

EUROPOS PARLAMENTAS

2004



2009

Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas

NEGALUTINIS
2005/0282(COD)

5.5.2006

*****I**

PRANEŠIMO PROJEKTAS

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kieki ir dėl transporto priemonių remonto informacijos prieigos, iš dalies pakeičianti Direktyvą 72/306/EEB ir Direktyvą .././EB
(KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetas

Pranešėjas: Matthias Groote

Nuomonės referentė (*): Anja Weisgerber

(*):Glaudesnis komitetų bendradarbiavimas: Darbo tvarkos taisyklių 47 straipsnis

Procedūrų sutartiniai ženklai

- * Konsultavimosi procedūra
balsavusių narių balsų dauguma
- **I Bendradarbiavimo procedūra (pirmasis svarstymas)
balsavusių narių balsų dauguma
- **II Bendradarbiavimo procedūra (antrasis svarstymas)
balsavusių narių balsų dauguma pritariama bendrajai pozicijai visų Parlamento narių balsų dauguma atmetama arba taisoma bendroji pozicija
- *** Pritarimo procedūra
visų Parlamento narių balsų dauguma, išskyrus EB sutarties 105, 107, 161 ir 300 straipsniuose bei ES sutarties 7 straipsnyje numatytus atvejus
- ***I Bendro sprendimo procedūra (pirmasis svarstymas)
balsavusių narių balsų dauguma
- ***II Bendro sprendimo procedūra (antrasis svarstymas)
balsavusių narių balsų dauguma pritariama bendrajai pozicijai visų Parlamento narių balsų dauguma atmetama arba taisoma bendroji pozicija
- ***III Bendro sprendimo procedūra (trečiasis svarstymas)
balsavusių narių balsų dauguma pritariama bendram tekstui

(Procedūra pasirenkama atsižvelgiant į Komisijos pasiūlytą teisinį pagrindą.)

Teisės akto pakeitimai

Parlamento pakeitimų tekstas paryškinamas ***pusjuodžiu kursyvu***. Paryškinimas *paprastu kursyvu* parodo atitinkamiems skyriams tas teisės akto projekto vietas, kurias siūloma taisyti rengiant galutinį tekstą (pvz., tekste tam tikra kalba paliktas akivaizdžias klaidas ar praleistas vietas). Pasiūlytiems tokio pobūdžio pataisymams reikalingas atitinkamų skyrių sutikimas.

TURINYS

Puslapis

EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS.....	5
AIŠKINAMOJI DALIS.....	31

EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį ir dėl transporto priemonių remonto informacijos prieigos, iš dalies pakeičianti Direktyvą 72/306/EEB ir Direktyvą .././EB

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

(Bendro sprendimo procedūra: pirmasis svarstymas)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai (KOM(2005)0683)¹,
 - atsižvelgdamas į EB sutarties 251 straipsnio 2 dalį ir į 95 straipsnį, pagal kuriuos Komisija jam pateikė pasiūlymą (C6-0007/2006),
 - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 51 straipsnį,
 - atsižvelgdamas į Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto pranešimą ir į Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komiteto, Transporto ir turizmo komiteto ir Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komiteto nuomones (A6-0000/2006),
1. pritaria Komisijos pasiūlymui su pakeitimais;
 2. ragina Komisiją dar kartą perduoti klausimą svarstyti Parlamentui, jei ji savo pasiūlymą ketina keisti iš esmės arba pakeisti jį nauju tekstu;
 3. paveda savo pirmininkui Parlamento poziciją perduoti Tarybai ir Komisijai.

Komisijos siūlomas tekstas

Parlamento pakeitimai

Pakeitimas 1 4 konstatuojamoji dalis

(4) 2001 m. kovo mėnesį Komisija pradėjo Švaraus oro Europoje (CAFE) programą, kurios pagrindiniai elementai išdėstyti komunikate. Dėl to buvo patvirtinta teminė oro taršos strategija. Viena iš teminės strategijos išvadų – būtina toliau mažinti transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį ir pasiekti Europos oro kokybės tikslus.

(4) 2001 m. kovo mėnesį Komisija pradėjo Švaraus oro Europoje (CAFE) programą, kurios pagrindiniai elementai išdėstyti komunikate. Dėl to buvo patvirtinta teminė oro taršos strategija. Viena iš teminės strategijos išvadų – būtina toliau mažinti transporto priemonių išmetamųjų teršalų, **susijusių su susisiekimo sektoriumi (oro, jūrų ir žemės ūkio transporto) ir verslo sektoriumi (pirminių medžiagų perdirbimo pramonės),** kiekį ir pasiekti

¹ Dar nepaskelbta OL.

Europos oro kokybės tikslus. **Transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimas turi būti suprantamas kaip visuotinės strategijos dalis.**

Pagrindimas

Kalbant apie teminę strategiją neturi būti užmiršta, kad, be transporto priemonių sektoriaus, egzistuoja ir kiti, kuriuose būtina iš esmės mažinti išmetamųjų teršalų kiekį.

Pakeitimas 2

5 konstatuojamoji dalis

(5) Nustatant išmetamųjų teršalų standartus svarbu atsižvelgti padarinius rinkoms ir gamintojų konkurencingumui, tiesioginius ir netiesiogines sąnaudas verslui ir naudą, gaunamą naujovių skatinimo, oro kokybės gerinimo **ir** sveikatos sąnaudų mažinimo prasmėmis.

(5) Nustatant išmetamųjų teršalų standartus svarbu atsižvelgti *į* padarinius rinkoms ir gamintojų konkurencingumui, tiesioginius ir netiesiogines sąnaudas verslui ir naudą, gaunamą naujovių skatinimo, oro kokybės gerinimo, sveikatos sąnaudų mažinimo **ir ilgesnio vidutinio amžiaus** prasmėmis.

Pagrindimas

Svarbios ne tik sveikatos sąnaudos, bet ir ilgesnis vidutinis amžius. Komisijos manymu, iki 2020 m. tokiu būdu būtų „išsaugota“ 20 500 gyvenimo metų.

Pakeitimas 3

6 konstatuojamoji dalis

(6) Laisvam transporto priemonių judėjimui vidaus rinkoje palengvinti būtina neribota ir standartinė prieiga prie transporto priemonių remonto informacijos ir veiksminga konkurencija transporto priemonių remonto ir informacijos paslaugų rinkoje. Didelė dalis tokios informacijos yra susijusi su variklinių transporto priemonių diagnostikos sistemomis ir jų sąveika su kitų transporto priemonių sistemomis. **Tiktų** nustatyti techninius reikalavimus, kurių turėtų būti

(6) Laisvam transporto priemonių judėjimui vidaus rinkoje palengvinti būtina neribota ir standartinė prieiga prie transporto priemonių remonto informacijos ir veiksminga konkurencija transporto priemonių remonto ir informacijos paslaugų rinkoje. Didelė dalis tokios informacijos yra susijusi su variklinių transporto priemonių diagnostikos sistemomis ir jų sąveika su kitų transporto priemonių sistemomis. **Reikia** nustatyti techninius reikalavimus, kurių turėtų būti

laikomasi gamintojų tinklalapiuose.

laikomasi gamintojų tinklalapiuose.

Pakeitimas 4
7 konstatuojamoji dalis

(7) Komisija turėtų atidžiai stebėti išmetamųjų teršalų kontrolės technologijos plėtrą ir, **kai taikytina**, atitinkamai pritaikyti šį reglamentą.

(7) Komisija turėtų atidžiai stebėti išmetamųjų teršalų kontrolės technologijos plėtrą ir, **kai reikalauja šio reglamento nuostatos**, atitinkamai pritaikyti šį reglamentą.

Pagrindimas

Ne visi sprendimai turėtų būti priimami taikant komitologijos procedūrą; mes norime užtikrinti, kad pagrindinės kryptys būtų nustatomos bendro sprendimo procedūra.

Pakeitimas 5
8 konstatuojamoji dalis

(8) Komisija turėtų kontroliuoti ir prireikus reglamentuoti išmetamąsias medžiagas, kurios dar nėra reglamentuojamos ir kurios atsiranda dėl platesnio naujų formulių degalų, variklių technologijų ir išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų naudojimo. **Taip pat reikėtų persvarstyti visų angliavandenilių (THC) išmetimo reguliavimo pakeitimo sistema, pagrįsta angliavandeniliais be metano (NMHC) ir metanu (CH₄), naudą.**

(8) Komisija turėtų kontroliuoti **ir, esant reikalui, teikti Tarybai ir Parlamentui atitinkamus pasiūlymus, kad būtų reglamentuojamos** išmetamosios medžiagos, kurios dar nėra reglamentuojamos ir kurios atsiranda dėl platesnio naujų formulių degalų, variklių technologijų ir išmetamųjų teršalų kontrolės sistemų naudojimo.

Pagrindimas

[tam tikras vertes turi būti atsižvelgiama jau dabar. Dujomis varomos transporto priemonės negali atitikti šių verčių.

Pakeitimas 6
8 a konstatuojamoji dalis (nauja)

(8a) Siekiant, kad iš rinkos nebūtų

išstumtos dujomis varomos transporto priemonės, kurios išmeta mažiau NOx ir dalelių, ir kartu remiama benzinu varomų transporto priemonių pažanga, šiuo reglamentu bus nustatytos atskiros vertės bendram angliavandenilių kiekiui ir angliavandenilių be metano kiekiui.

Pagrindimas

Dujomis varomos transporto priemonės labai prisideda mažinant NOx ir dalelių išmetimą. Jų išmetamų teršalų kiekis, palyginti su benzinu varomomis transporto priemonėmis, yra daug mažesnis, todėl jos neturi būti išstumtos iš rinkos nustatant ribines vertes, kurių techniškai neįmanoma pasiekti.

Pakeitimas 7

9 konstatuojamoji dalis

(9) Siekiant užtikrinti, kad būtų kontroliuojamas itin smulkių kietųjų dalelių (PM) išmetimas, Komisija turėtų taip pat apsvarstyti išmetamo PM kiekio metodo, kuris būtų taikomas kartu su dabar taikomu masės metodu, patvirtinimo galimybę.

(9) Siekiant užtikrinti, kad būtų kontroliuojamas itin smulkių kietųjų dalelių (PM ***2,5 ir mažiau***) išmetimas, ***Komisija kuo anksčiau, o vėliausiai įsigaliojus antrajai pakopai (Euro 6)*** turėtų taip pat apsvarstyti išmetamo PM kiekio metodo, kuris būtų taikomas kartu su dabar taikomu masės metodu, ***pagrįstu UN/ECE programos dėl dalelių nustatymo (Particulate Measurement Programme – PMP) rezultatais atsižvelgiant į esamus ambicingus aplinkosaugos tikslus***, patvirtinimo galimybę.

Pagrindimas

Nustatant ribinę vertę išmetamųjų dalelių kiekiui bus užtikrinta, kad masės metodas apims sveikatai ypač žalingas itin smulkias daleles. Dalelių masės sumažinti šiuo metu dar nėra įmanoma dėl techninių priežasčių, bet metodo, kuriuo būtų vertinamas dalelių kiekis, įdiegimas taip pat prisidės mažinant itin smulkių dalelių išmetimą.

Pakeitimas 8

10 konstatuojamoji dalis

(10) Kad **išmetamų dalelių masės matavimo** laboratorijoje pakartojamumas būtų didesnis, Komisija turėtų **įdiegti naują bandymų protokolą. Pabaigus atitinkamą tyrimų programą** bus įvertinta galimybė pakeisti esamą matavimo procedūrą nauju metodu. Kai bus įdiegta nauja matavimo procedūra, šiame pasiūlyme nustatytos išmetamų PM masės ribos turės būti pakeistos, nes pagal naują metodą bus fiksuojama mažesnė masė, jei taikant dabartinį metodą.

(10) Kad **išmetamųjų dalelių masės ir kiekio matavimo** laboratorijoje pakartojamumas būtų didesnis, Komisija **kuo anksčiau, o vėliausiai įsigaliojus antrajai pakopai (Euro 6) turėtų įdiegti naują matavimo metodą, pagrįstą UN/ECE programos dėl dalelių nustatymo (Particulate Measurement Programme – PMP) rezultatais atsižvelgiant į esamus ambicingus aplinkosaugos tikslus.** Kai bus įdiegta nauja matavimo procedūra, šiame pasiūlyme nustatytos išmetamų PM masės ribos turės būti pakeistos, nes pagal naują metodą bus fiksuojama mažesnė masė, nei taikant dabartinį metodą.

Pagrindimas

Nustatant ribinę vertę išmetamųjų dalelių kiekiui bus užtikrinta, kad masės metodas apims sveikatai ypač žalingas itin smulkias daleles. Dalelių masės sumažinti šiuo metu dar nėra įmanoma dėl techninių priežasčių, bet metodo, kuriuo būtų vertinamas dalelių kiekis, įdiegimas taip pat prisidės mažinant itin smulkių dalelių išmetimą.

Pakeitimas 9

13 a konstatuojamoji dalis (nauja)

(13a) Komisija pasiūlyme dėl būsimo teisės akto dėl išmetamųjų teršalų ribinių verčių (Euro 7) turėtų atsižvelgti ne tik į reglamentuotas teršalų vertes, bet ir į CO₂ vertes. Dėl teigiamo CO₂ balanso ir nedidelio išmetamo CO₂ kiekio turėtų būti remiamas pakaitinių degalų, pvz., biodegalų, naudojimas.

Pagrindimas

Siekiant toliau vykdyti CARS 21 aukšto lygio grupės pradėtą testavimo procesą, kuriuo nustatomi aiškūs teisiniai reikalavimai automobilių pramonei, ir siekiant sumažinti bendrą transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, šiame reglamente turėtų būti apibrėžtos ir išmetamų CO₂ ribos.

Turėtų būti skatinamas biodegalų naudojimas, nes jie ekonominiu ir ekologiniu požiūriu yra tinkama alternatyva siekiant švaresnių Europos kelių.

Pakeitimas 10
13 b konstatuojamoji dalis (nauja)

(13b) Siekiant švaresnės aplinkos, Komisija turėtų apsvarstyti galimybę transporto priemonių sektoriuje apibrėžti ne tik išmetamųjų teršalų ribas, bet ir kitas nuostatas, pvz., našumą.

Pagrindimas

Siekiant spręsti problemą iš esmės, turi būti ne tik ribojamas išmetamųjų teršalų kiekis, bet ir skirtas dėmesys transporto priemonių našumui. Be to, svarbu ne tik kurti „protingas“ transporto priemones, bet ir siekti mažinti naudojimąsi jomis.

Pakeitimas 11
13 c konstatuojamoji dalis (nauja)

(13c) Komisija tolesniame pasiūlyme dėl būsimo teisės akto dėl išmetamųjų teršalų ribinių verčių (Euro 7) turėtų nustatyti, ar dar reikalingas transporto priemonių klasifikavimas į grupes.

Pagrindimas

Tai padėtų supaprastinti reglamentą ateityje.

Pakeitimas 12
16 a konstatuojamoji dalis (nauja)

(16a) Siekiant išvengti teisinių neaiškumų, 2005 m. rugsėjo 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/55/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis mažinant transporto priemonėse naudojamų slėginio uždegimo variklių išmetamuosius dujinius bei kietųjų dalelių teršalus ir transporto

priemonėse naudojamų priverstinio uždegimo variklių, degalams naudojančių gamtines dujas ir suskystintas naftos dujas, išmetamuosius dujinius teršalus, suderinimo¹ turi būti pakeista taip, kad ji apimtų visas sunkiąsias transporto priemones ir būtų išaiškinta, kad šis reglamentas skirtas lengvosioms transporto priemonėms.

¹ *OL L 275, 2005 10 20, p. 1. Direktyva 2005/78/EB su paskutiniaisiais Komisijos padarytais pakeitimais (OL L 313, 2005 11 29, p. 1.)*

Pagrindimas

Geresnės įstatymų leidybos požiūriu svarbu aiškiai apibrėžti taikymo sritį. Sunkiosioms benzinu varomoms transporto priemonėms iki šiol buvo taikytas Reglamentas 70/220/EB. Nors kalbama tik apie galimą atvejį, nes sunkiuju benzinu varomų transporto priemonių nėra daug, toks nesusipratimas aiškumo dėlei turėtų būti išaiškintas.

Pakeitimas 13

17 a konstatuojamoji dalis (nauja)

(17a). Siekiant tolygumo, Euro 5 pakopoje išlaikyti išimtį, kad M₁ kategorijos transporto priemonėms, kurių masė yra didesnė negu 2 500 kg, gali būti suteiktas N₁ kategorijos II ir III klasių tipo patvirtinimas, jeigu jos sukurtos socialinėms reikmėms tenkinti. Ši išimtis netenka galios įsigaliojus Euro 6 pakopai.

Pagrindimas

Didelėms šeimoms skirtoms transporto priemonėms su 6 sėdimomis vietomis (be vairuotojo), kurios nėra naudojamos kaip visureigiai, arba transporto priemonėms, kurios naudojamos greitosios pagalbos ir gelbėjimo atvejais, asmenų su negalia pervežimui, arba viešajam transportui pagal Euro 6 gali būti suteiktas N₁ kategorijos II ir III klasių tipo patvirtinimas.

Pakeitimas 14

18 konstatuojamoji dalis

Šiam reglamentui įgyvendinti ar iš dalies pakeisti būtinos priemonės turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką.

Šiam reglamentui įgyvendinti ar iš dalies pakeisti būtinos priemonės turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką, **kai tai nurodyta atitinkamuose straipsniuose.**

Pagrindimas

Ne visi sprendimai turėtų būti priimami taikant komitologijos procedūrą; mes norime užtikrinti, kad pagrindinės kryptys būtų nustatomos bendro sprendimo priėmimo procedūra.

Pakeitimas 15 19 konstatuojamoji dalis

(19) Šio reglamento tikslu, o būtent – vidaus rinkos realizavimo įvedant bendrus techninius reikalavimus dėl iš transporto priemonių išmetamųjų teršalų, valstybės narės negali iki galo įgyvendinti. Dėl siūlomos akcijos masto tų tikslų geriau siekti Bendrijos lygiu. Todėl Bendrija gali patvirtinti priemones pagal Sutarties 5 straipsnyje išdėstytą subsidiarumo principą. Laikantis minėtame straipsnyje išdėstyto proporcingumo principo, ši direktyva neviršija būtinųjų priemonių ribų tokiems tikslams pasiekti,

(19) Šio reglamento tikslo, o būtent – sukurti vidaus rinką įvedant bendrus techninius reikalavimus dėl iš transporto priemonių išmetamųjų teršalų **ir nepriklausomiems operatoriams, lygiai kaip ir įgaliojams platintojams ir remontininkams, suteikti galimybę susipažinti su informacija apie transporto priemonės remontą**, valstybės narės negali iki galo įgyvendinti. *Atsižvelgiant į siūlomos akcijos mastą to tikslo geriau siekti Bendrijos lygiu, todėl* Bendrija gali patvirtinti priemones pagal Sutarties 5 straipsnyje išdėstytą subsidiarumo principą. Laikantis minėtame straipsnyje išdėstyto proporcingumo principo, ši direktyva neviršija būtinųjų priemonių ribų tokiems tikslams pasiekti,

Pagrindimas

Prieiga prie informacijos apie remontą yra būtina laisvai prekybai transporto priemonėmis vidaus rinkoje. Siekiant nekenksmingo aplinkai transporto priemonių eksploatavimo, turi būti užtikrinta, kad nepriklausomi operatoriai galėtų teikti priežiūros ir kitas paslaugas.

Pakeitimas 16
1 straipsnio 1 dalis

Šiuo reglamentu nustatomi variklinių transporto priemonių ir pakaitinių dalių, pvz., keičiamųjų katalizinių konverterių, tipo patvirtinimo atsižvelgiant į jų išmetamas medžiagas, reikalavimai.

Šiuo reglamentu nustatomi variklinių transporto priemonių ir pakaitinių dalių, pvz., **keičiamųjų taršą mažinančių įtaisų**, tipo patvirtinimo atsižvelgiant į jų išmetamas medžiagas, reikalavimai.

Pagrindimas

Turi būti vartojama sąvoka, kuria neribojamos jokios technologijos arba naujovės.

Pakeitimas 17
2 straipsnis

1. Šis reglamentas taikomas motorinėms transporto priemonėms, **kuriuose įrengti:**

1. Šis reglamentas taikomas motorinėms **Direktyvos [XXXX/XX/EB] [II priede] apibrėžtoms M_1 , M_2 ir N_1 kategorijų** transporto priemonėms, **kurių didžiausia techniškai leistina pakrovimo masė neviršija 3 500 kg, o etaloninė masė neviršija 2 610 kg.**

a) priverstinio uždegimo varikliai;

b) Direktyvos [XXXX/XX/EB] [II priede] apibrėžtų M_1 ir N_1 kategorijų priverstinio uždegimo varikliai, kurių degalams naudojamos dujos; ir

c) Direktyvos [XXXX/XX/EB] [II priede] apibrėžtų M_1 ir N_1 kategorijų slėginio uždegimo varikliai.

2. Gamintojo reikalavimu šis reglamentas gali **būti taikomas ir motorinėms transporto priemonėms**, kuriose įrengti Direktyvos [XXXX/XX/EB] [II priede] apibrėžtų M_2 ir N_2 kategorijų slėginio uždegimo varikliai, kurių etaloninė masė neviršija 2 840 kg ir kurios atitinkam šiame reglamente ir jo įgyvendinimo priemonėse nustatytas sąlygas.

2. Gamintojo reikalavimu tipo patvirtinimas, **pagal** šį reglamentą suteikiamas **M_1 , M_2 ir N_1 kategorijų** transporto priemonėms, gali būti suteiktas ir M_2 ir N_2 kategorijų **transporto priemonėms**, kuriose įrengti Direktyvos [XXXX/XX/EB] [II priede] apibrėžtų slėginio uždegimo varikliai, kurių etaloninė masė neviršija 2 840 kg ir kurios atitinkam šiame reglamente ir jo įgyvendinimo priemonėse nustatytas sąlygas.

Pagrindimas

Siekiant išvengti painiavos, turėtų būti aiškiai atskirtos lengvosios ir sunkiosios transporto priemonės. Taigi būtina pakeisti dokumento tekstą. Naujasis dokumentas yra neutralus technologijų atžvilgiu, todėl nedaroma nuoroda į įrengimus ir degalus. Šio reglamento pakeitimas susijęs su Direktyvos 2005/55/EC pakeitimu, kuri ateityje turėtų reglamentuoti visas sunkiąsias transporto priemones.

Pakeitimas 18

3 straipsnio 1 a punktas (naujas)

(1a) „ypatingoms socialinėms reikmėms sukurtos transporto priemonės“ – tai didelėms šeimoms skirtos transporto priemonės su 6 sėdimomis vietomis (be vairuotojo), kurios nėra naudojamos kaip visureigiai, arba transporto priemonės, kurios naudojamos greitosios pagalbos ir gelbėjimo atvejais, asmenų su negalia pervežimui arba viešajam transportui.

Pagrindimas

Siekiant tolygumo, Euro 5 pakopoje išlaikyti išimtį, kad M_1 kategorijos transporto priemonės, kurių masė yra didesnė nei 2 500 kg, gali būti suteiktas N_1 kategorijos II ir III klasių tipo patvirtinimas, jeigu jos sukurtos socialinėms reikmėms tenkinti. Ši išimtis turėtų netekti galios įsigaliojus Euro 6 pakopai.

Pakeitimas 19

3 straipsnio 11 punktas

11) „originalios įrangos **katalizinis konverteris**“ – tai **katalizinis konverteris** ar katalizinių konverterių mazgas, kuriam galioja transporto priemonei suteiktas tipo patvirtinimas.

(11) „**taršą mažinantis** originalios įrangos **įtaisas**“ – tai **taršą mažinantis įtaisas** arba **tokių įtaisų mazgas**, kuriam galioja transporto priemonei suteiktas tipo patvirtinimas;

Pagrindimas

Siekiant teisinių nuostatų aiškumo ir techninės pažangos, geriau vartoti platesnę sąvoką, t. y. atsisakyti atskirų punktų, apibrėžiančių reikalavimus katalizatoriams, dyzelinio variklio kietųjų dalelių filtrams, NOx pakartotinio apdorojimo sistemoms ir kitoms pakartotinio apdorojimo sistemoms, kurios remiantis techninėmis galimybėmis gali būti sukurtos ateityje.

Turi būti vartojama sąvoka, kuria neribojamos jokios technologijos arba naujovės.

Pakeitimas 20
3 straipsnio 12 punktą

12) „**pakaitinis katalizinis konverteris**“ – **tai katalizinis konverteris ar katalizinių konverterių mazgas**, skirtas pakeisti originalios įrangos **katalizinį konverterį**, kuri galima patvirtinti kaip atskirą techninį mazgą, kaip apibrėžta Direktyvoje [XXXX/XX/EB].

(12) „**taršą mažinantis pakeičiamas įtaisas**“ – **tai taršą mažinantis įtaisas arba tokių įtaisų mazgas**, skirtas pakeisti originalios įrangos **taršą mažinantį įtaisą**, kuri galima patvirtinti kaip atskirą techninį mazgą, kaip apibrėžta Direktyvoje [XXXX/XX/EB].

Pagrindimas

Siekiant teisinių nuostatų aiškumo ir techninės pažangos, geriau vartoti platesnę sąvoką, t. y. atsisakyti atskirų punktų, apibrėžiančių reikalavimus katalizatoriams, dyzelinio variklio kietųjų dalelių filtrams, NOx pakartotinio apdorojimo sistemoms ir kitoms pakartotinio apdorojimo sistemoms, kurios remiantis techninėmis galimybėmis gali būti sukurtos ateityje. Turi būti vartojama sąvoka, kuria neribojamos jokios technologijos arba naujovės.

Pakeitimas 21
3 straipsnio 13 punktą

13) „transporto priemonės remonto informacija“ – tai visa informacija, reikalinga transporto priemonės gedimų nustatymui, priežiūrai, patikrai, periodinei priežiūrai, remontui ir perprogramavimui ar perkalibravimui ir kurią gamintojai pateikia savo įgaliotiems platintojams / remonto dirbtuvėms, įskaitant bet kokius vėlesnius tos informacijos pakeitimus ir papildymus.

(13) „transporto priemonės remonto informacija“ – tai visa informacija, reikalinga transporto priemonės gedimų nustatymui, priežiūrai, patikrai, periodinei priežiūrai, remontui, **naujų dalių ir įtaisų montavimui**, perprogramavimui ar perkalibravimui ir kurią gamintojai pateikia savo įgaliotiems platintojams / remonto dirbtuvėms, įskaitant bet kokius vėlesnius tos informacijos pakeitimus ir papildymus.

Pakeitimas 22
3 straipsnio 14 punktą

(14) „nepriklausomas operatorius“ – tai įmonės, išskyrus įgaliotus platintojus ir

(14) „nepriklausomas operatorius“ – tai įmonės, išskyrus įgaliotus platintojus ir

remonto dirbtuves, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai susijusios su variklinių transporto priemonių remontu ir technine priežiūra, pirmiausia remontininkai, remonto įrangos ar įrankių gamintojai, atsarginių dalių platintojai, techninės informacijos leidėjai, automobilių klubai, pagalbos kelyje operatoriai, patikros bei bandymų paslaugas siūlantys operatoriai ir remontininkų rengimo operatoriai.

remonto dirbtuves, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai susijusios su variklinių transporto priemonių remontu ir technine priežiūra, pirmiausia remontininkai, remonto įrangos ar įrankių gamintojai ir **nepriklausomi platintojai**, atsarginių dalių platintojai, techninės informacijos leidėjai, automobilių klubai, pagalbos kelyje operatoriai, patikros bei bandymų paslaugas siūlantys operatoriai ir remontininkų rengimo operatoriai.

Pakeitimas 23 4 straipsnio 2 dalis

2. Gamintojai užtikrina, kad būtų laikomasi tipo patvirtinimo procedūrų, skirtų gamybos atitikčiai, taršos kontrolės įtaisų patvarumui ir eksploataciniam tinkamumui patikrinti. Eksploatacinio tinkamumo priemonės tikrinamos iki 5 metų laikotarpį arba per 100 000 km ridą (kas pasibaigia pirmiau). Taršos kontrolės įtaisų tipo patvirtinimo patvarumo bandymas turi aprėpti **160 000 km**.

2. Gamintojai užtikrina, kad būtų laikomasi tipo patvirtinimo procedūrų, skirtų gamybos atitikčiai, taršos kontrolės įtaisų patvarumui ir eksploataciniam tinkamumui patikrinti. Eksploatacinio tinkamumo priemonės tikrinamos iki 5 metų laikotarpį arba per 100 000 km ridą (kas pasibaigia pirmiau). Taršos kontrolės įtaisų tipo patvirtinimo patvarumo bandymas turi aprėpti **200 000 km**.

Pagrindimas

Turi būti užtikrinta, kad ir senesnėse transporto priemonėse būtų įrengti taršą mažinantys įtaisai.

Pakeitimas 24 5 straipsnio 4 dalies i punktas

i) etaloniniais degalais, pvz., benzinu, dyzelinu, *suskystintomis dujomis ir gamtinėmis dujomis*.

i) etaloniniais degalais, pvz., benzinu, dyzelinu, *suskystintomis dujomis ir gamtinėmis dujomis ir biokuru*.

Pakeitimas 25
5 straipsnio 5 dalis

5. Komisija reguliariai persvarsto teršalus, kuriems taikomi šio straipsnio 4 dalyje nurodyti reikalavimai ir bandymai, taip pat išmetamoms medžiagoms matuoti taikomus bandymų ciklus ir, nustačiusi, kad tvarka **ar** bandymai nebetinkami ar nebeatspindi realiai išmetamųjų teršalų, **imasi būtinų priemonių**.

5. Komisija reguliariai persvarsto teršalus, kuriems taikomi šio straipsnio 4 dalyje nurodyti reikalavimai ir bandymai, taip pat išmetamoms medžiagoms matuoti taikomus bandymų ciklus ir, nustačiusi, kad tvarka, bandymai nebetinkami ar nebeatspindi realiai išmetamųjų teršalų **arba reikėtų reglamentuoti papildomų teršalų išmetimą, siūlo Tarybai arba Parlamentui reikiamus pakeitimus**.

Pagrindimas

Bandymų ciklų skaičiaus peržiūra ir papildomų teršalų išmetimo ribinių verčių klausimas turėtų būti sprendžiamas taikant bendro sprendimo procedūrą.

Pakeitimas 26
5 straipsnio 6 dalis

6. Komisija Direktyvos [XXXX/XX/EB] 37 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka nustato specialią šio straipsnio 2–5 dalių įgyvendinimo tvarką, bandymus ir reikalavimus.

6. Komisija Direktyvos [XXXX/XX/EB] 37 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka nustato specialią šio straipsnio 2–4 dalių įgyvendinimo tvarką, bandymus ir reikalavimus. **Įgyvendinimo priemonės turėtų būti pateiktos vėliausiai per [6 mėnesius po reglamento įsigaliojimo]**.

Pagrindimas

Automobilių gamintojams svarbūs įgyvendinimo priemonių techniniai aspektai. Siekiant įgyvendinti naujas ribines vertes, neturėtų būti numatytas ilgesnis negu 6 mėnesių terminas.

Pakeitimas 27
6 straipsnio 1 dalis

1. Gamintojai turi suteikti nepriklausomiems operatoriams neribotą ir

1. Gamintojai turi suteikti nepriklausomiems operatoriams neribotą ir

standartinę prieigą prie transporto priemonių remonto informacijos. Tai daroma tinklalapiuose, kuriais galima nesunkiai ir sparčiai pasinaudoti tokiomis pačiomis sąlygomis, kokios sudaromos įgaliotiems platintojams ir remonto dirbtuvėms.

standartinę prieigą prie transporto priemonių remonto informacijos. Tai daroma tinklalapiuose, kuriais galima nesunkiai ir sparčiai pasinaudoti tokiomis pačiomis sąlygomis, kokios sudaromos įgaliotiems platintojams ir remonto dirbtuvėms. ***Siekiant įgyvendinti šį tikslą, informacija turi būti pateikiama atsižvelgiant į techninius OASIS standarto reikalavimus. Be to, gamintojas taip pat pateikia nepriklausomiems operatoriams, įgaliotiems platintojams ir remontininkams mokymo priemones.***

Pagrindimas

2003 m. Komisijai vadovaujant įvairių pramonės šakų bendradarbiavimui parengtas OASIS standartas suteikė praktiniu požiūriu nesudėtingą galimybę naudotis remonto informacija. Reglamente 1400/2002 dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo vertikalių susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims motorinių transporto priemonių sektoriuje taip pat reikalaujama teikti mokymo priemones.

Pakeitimas 28 6 straipsnio 4 dalis

4. Transporto priemonių remonto informacija turi prieinama nuolat, išskyrus būtinus tvarkymo laikotarpius.

4. Transporto priemonių remonto informacija turi *būti* prieinama nuolat, išskyrus būtinus ***informacijos sistemų*** tvarkymo laikotarpius.

Pakeitimas 29 6 straipsnio 5 dalis

5. Gamintojai nediskriminuodami teikia transporto priemonės ***remonto informaciją*** bet kuriam suinteresuotam sudedamosios dalies, diagnostikos priemonių ar bandymų įrangos gamintojui ir (arba) remontininkui, kurios jam reikia su OBD suderinamoms pakaitinėms ar priežiūros dalims ir diagnostikos priemonėms bei bandymo įrangai gaminti ir prižiūrėti.

5. Gamintojai nediskriminuodami teikia ***susijusią*** transporto priemonės remonto ***OBD informaciją*** bet kuriam suinteresuotam sudedamosios dalies, diagnostikos priemonių ar bandymų įrangos gamintojui ir (arba) remontininkui, kurios jam reikia su OBD suderinamoms pakaitinėms ar priežiūros dalims ir diagnostikos priemonėms bei bandymo

įrangai gaminti ir prižiūrėti.

Pagrindimas

Remonto informacija yra ne tas pats, kas OBD informacija. Siekiant sugrąžinti šio straipsnio prasmę reikalinga specialiai paminėti OBD informaciją.

Pakeitimas 30
8 straipsnis

Komisija Direktyvos [XXXX/XX/EB] 37 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka patvirtina 6 ir 7 straipsniams įgyvendinti būtinas priemones. Tai turi aprėpti techninius reikalavimus, susijusius su transporto priemonių **remonto informacijos** pateikimo būdu.

Komisija Direktyvos [XXXX/XX/EB] 37 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka patvirtina 6 ir 7 straipsniams įgyvendinti būtinas priemones. Tai turi aprėpti techninius reikalavimus, susijusius su transporto priemonių **remonto ir OBD informacijos** pateikimo būdu.

Pagrindimas

Žiūrėti 6 straipsnio 5 dalies pakeitimo pagrindimą.

Pakeitimas 31
9 straipsnio 2 ir 3 dalys

2. Nuo **[18 mėnesių plus viena diena nuo įsigaliojimo datos]**, o N1 kategorijos II ir III klasių transporto priemonių atveju – nuo **[30 mėnesių nuo įsigaliojimo datos]**, nacionalinės institucijos dėl su išmetamomis medžiagomis ar kuro suvartojimu susijusių prižasčių atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą ar nacionalinį tipo patvirtinimą naujų tipų transporto priemonėms, kurios neatitinka šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių.

2. Nuo **2009 m. birželio 1 d., išskyrus M kategorijos transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leistina pakrauto automobilio masė yra didesnė negu 2 500 kg ir kurie sukurti socialinėms reikmėms tenkinti**, o N₁ kategorijos II ir III klasių **ir anksčiau minėtos M kategorijos** transporto priemonių atveju – nuo **2010 m. birželio 1 d.**, nacionalinės institucijos dėl su išmetamomis medžiagomis ar kuro suvartojimu susijusių prižasčių atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą ar nacionalinį tipo patvirtinimą naujų tipų transporto priemonėms, kurios neatitinka šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių **reikalavimų (ypač tų, kurie nurodyti**

3. Nuo **[36 mėnesiai plus viena diena nuo įsigaliojimo datos]**, o N1 kategorijos II ir III klasių transporto priemonių atveju – nuo **[48 mėnesių nuo įsigaliojimo datos]**, nacionalinės institucijos laiko naujų transporto priemonių, kurios neatitinka šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių, atitikties sertifikatus nebegaliojančiais Direktyvos [XXXX/XX/EB] [25 straipsnio] tikslais ir dėl su išmetamomis medžiagomis ar kuro suvartojimu susijusių prižasčių atsisako registruoti uždraudžia prekiauti ir pradėti eksploatuoti tokias transporto priemones.

prieduose, išskyrus Euro 6 ribines vertes, pateiktas I priedo 1a lentelėje).

3. Nuo **2010 m. birželio 1 d., išskyrus M kategorijos transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leistina pakrauto automobilio masė yra didesnė negu 2 500 kg ir kurie sukurti socialinėms reikmėms tenkinti**, o N1 kategorijos II ir III klasių **ir anksčiau minėtos M kategorijos** transporto priemonių atveju – nuo **2011 m. birželio 1 d.**, nacionalinės institucijos laiko naujų transporto priemonių, kurios neatitinka šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių **reikalavimų (ypač tų, kurie nurodyti prieduose, išskyrus Euro 6 ribines vertes, pateiktas I priedo 1a lentelėje)**, atitikties sertifikatus nebegaliojančiais Direktyvos [XXXX/XX/EB] [25 straipsnio] tikslais ir dėl su išmetamomis medžiagomis ar kuro suvartojimu susijusių prižasčių atsisako registruoti, uždraudžia prekiauti ir pradėti eksploatuoti tokias transporto priemones.

Pagrindimas

Pradinėse diskusijose paaiškėjo, kad reikia dar labiau sumažinti ribines vertes (tai leidžia įgyvendinti ir techninės galimybės). Dėl to pranešėjas siūlo žengti papildomą žingsnį, t. y. kartu su Euro 5 pakopa įtraukti į šį reglamentą papildomą, žemesnes ribines nustatančią vertes Euro 6 pakopą. Taip bus apibrėžti ilgalaikiai taršos mažinimo tikslai, kurie mažesnės taršos automobilių sistemų mokslinių tyrimų ir plėtros srityje gamintojams užtikrintų planavimo ir sykiu investicijų saugumą. Kaip ir ankstesnėse Euro normose, tarp tipo patvirtinimo suteikimo naujiems transporto priemonių tipams ir transporto priemonėms turėtų būti nustatytas vienu metų laikotarpis.

Pakeitimas 32

9 straipsnio 3a ir 3b dalys (naujos)

3a. Nuo 2014 m. birželio 1 d., o N₁ kategorijos II ir III klasių transporto priemonėms – nuo 2015 m. birželio 1 d., valstybių narių institucijos dėl su išmetamosiomis medžiagomis ar kuro sunaudojimu susijusių prižasčių atsisako suteikti EB tipo patvirtinimą ar nacionalinį tipo patvirtinimą naujų tipų transporto priemonėms, kurios neatitinka šio reglamento ir jo įgyvendinimo

priemonių reikalavimų (ypač tų, kurie nurodyti prieduose, įskaitant Euro 6 ribines vertes, pateiktas I priedo 1a lentelėje).

3b. Nuo 2015 m. birželio 1 d., o N₁ kategorijos II ir III klasių transporto priemonėms – nuo 2016 m. birželio 1 d., valstybių narių institucijos laiko naujų transporto priemonių, kurios neatitinka šio reglamento ir jo įgyvendinimo priemonių reikalavimų (ypač tų, kurie nurodyti prieduose, įskaitant Euro 6 ribines vertes, pateiktas I priedo 1a lentelėje), atitikties sertifikatus nebegaliojančiais Direktyvos [XXXX/XX/EB] [25 straipsnio] tikslais ir dėl su išmetamosiomis medžiagomis ar kuro sunaudojimu susijusių priežasčių atsisako registruoti, uždraudžia prekiauti ir pradėti eksploatuoti tokias transporto priemones.

Pagrindimas

Euro 5 pakopos reikalavimai turėtų įsigaliooti nuo 2009 m. birželio 1 d., o kitos, Euro 6 pakopos, reikalavimai – po penkerių metų, t. y. 2014 m. birželio 1 d. Kaip ir ankstesnėje Euro normoje, tarp tipo patvirtinimo suteikimo naujiems transporto priemonių tipams ir transporto priemonėms turėtų būti nustatytas vienu metų laikotarpis.

Pakeitimas 33 10 straipsnis

1. Nacionalinės institucijos uždraudžia prekiauti ar įrengti transporto priemonėje naujus ***pakaitinius katalizinius konverterius***, skirtus montuoti į EB tipo patvirtinimą gavusias transporto priemones, kuriose neįrengtos variklinių transporto priemonių diagnostikos sistemos (OBD), jeigu jie neatitinka tipo, pagal kurį tipo patvirtinimas suteiktas laikantis šio reglamento reikalavimų.

2. Nepaisant šio straipsnio 1 dalies, nacionalinės institucijos gali pratęsti ***pakaitinių katalizinių konverterių*** EB tipo patvirtinimus tokiomis pačiomis

1. Nacionalinės institucijos uždraudžia prekiauti ar įrengti transporto priemonėje naujus ***taršą mažinančius įtaisus***, skirtus montuoti į EB tipo patvirtinimą gavusias transporto priemones, kuriose neįrengtos variklinių transporto priemonių diagnostikos sistemos (OBD), jeigu jie neatitinka tipo, pagal kurį tipo patvirtinimas suteiktas laikantis šio reglamento reikalavimų.

2. Nepaisant šio straipsnio 1 dalies, nacionalinės institucijos gali pratęsti ***taršą mažinančių įtaisų*** EB tipo patvirtinimus tokiomis pačiomis sąlygomis, kokiomis jie

sąlygomis, kokiomis jie buvo suteikti.

buvo suteikti.

Pagrindimas

Siekiant teisinių nuostatų aiškumo ir techninės pažangos, geriau vartoti platesnę sąvoką, t. y. atsisakyti atskirų punktų, apibrėžiančių reikalavimus katalizatoriams, dyzelinio variklio kietųjų dalelių filtrams, NOx pakartotinio apdorojimo sistemoms ir kitoms pakartotinio apdorojimo sistemoms, kurios remiantis techninėmis galimybėmis gali būti sukurtos ateityje.

Pakeitimas 34

11 straipsnio 1 dalies 2 ir 3 punktai

Tos lengvatoms turi galioti visoms naujoms transporto priemonėms, kuriomis prekiaujama valstybės narės rinkoje ir kurios atitinka šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones anksčiau **9 straipsnio 3 dalyje** nustatytų datų.

Lengvatoms turi būti nebetaikomos nuo **9 straipsnio 3 dalyje** nustatytų datų.

Tos lengvatoms turi galioti visoms naujoms transporto priemonėms, kuriomis prekiaujama valstybės narės rinkoje ir kurios atitinka šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones anksčiau **9 straipsnyje** nustatytų datų.

Lengvatoms turi būti nebetaikomos nuo datų nustatytų:

a) 9 straipsnio 3 dalyje lengvatoms, skatinančioms patenkinti I priedo 1 lentelėje pateiktus taršos apribojimų reikalavimus.

b) 9 straipsnio 3b dalyje lengvatoms, skatinančioms patenkinti I priedo 1a lentelėje pateiktus taršos apribojimų reikalavimus.

Pagrindimas

Šis pakeitimas susijęs su dviejų pakopų programos įvedimu. Skatinančios patenkinti Euro 5 taršos apribojimų reikalavimus lengvatoms turėtų nebegalioti po Euro 6 įsigaliojimo.

Pakeitimas 35

13 straipsnis

1. Komisija [po 6 mėnesių nuo įsigaliojimo] nagrinėja poreikį pakartotinai nustatyti I priede nurodytą išmetamų angliavandenių ribinę vertę,

kad būtų atskirai vertinamas išmetamų angliavandenilių be metano ir metano kiekis. Taip pat apsvairstoma galimybė įtraukti išmetamo metano kiekį į išmetamo anglies dvideginio kiekio skaičiavimą.

2. Taip pat turi būti apsvairstyta, ar išmetamą metano kiekį reikia įtraukti į apskaičiuojamą išmetamą anglies dioksido kiekį.

3. Komisija, jeigu reikalinga, gali imtis toliau nurodytų priemonių atsižvelgdama į šio straipsnio 1 ir 2 dalis:

a) iš dalies pakeisti šį reglamentą pagal 14 straipsnį, kad būtų nustatytos kitos, palyginti su nustatytosiomis šio reglamento priede, išmetamų angliavandenilių kiekio ribos.

b) pagal direktyvos [XX/XXXX/EC] 37 straipsnio 2 dalį priimti priemonės bandymams su išmetamo metano kiekiu atlikti, jam apskaičiuoti arba apriboti.

4. Pabaigus UN/ECE Dalelių matavimo programą, atliekamą remiant Pasauliniam forumui transporto priemonių reglamentavimui suderinti, Komisija imasi tokių priemonių:

a) iš dalies pakeičia šį reglamentą pagal 14 straipsnio reikalavimus, kad būtų nustatytos naujos I priede nurodytos dalelių mase pagrįstos ribinės vertės ir į tą priedą įrašytos dalelių kiekiu pagrįstos ribinės vertės, kad jos sietųsi su benzino ir dyzelino masės ribinėmis vertėmis;

b) pagal Direktyvos [XXXX/XX/EB] 37 straipsnio 2 dalį patvirtina peržiūrėtą dalelių ir dalelių kiekio ribinės vertės matavimo procedūrą.

1. Komisija apsvairsto, ar išmetamą metano kiekį reikia įtraukti į apskaičiuojamą išmetamą anglies dioksido kiekį.

Komisija, jeigu reikalinga, pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą, numatantį priemones bandymams su išmetamo metano kiekiu atlikti, jam apskaičiuoti arba apriboti.

2. Pabaigus UN/ECE Dalelių matavimo programą, atliekamą remiant Pasauliniam forumui transporto priemonių reglamentavimui suderinti, ir ne vėliau kaip iki Euro 6 įsigaliojimo Komisija, neatsisakydama aukštų su aplinka susijusių tikslų, imasi tokių priemonių:

a) iš dalies pakeičia šį reglamentą pagal 14 straipsnio reikalavimus, kad būtų nustatytos naujos I priede nurodytos dalelių mase pagrįstos ribinės vertės ir į tą priedą įrašytos dalelių kiekiu pagrįstos ribinės vertės, kad jos sietųsi su benzino ir dyzelino masės ribinėmis vertėmis;

b) pagal Direktyvos [XXXX/XX/EB] 37 straipsnio 2 dalį patvirtina peržiūrėtą dalelių ir dalelių kiekio ribinės vertės matavimo procedūrą.

Pagrindimas

Susiję su ankstesniais pakeitimais. Siekiama sukurti darnią koncepciją, apibrėžiančią, kas turėtų būti reglamentuota taikant komitologijos procedūrą, o kas – taikant bendro sprendimo procedūrą.

Pakeitimas 36 14 straipsnis

Direktyvos [XXXX/XX/EB] 37 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka Komisija gali pakeisti šį reglamentą pagal tos direktyvos [36 straipsnio 2, 3 ir 4 dalių] reikalavimus.

Jeigu į šį straipsnį daroma nuoroda, Direktyvos [XXXX/XX/EB] 37 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka Komisija gali pakeisti šį reglamentą pagal tos direktyvos [36 straipsnio 2, 3 ir 4 dalių] reikalavimus.

Pakeitimas 37 15 a straipsnis (naujas)

15a straipsnis

Direktyvos 2005/55/EB pakeitimai

Direktyvos 2005/55/EB iš dalies pakeičiama taip:

1) pavadinimas pakeičiamas taip:

„2005 m. rugsėjo 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/55/EB dėl sunkiųjų transporto priemonių tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų taršą (Euro IV ir V)“;

2) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„Šioje direktyvoje vartojamos šios sąvokos:

a) „transporto priemonė“ – tai bet kokia transporto priemonė, kaip apibrėžta Direktyvos 70/156/EEB 2 straipsnyje, išskyrus M₁, M₂ ir N₁ kategorijos transporto priemonės, kurių didžiausia techniškai leistina pakrauto automobilio masė yra mažesnė kaip 3 500 kg arba etaloninė masė neviršija 2 610 kg;

b) „variklis“ – tai transporto priemonės galios šaltinis, kuriam gali būti suteiktas atskiro techninio vieneto tipo patvirtinimas, apibrėžtas Direktyvos [XXXX/XX/EB] 2 straipsnyje;

c) „nekenksmingumo aplinkai požiūriu patobulinta transporto priemonė (EEV)“ – tai transporto priemonė, varoma varikliu, atitinkančiu leistinas išmetamųjų teršalų kiekio ribines vertes, nurodytas I priedo 6.2.1 punkto lentelių C eilutėje.

3) I priedo 1 skirsnis pakeičiamas taip:

„1. TAIKYMO SRITIS

Šios direktyvos nuostatos taikomos išmetamųjų dujinių ir kietųjų dalelių teršalų kontrolės atveju, išmetamųjų teršalų kontrolės prietaisų naudingumo išteklių nustatymui, eksploatuojamų transporto priemonių arba variklių ir transporto priemonių diagnostikos sistemų (OBD) atitikimo reikalavimams nustatymui, taip pat varikliams, kaip nurodyta 1 straipsnyje, išskyrus M_1 , N_1 , N_2 ir M_2 kategorijų transporto priemones, kurioms tipo patvirtinimas buvo suteiktas pagal [Reglamentą XXXX/XXXX/EB = šį reglamentą]“.

Jeigu siekiant suderinti anksčiau pateiktus pakeitimus prireiktų papildomų pakeitimų, Direktyvą 2005/55/EB ir jos įgyvendinimo priemonės iš dalies keičiamos Direktyvos [XXXX/XX/EB] 37 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka.

Pagrindimas

Direktyvos 2005/55/EB taikymo srities pakeitimai susiję su šio reglamento taikymo srities pakeitimais. Siekiama, kad šio reglamento nuostatos būtų taikomos lengviesiems automobiliams ir mažos keliamosios galios kroviniams automobiliams, o Direktyvos 2005/55/EB nuostatos būtų taikomos bet kokios rūšies kurą naudojančioms sunkiosioms transporto priemonėms.

Pakeitimas 38
16 straipsnis

Direktyvos 72/306/EEB pakeitimai

*Direktyvos 72/306/EEB 1 straipsnyje
įrašoma tokia pastraipa:*

*„Tačiau ši direktyva netaikoma šio
[reglamento] 2 straipsnyje nurodytoms
transporto priemonėms“.*

Pagrindimas

Susijęs su šio reglamento ir Direktyvos 2005/55/EB taikymo sričių pakeitimais.

Pakeitimas 39
17 straipsnio 1 dalis

1. Direktyvos 70/220/EEB, 80/1268/EEB,
89/458/EEB, 91/441/EEB, 93/59/EEB,
94/12/EEB, 96/69/EEB, 98/69/EB ir
2004/3/EEB panaikinamos nuo [18
mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo].

1. Direktyvos 70/220/EEB, **72/306/EEC**,
80/1268/EEB, 89/458/EEB, 91/441/EEB,
93/59/EEB, 94/12/EEB, 96/69/EEB,
98/69/EB ir 2004/3/EEB panaikinamos nuo
[18 mėnesių nuo šio reglamento
įsigaliojimo].

Pagrindimas

Susijęs su Direktyvos 2005/55/EB taikymo srities pakeitimais.

Pakeitimas 40
18 straipsnio 2 dalis

2. Šis reglamentas taikomas nuo [18
mėnesių + 1 diena po įsigaliojimo],
išskyrus 9 straipsnio 1 dalį ir 11 straipsnį.

2. Šis reglamentas taikomas nuo [18
mėnesių + 1 diena po įsigaliojimo],
išskyrus 9 straipsnio 1 dalį ir 11 straipsnį,
**kurie įsigalioja nuo [šios reglamento
įsigaliojimo datos].**

Pagrindimas

Išaiškinimas.

3. Jeigu 5 straipsnio 6 dalyje ir 13 straipsnio 1 ir 3 dalyse nurodytų pakeitimų arba įgyvendinimo priemonių priėmimas būtų uždelstas ilgiau nei [6 mėnesius nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos], 9 straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytos datos turi būti pakeistos pakeitimuose arba įgyvendinimo priemonėse nurodytomis datomis. *išbraukta*

Pakeitimas 42
I priedo 1 lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

1 lentelė. Euro 5 išmetamųjų teršalų ribos

Kategorija		Klasė	Etaloninė masė (RM) (kg)	Ribinės vertės											
				Anglies viendeginio masė (CO)		Angliavandenilių masė (HC)		Azoto oksidų masė (NO _x)		Bendra angliavandenilių ir azoto oksidų masė (HC + NO _x)		Dalelių masė (PM)		Dalelių kiekis ⁽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)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI	
M	—	Bet kokia	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			

Paaiškinimas: PI = priverstinis uždegimas, CI = slėginis uždegimas

(1) Kiekio standartas bus nustatytas vėliau.

(2) Priverstinio uždegimo sistemos dalelių masės standartai taikomi tik transporto priemonėms su tiesioginio įpurškimo varikliais, kurie iš dalies arba visiškai veikia naudodami liesą mišinį.

Parlamento pakeitimai

1 lentelė. Euro 5 išmetamųjų teršalų ribos

		Etaloninė masė (RM) (kg)	Ribinės vertės													
			Anglies viendeginio masė (CO)		<i>Bendra</i> angliavandenilių masė (<i>THC</i>)		<i>Angliavandenilių be metano masė (NMHC)</i>		Azoto oksidų masė (NO _x)		<i>Bendros</i> angliavandenilių ir azoto oksidų masės suma (<i>THC + NO_x</i>)		Dalelių masė (PM)		Dalelių kiekis ⁽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)	
Kategorija	Klasė		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M ⁽³⁾	—	All	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		

Paaiškinimas: PI = priverstinis uždegimas, CI = slėginis uždegimas

(1) Kiekio standartas **turi būti nustatytas kuo greičiau, bet ne vėliau kaip iki Euro 6 įsigaliojimo.**

(2) Priverstinio uždegimo sistemos dalelių masės standartai taikomi tik transporto priemonėms su tiesioginio įpurškimo varikliais, kurie iš dalies arba visiškai veikia naudodami liesą mišinį.

(3) **Išskyrus transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leistina pakrauto automobilio masė yra didesnė nei 2 500 kg ir kurie sukurti socialinėms reikmėms tenkinti**

(4) **Įskaitant 3 išnašoje nurodytas transporto priemones.**

Pagrindimas

Žr. aiškinamąjį memorandumą.

Pakeitimas 43

I priedo 1a lentelė (nauja)

Parlamento pakeitimai

1a lentelė. Euro 6 išmetamųjų teršalų ribos

		Etaloninė masė (RM) (kg)	Ribinės vertės													
			Anglies viendeginio masė (CO)		Bendra angliavandenilių masė (THC)		Angliavandenilių be metano masė (NMHC)		Azoto oksidų masė (NO _x)		Bendros angliavandenilių ir azoto oksidų masės suma (THC + NO _x)		Dalelių masė (PM)		Dalelių kiekis ⁽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)	
Kategorija	Klasė		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Bet kokia	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
N _I	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		

Paaiškinimas: PI = priverstinis uždegimas, CI = slėginis uždegimas

(1) Kiekio standartas bus nustatytas šios pakopos metu.

(2) Priverstinio uždegimo sistemos dalelių masės standartai taikomi tik transporto priemonėms su tiesioginio įpurškimo varikliais, kurie iš dalies arba visiškai veikia naudodami liesą mišinį.

Pagrindimas

Žr. aiškinamąjį memorandumą.

AIŠKINAMOJI DALIS

Ižanga

Degant iš naftos ir gamtinių dujų (iškastinės žaliavos) pagamintam kurui, pvz., benzinui, dyzelinui ir dujoms, susidaro žmonių sveikatai, taip pat florai ir faunai žalingos ir atmosferos šilimą skatinančios išmetamosios dujos.

Švaresnės transporto priemonės būtų didelis indėlis į oro kokybės Europoje gerinimą. Tai glaudžiai susiję ir su vidutiniu Europos keliais važinėjančių transporto priemonių amžiumi. Mažėjant vidutiniam transporto priemonių amžiui, didėja mažesnę kiekį žalingų išmetamųjų dujų išmetančių transporto priemonių dalis.

Komisijos pasiūlymas

Praeitų metų rugsėjį Komisija, remdamasi 6-ąja UAP ir jos dalimi, „Švaraus oro Europoje“ (CAFE) programa, pateikė pasiūlymą dėl Teminės oro taršos strategijos. 2005 m. gruodžio 21 d. Komisijos prisistatytas pasiūlymas dėl Euro 5 reglamento turėtų tapti viena iš oro švarumo didinimo priemonių.

Komisijos pasiūlyme lengviesiems automobiliams numatyti vienodi techniniai reikalavimai, kurių tikslas užtikrinti vidaus rinkos veikimą ir kartu išlaikyti aukštą aplinkos apsaugos lygį. Bus apibrėžtos šių išmetamųjų teršalų ribos: anglies viendeginio (CO), angliavandenilių (HC), azoto oksidų (NOx) ir dalelių (PM). Siekiant užtikrinti vidaus rinkos veikimą ir kartu išlaikyti aukštą aplinkos apsaugos lygį, Komisijos pasiūlyme taip pat apibrėžtos susipažinimo su transporto priemonių remonto informacija priemonės.

Siekiant tobulinti teisės aktus, kitam Euro standartui turėtų būti skirtas reglamentas, į kurį būtų perkelti ir apibendrinti visi ankstesnieji teisės aktai (Direktyva 70/220/EEB ir visi jos daliniai pakeitimai). Remiantis dviejų pakopų koncepcija, kartu su pateiktu pasiūlymu dėl reglamento („Politinis reglamentas“) bus parengtas „Techninis reglamentas“, kuriame bus apibrėžtos pagrindinius reikalavimus patenkinančios techninės sąlygos.

Pranešėjo nuomonė

- Komisijos pasiūlymo taikymo sritis apima įvairias mašinų technologijas. Siekiant teksto aiškumo ir paprastumo pranešėjas siūlo nuo šiol remtis transporto priemonių kategorijomis. Be to, iš dalies pakeitus Direktyvą 2005/55/EB bus apibrėžtos skirtingos nuostatos lengvosios ir sunkiosios transporto priemonėms.
- Pranešėjas apgailestauja, kad Komisijos pasiūlymas nėra ambicingas. Pradinėse diskusijose paaiškėjo, kad reikia dar labiau sumažinti ribines vertes (tai leidžia įgyvendinti ir techninės galimybės). Dėl to pranešėjas siūlo žengti dar vieną žingsnį, t. y. kartu su Euro 5 pakopa įtraukti į šį reglamentą papildomą nustatančią žemesnes ribines vertes Euro 6 pakopą. Taip bus apibrėžti ilgalaikiai taršos mažinimo tikslai, kurie mažesnės taršos automobilių sistemų mokslinių tyrimų ir plėtros srityje užtikrintų gamintojams planavimo ir kartu investicijų saugumą.

Euro 5 pakopos reikalavimai turėtų įsigaliooti nuo 2009 m. birželio 1 d., o kitos, Euro 6 pakopos, reikalavimai – po penkerių metų, t. y. 2014 m. birželio 1 d.

- Prieita bendra nuomonė, kad Komisijos pasiūlymas dėl azoto oksidų ribinių verčių nėra užtekinai ambicingas. Azoto oksidai sukelia žmonių gyvybei pavojingą (dirgina ir žaloja kvėpavimo takus) rūgštų lietu ir pažeminio ozono sluoksnio irimą. Be to, jie smarkiai teršia miškus ir žemės ūkio paskirties plotus.
Dėl to pranešėjas Euro 5 pakopoje siūlo, kitaip nei Komisijos pasiūlyme, slėginio uždegimo varikliais varomoms transporto priemonėms nustatyti 10 proc. mažesnę ribinę vertę, t. y. 180 mg/km. Dar smarkiau sumažinti ribinę vertę šioje pakopoje nebūtų įmanoma, kadangi dėl to reikėtų diegti NOx pakartotinio apdorojimo sistemas, kurios lengviesiems automobiliams dar tik bandomos ir kurios užima tik atitinkamą rinkos nišą.
Dėl šios priežasties pranešėjas Euro 6 pakopoje siūlo dyzeliniams varikliams nustatyti 60 proc. mažesnę NOx ribinę vertę, t. y. 180 mg/km.
Priverstinio uždegimo varikliais varomoms transporto priemonėms turėtų būti palikta Komisijos pasiūlyme numatyta, t. y. 25 proc. mažesnė negu Euro 4 pakopoje, ribinė vertė. Atsižvelgiant į tiesioginio įpurškimo variklių kūrimą dar labiau sumažinti ribinę vertę šioje pakopoje būtų neprotinga.
- Diskusijos dėl azoto oksidų neturėtų užgožti su smulkiosiomis dalelėmis susijusių klausimų. Tarša ypač jaučiama dideliuose miestuose. Dėl to būtina toliau mažinti jų ribines vertes.
- Pranešėjas pritaria Komisijos pasiūlyme dėl Euro 5 pakopos nustatytoms ribinėms vertėms, t. y. sumažinti dalelių masę 80 proc. ir taip pasiekti 5 mg/km ribą. Šį reikalavimą galima patenkinti tik diegiant dalelių filtrus. Siekiant ateityje užtikrinti, kad būtų kontroliuojamas ypač žalingų sveikatai itin smulkių kietųjų dalelių išmetimas, pranešėjas ragina Komisiją kuo anksčiau ir ne vėliau kaip iki Euro 6 įsigaliojimo patvirtinti išmetamo PM kiekio metodą, kuris būtų taikomas kartu su dabar taikomu masės metodu, pagrįstu UN/ECE programos dėl dalelių nustatymo rezultatais. Taip pat nustatyti dalelių ribines vertes.
- Gamtinėmis dujomis varomos transporto priemonės daug mažiau teršia aplinką negu varomos vien dyzelinu arba benzinu. Gamtinėmis dujomis varomų transporto priemonių atveju nekyla dalelių problema. Be to, jos išmeta kur kas mažiau azoto oksidų negu įprastu kuru varomos transporto priemonės. Tam, kad šios transporto priemonės nebūtų išstumtos iš rinkos, pranešėjas siūlo išlaikyti Euro 4 standarte nustatytą bendrą HC masę ir papildomai į priedą įtraukti stulpelį su angliavandenilių be metano masės (NMHC) ribinėmis vertėmis benzininiams automobiliams.
- Euro 3 ir 4 pakopose numatyta nuostata, kad M kategorijos transporto priemonėms, kurių masė yra didesnė negu 2 500 kg, gali būti suteiktas N₁ kategorijos II ir III klasių tipo patvirtinimas. Šiuo metu ši išimtis nėra reikalinga visoms transporto priemonėms, kurių masė yra didesnė negu 2 500 kg. Siekiant tolygumo, pranešėjas siūlo Euro 5 pakopoje išlaikyti šią išimtį transporto priemonėms, kurios sukurtos socialinėms reikmėms tenkinti, pvz., greitosios pagalbos automobiliams, gelbėjimo automobiliams, žmonių su negalia transporto, viešojo transporto priemonėms, dideliems šeimoms

skirtiems automobiliams su 6 sėdimomis vietomis (be vairuotojo), kurie nėra naudojami kaip visureigiai.

- Pranešėjas pritaria Komisijos pasiūlymui teikti finansines lengvatas valstybėms narėms, siekiančioms pradėti anksčiau eksploatuoti švaresnius automobilius.
- Pranešėjo nuomone, Komisijos pasiūlyme numatytas taršą mažinančių įrenginių patvarumo reikalavimas (160 000 km) nėra užtektinai ambicingas. Jis siūlo nustatyti 200 000 km taršą mažinančių įrenginių patvarumo ribą. Šis reikalavimas labiau atitiktų amerikiečių rinkos standartą ir faktinį transporto priemonių eksploatacijos laiką.
- Kalbant apie diskusiją dėl III skirsnio dėl galimybės susipažinti su informacija apie transporto priemonės remontą, pranešėjas pritaria Komisijos pasiūlymui ir pabrėžia, kad nepriklausomiems operatoriams, lygiai kaip ir įgaliotiems platintojams ir remontininkams, turi būti suteikta galimybė naudojantis OASIS standartu pagrįsta sistema susipažinti su informacija apie transporto priemonės remontą ir transporto priemonių diagnostikos sistemas (OBD). Transporto priemonių remontas ir techninė priežiūra – jų našumo ir tinkamo eksploatavimo prielaida. Nepriklausomiems operatoriams suteikta galimybė remontuoti transporto priemones sudarytų geresnes sąlygas atlikti reguliarią techninę priežiūrą. Reguliari techninė priežiūra didina transporto priemonių saugumą ir švarumą (mažiau kenkiama aplinkai), todėl ją reikėtų skatinti.