τιμές. Ο εισηγητής προτείνει να γίνει ένα ακόμη βήμα και συγχρόνως με το στάδιο Euro 5 να θεσπιστεί στον παρόντα κανονισμό ένα περαιτέρω στάδιο Euro 6 με χαμηλότερες οριακές τιμές. Με αυτό τον τρόπο θα τεθούν μακροπρόθεσμοι στόχοι μείωσης οι οποίοι θα παράσχουν ασφάλεια σχεδιασμού για την έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα των συστημάτων μείωσης των καυσαερίων των οχημάτων αλλά και ευνοϊκό επενδυτικό περιβάλλον για τους κατασκευαστές. Το πρώτο στάδιο Euro 5 θα τεθεί σε ισχύ την 01.06.2009 και το δεύτερο στάδιο Euro 6, με καθυστέρηση πέντε ετών, την 01.06.2014.
- * Όλοι συμφωνούν ότι οι οριακές τιμές οξειδίων του αζώτου στην πρόταση της Επιτροπής δεν είναι αρκούντως φιλόδοξες. Τα οξείδια του αζώτου προκαλούν μεταξύ άλλων όξινη βροχή, ευτροφισμό και όζον κοντά στην επιφάνεια του εδάφους, το οποίο μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη ζωή των ανθρώπων (ερεθισμός και βλάβη των αναπνευστικών οργάνων) και τα οποία ενέχονται επιπλέον για εκτεταμένες ρυπάνσεις των δασών και των γεωργικών καλλιεργούμενων εκτάσεων. Ο εισηγητής προτείνει συνεπώς μια περαιτέρω μείωση 10% σε σχέση με την πρόταση της Επιτροπής δηλαδή 180 mg/km στο στάδιο Euro 5 για τα οχήματα που κινούνται με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση. Μια περαιτέρω μείωση στο στάδιο αυτό δεν θα ήταν ρεαλιστική δεδομένου ότι θα απαιτούσε τη θέσπιση συστημάτων επεξεργασίας των οξειδίων του αζώτου, τα οποία βρίσκονται σήμερα για τα ελαφρά οχήματα σε στάδιο δοκιμής και αποτελούν μικρό μέρος της αγοράς. Ο εισηγητής προτείνει συνεπώς να εισαχθεί στο δεύτερο στάδιο Euro 6 μια περαιτέρω μείωση των οριακών τιμών οξειδίων του αζώτου για το πετρέλαιο ντίζελ 6% περίπου δηλαδή μια οριακή τιμή 75 mg/km. Όσον αφορά τους κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης οι οριακές τιμές της πρότασης της Επιτροπής οι οποίες προβλέπουν μείωση κατά 25% έναντι του σταδίου Euro 4 πρέπει να διατηρηθούν. Μια περαιτέρω μείωση θα ήταν αντιπαραγωγική ενόψει της εξέλιξης των κινητήρων άμεσης έγχυσης καυσίμου.
- * Η αντιμετώπιση του προβλήματος των μικροσκοπικών σωματιδίων δεν πρέπει να επισκιαστεί από τη συζήτηση για τα οξείδια του αζώτου. Στις μεγάλες ιδίως πόλεις η ρύπανση είναι αισθητή και η περαιτέρω μείωση των οριακών τιμών επιβάλλεται άμεσα.
- * Ο εισηγητής υποστηρίζει τις οριακές τιμές της πρότασης της Επιτροπής για το στάδιο Euro 5, δηλαδή μια μείωση της εκπομπής μάζας σωματιδίων κατά 80% προκειμένου να καθοριστεί μια οριακή τιμή 5 mg/km. Οι οριακές αυτές τιμές μπορούν να επιτευχθούν μόνο με την εισαγωγή ενός φίλτρου σωματιδίων. Ωστόσο, προκειμένου να περιοριστούν στο μέλλον και οι εκπομπές των μικροσκοπικών σωματιδίων, τα οποία είναι ιδιαίτερος επικίνδυνα για την υγεία, ο εισηγητής ζητεί να θεσπιστούν το ταχύτερο δυνατόν και το αργότερο με την έναρξη ισχύος του σταδίου Euro 6 οριακές τιμές για τη μάζα σωματιδίων και μια διαδικασία μέτρησης του αριθμού των σωματιδίων. Αυτό πρέπει να πραγματοποιηθεί βάσει των σημερινών ερευνών και συζητήσεων στο πλαίσιο του ερευνητικού προγράμματος UN/ECE για τη μέτρηση των σωματιδίων.

Error! Reference source not found.33/34Error! Reference source not found.

- * Τα οχήματα που κινούνται με πεπιεσμένο φυσικό αέριο επιβαρύνουν το περιβάλλον πολύ λιγότερο από ό,τι τα οχήματα τα οποία κινούνται αποκλειστικά με πετρέλαιο ντίζελ ή βενζίνη. Τα οχήματα που κινούνται με πεπιεσμένο φυσικό αέριο δεν αντιμετωπίζουν πρόβλημα σωματιδίων και η εκπομπή οξειδίων του αζώτου βρίσκεται επίσης σε σημαντικά χαμηλότερα επίπεδα από τα αντίστοιχα ενός οχήματος που κινείται με τα παραδοσιακά καύσιμα. Προκειμένου τα οχήματα αυτά να μην εξοβελιστούν από την αγορά, επειδή δεν μπορούν να τηρήσουν τις οριακές τιμές για τους υδρογονάνθρακες που προτείνει η Επιτροπή, ο εισηγητής προτείνει να διατηρηθεί το πρότυπο Euro 4 όσον αφορά τη συνολική μάζα των υδρογονανθράκων και να θεσπιστεί στους πίνακες του παραρτήματος μια πρόσθετη στήλη για τους υδρογονάνθρακες εκτός μεθανίου (NMHC) ούτως ώστε να διατηρηθούν για τα οχήματα που κινούνται με βενζίνη φιλόδοξες οριακές τιμές υδρογονανθράκων.
- * Στο πρότυπο Euro 3 και 4 υπάρχει μια ρύθμιση σύμφωνα με την οποία τα οχήματα της κατηγορίας M άνω των 2500 κιλών πρέπει να μπορούν να λάβουν έγκριση τύπου ως οχήματα της κατηγορίας N1 κλάσεων II και III. Η εξαίρεση αυτή δεν είναι σήμερα απαραίτητη για όλα τα οχήματα με συνολική μάζα άνω των 2500 κιλών. Προκειμένου να καταστεί δυνατή μια ομαλότερη μετάβαση, ο εισηγητής προτείνει να διατηρηθεί η εξαίρεση αυτή στο στάδιο Euro 5 για τα οχήματα που εξυπηρετούν έναν ιδιαίτερο κοινωνικό σκοπό όπως π.χ. σωστικά οχήματα, οχήματα περισυλλογής, μεταφοράς ατόμων με αναπηρία, οχήματα παροχής δημοσίων υπηρεσιών, οχήματα για πολυμελείς οικογένειες με χωρητικότητα άνω των 6 επιβατών εκτός του οδηγού τα οποία δεν χρησιμοποιούνται σε διαδρομές εκτός δρόμου.
- * Ο εισηγητής υποστηρίζει ανεπιφύλακτα την προβλεπόμενη στην πρόταση της Επιτροπής δυνατότητα των κρατών μελών να ενθαρρύνουν με οικονομικά κίνητρα την ταχεία εισαγωγή καθαρών οχημάτων.
- * Ο εισηγητής φρονεί ότι η προβλεπόμενη στην πρόταση της Επιτροπής διάρκεια ζωής των διατάξεων μείωσης των εκπομπών που ανέρχεται σε 160.000 χλμ. δεν είναι αρκετά φιλόδοξη. Προτείνει τη λήψη περαιτέρω μέτρων και την καθιέρωση μιας διάρκειας ζωής 200.000 χλμ. Αυτό θα ήταν πιο κοντά στις προδιαγραφές που ισχύουν στην αμερικανική αγορά και θα ανταποκρινόταν καλύτερα στην πραγματική διάρκεια ζωής των οχημάτων.
- * Με την ευκαιρία των συζητήσεων για το κεφάλαιο III σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες επισκευής οχημάτων ο εισηγητής υποστηρίζει την πρόταση της Επιτροπής και τονίζει ότι πρέπει να δοθεί στους ανεξάρτητους φορείς τυποποιημένη πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής οχημάτων και συστημάτων διάγνωσης επί του οχήματος μέσω του προτύπου OASIS όπως ισχύει και στην περίπτωση των εξουσιοδοτημένων πολιτών και συνεργείων επισκευής. Η συντήρηση και επισκευή των οχημάτων εξυπηρετεί την ομαλή λειτουργία και την κανονική κίνηση ενός οχήματος. Προκειμένου και οι ανεξάρτητοι φορείς να μπορούν να πραγματοποιούν επισκευές χωρίς προβλήματα απλοποιείται η πρόσβαση στην τακτική συντήρηση. Η τακτική συντήρηση συμβάλλει στην ασφάλεια και στη φιλική για το περιβάλλον λειτουργία ενός οχήματος και πρέπει συνεπώς να ενθαρρυνθεί.