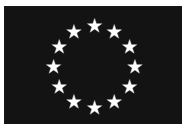


# EIROPAS PARLAMENTS

2004



2009

*Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja*

PAGaidu  
2005/0282(COD)

5.5.2006

**\*\*\*I**

## **ZIŅOJUMA PROJEKTS**

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisiju un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta informācijai, ar ko groza Direktīvu 72/306/EEK un Direktīvu .././EK  
(KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja

Referents: *Matthias Groote*

Atzinumu sagatavoja (\*): *Anja Weisgerber*

(\*): Komiteju ciešāka sadarbība — Reglamenta 47. pants

### ***Izmantoto apzīmējumu skaidrojums***

- \* Apspriežu procedūra  
*nodoto balsu vairākums*
- \*\*I Sadarbības procedūra (pirmais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums*
- \*\*II Sadarbības procedūra (otrais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju  
Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo  
nostāju*
- \*\*\* Piekrišanas procedūra  
*Parlamenta deputātu vairākums, izņemot gadījumus, kas minēti  
EK līguma 105., 107., 161. un 300. pantā un ES līguma 7. pantā*
- \*\*\*I Koplēmuma procedūra (pirmais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums*
- \*\*\*II Koplēmuma procedūra (otrais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju  
Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo  
nostāju*
- \*\*\*III Koplēmuma procedūra (trešais lasījums)  
*nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopīgo projektu*

(Norādīto procedūru izvēlas atkarībā no Komisijas ierosinātā juridiskā pamata)

### ***Grozījumi normatīvā tekstā***

Parlamenta grozījumos izmaiņas ir ***treknā slīprakstā***. Teksts *parastā slīprakstā* tehniskajiem dienestiem norāda tās normatīvā teksta daļas, kurās ir ierosināti labojumi galīgajam teksta variantam (piemēram, nepārprotami kļūdainas teksta daļas vai to izlaidumi kādā no valodām). Šie labojumu ierosinājumi jāapstiprina attiecīgajiem tehniskajiem dienestiem.

## SATURS

|  | <b>Lpp.</b> |
|--|-------------|
| EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS ..... | 5           |
| PASKAIDROJUMS .....                                      | 30          |



## EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisiju un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta informācijai, ar ko groza Direktīvu 72/306/EEK un Direktīvu ../../EK (KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Koplēmuma procedūra, pirmais lasījums)

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (KOM(2005)0683)<sup>1</sup>,
  - ņemot vērā EK līguma 251. panta 2. punktu un 95. pantu, saskaņā ar kuriem Komisija tam iesniedz priekšlikumu (C6-0007/2006),
  - ņemot vērā Reglamenta 51. pantu,
  - ņemot vērā Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas ziņojumu un Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas, Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komitejas un Transporta un tūrisma komitejas atzinumus (A6-0000/2006),
1. apstiprina grozīto Komisijas priekšlikumu;
  2. prasa Komisijai vēlreiz ar to apsprieties, ja tā ir paredzējusi būtiski grozīt šo priekšlikumu vai to aizstāt ar citu tekstu;
  3. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai.

Komisijas ierosinātais teksts

Parlamenta izdarītie grozījumi

### Grozījums Nr. 1 4. apsvērums

(4) Komisija 2001. gada martā sāka programmu „Tīru gaisu Eiropā”, kuras galvenie elementi paskaidroti paziņojumā. Tā rezultātā tika pieņemta tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu. Viens no tematiskās stratēģijas secinājumiem ir par to, ka vēl vairāk jāsamazina transportlīdzekļu emisijas, lai sasniegtu Eiropas gaisa kvalitātes mērķus.

(4) Komisija 2001. gada martā sāka programmu „Tīru gaisu Eiropā”, kuras galvenie elementi paskaidroti paziņojumā. Tā rezultātā tika pieņemta tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu. Viens no tematiskās stratēģijas secinājumiem ir par to, ka vēl vairāk jāsamazina **transporta nozares (gaisa, ūdens un sauszemes satiksmes) un rūpniecības nozares (izejvielu pirmreizējās pārstrādes nozares) radītās emisijas**, lai sasniegtu Eiropas gaisa kvalitātes mērķus. **Transporta**

<sup>1</sup> OV vēl nav publicēts.

***līdzekļu radītās gāzu emisijas  
samazināšana šajā gadījumā ir jāuzskata  
par daļu no globālās stratēģijas.***

*Pamatojums*

*Attiecībā uz tematiskajām stratēģijām par gaisa kvalitāti jāņem vērā, ka bez kravas transportlīdzekļu jomas pastāv arī citas, kurās nepieciešams nopietni samazināt emisiju.*

Grozījums Nr. 2  
5. apsvēruma

(5) Nosakot emisiju standartus, svarīgi ņemt vērā to, kā tie ietekmēs tirgu un ražotāju konkurētspēju, kādas tiešās un netiešās izmaksas tie radīs uzņēmumiem un, vai radīsies priekšrocības jauninājumu sekmēšanas, gaisa kvalitātes uzlabošanas un veselības aprūpes izmaksu samazināšanas ziņā.

(5) Nosakot emisiju standartus, svarīgi ņemt vērā to, kā tie ietekmēs tirgu un ražotāju konkurētspēju, kādas tiešās un netiešās izmaksas tie radīs uzņēmumiem un, vai radīsies priekšrocības jauninājumu sekmēšanas, gaisa kvalitātes uzlabošanas, veselības aprūpes izmaksu samazināšanas ***un paredzamā dzīves ilguma palielināšanas*** ziņā.

*Pamatojums*

*Šeit runa nav tikai par izmaksu samazināšanu veselības aprūpei, bet arī par paredzamā dzīves ilguma palielināšanu. Saskaņā ar aprēķiniem Komisija norāda uz 20 500 „izglābtiem” dzīves gadiem 2020. gadā.*

Grozījums Nr. 3  
6. apsvēruma

(6) Lai iekšējā tirgū sekmētu transportlīdzekļu brīvu apriti, jāsniedz neierobežota un standartizēta pieeja transportlīdzekļu remonta informācijai un transportlīdzekļu remonta un informācijas pakalpojumu tirgū jābūt efektīvai konkurencei. Liela šādas informācijas daļa ir saistīta ar iebūvētām diagnostikas sistēmām un to mijiedarbību ar pārējām

*Neattiecas uz tekstu latviešu valodā.*

transportlīdzekļa sistēmām. Ir jānosaka tehniskās specifikācijas, kuras tiks ievietotas ražotāju tīmekļa vietnēs.

Grozījums Nr. 4  
7. apsvēruma

(7) Komisijai stingri jāuzrauga emisijas kontroles tehnoloģijas attīstību un, **vajadzības gadījumā**, attiecīgi jāpielāgo šī regula.

(7) Komisijai stingri jāuzrauga emisijas kontroles tehnoloģijas attīstību un, **ja to nosaka regulas teksts**, attiecīgi jāpielāgo šī regula.

*Pamatojums*

*Ne visas lietas var risināt, izmantojot komitoloģiju. Būtu jāpārlicinās, ka par galvenajiem jautājumiem lemj, izmantojot koplēmumu procedūru.*

Grozījums Nr. 5  
8. apsvēruma

(8) Komisijai jāuzrauga un, vajadzības gadījumā, **jāreglamentē** vēl nereglamentētas emisijas, kas radušās plaši lietoto jaunu degvielas formulu, dzinēju tehnoloģiju un gāzu emisiju kontroles sistēmu dēļ. **Tas nozīmē, ka jāpārbauda, vai rodas priekšrocības, atsevišķi reglamentējot nemitāna oglekļa dioksīda (NMHCV) un metāna (CH<sub>4</sub>) emisiju, nevis visas oglekļa dioksīda (THC) emisijas.**

(8) Komisijai jāuzrauga un, vajadzības gadījumā, **Padomei un Parlamentam jāiesniedz priekšlikums, lai reglamentētu** vēl nereglamentētas emisijas, kas radušās plaši lietoto jaunu degvielas formulu, dzinēju tehnoloģiju un gāzu emisiju kontroles sistēmu dēļ.

*Pamatojums*

*Atsevišķas robežvērtības jau pašreiz ir jāņem vērā. Ar CNG darbināmi transportlīdzekļi nevar atbilst normām.*

Grozījums Nr. 6  
8.a apsvēruma (jauns)

**(8a) Lai neizstumtu no tirgus ar gāzi**

*darbināmos automobiļus, kas ir atzinīgi vērtējami zemā NOx un daļiņu emisijas ziņā, un vienlaicīgi atbalsēt attīstību ar degvielu darbināmo transportlīdzekļu jomā, šajā regulā ieviestas atsevišķas robežvērtības ogleņdeņražu kopējam apjomam un metānu nesaturošai ogleņdeņraža masai.*

#### *Pamatojums*

*Ar CNG darbināmi automobiļi dod ievērojamu ieguldījumu un daļiņu emisijas samazināšanā. To emisijas līmenis ir daudz zemāks nekā vieglajām automašīnām, ko darbina ar benzīnu. Tādēļ tos nevajadzētu izstumt no tirgus, pamatojoties uz robežvērtībām, kuras nav iespējams ievērot tehnisko iemeslu dēļ.*

#### Grozījums Nr. 7

##### 9. apsvēruma

(9) Lai nodrošinātu, ka tiek kontrolētas ļoti smalku cieto daļiņu (PM) emisijas, Komisijai arī jāapsver tas, ka līdzās noteiktajai daļiņu masai jānosaka daļiņu skaits.

(9) Lai nodrošinātu, ka tiek kontrolētas ļoti smalku cieto daļiņu (2,5 PM **un mazāk**) emisijas, Komisijai **cik ātri vien iespējams un ne vēlāk kā stājoties spēkā 2. posmam (EURO 6) pieņem**, ka līdzās noteiktajai daļiņu masai jānosaka daļiņu skaits, **balstoties uz ANO/ECE programmu par daļiņu mērījumiem (Particulate Measurement Programme - PMP) un ņemot vērā esošos ambiciozos ar vidi saistītos mērķus.**

#### *Pamatojums*

*Ieviešot daļiņu apjoma robežvērtības, nodrošina, ka sevišķi mazās daļiņas, kas ir īpaši kaitīgas veselībai, tiek beidzot ietvertas mērījumos. Daļiņu masas samazināšana vēl tehniski nav iespējama, taču, ieviešot daļiņu skaita mērīšanas procedūru, samazināsies arī sevišķi mazo daļiņu emisijas apjoms.*

#### Grozījums Nr. 8

##### 10. apsvēruma

(10) Komisijai **jāizveido jauna procedūra**, lai nodrošinātu lielāku **daļiņu emisiju**

(10) **Cik ātri vien iespējams un ne vēlāk kā stājoties spēkā 2. posmam (EURO 6)**



**masas noteikšanas** atkārtojamību laboratorijā. **Kad būs pabeigta attiecīgā pētniecības programma, tiks apsvērta**, vai pašreizējo noteikšanas procedūra aizstājama ar jaunu risinājumu. Kad būs īstenota jaunā noteikšanas procedūra, šajā priekšlikumā noteiktos PM emisijas masas limitus atkārtoti kalibrēs, jo ar jauno tehniku var reģistrēt zemāku masas līmeni nekā ar pašreizējo metodi.

**un balstoties uz ANO/ECE programmu par daļiņu mērījumiem (Particulate Measurement Programme - PMP)** Komisijai jāizveido **jauna mērījumu procedūra**, lai nodrošinātu lielāku **daļiņu emisiju masas un skaita** noteikšanas atkārtojamību laboratorijā. Kad būs īstenota jaunā noteikšanas procedūra, šajā priekšlikumā noteiktos PM emisijas masas limitus atkārtoti kalibrēs, jo ar jauno tehniku var reģistrēt zemāku masas līmeni nekā ar pašreizējo metodi.

#### *Pamatojums*

*Ieviešot daļiņu skaita robežvērtības, nodrošina, ka sevišķi mazās daļiņas, kas ir īpaši kaitīgas veselībai, tiek beidzot ietvertas mērījumos. Daļiņu masas samazināšana vēl tehniski nav iespējama, taču, ieviešot daļiņu skaita mērīšanas procedūru, samazināsies arī sevišķi mazo daļiņu emisijas apjoms.*

#### Grozījums Nr. 9 13.a apsvērums (jauns)

**(13a) Komisijai vajadzētu savā priekšlikumā par emisiju pieļaujamo normu nākošo posmu (EURO 7) papildus iepriekš regulētajiem izplūdes veidiem apsvērt arī CO<sub>2</sub> izplūdes robežvērtību ieviešanu. Šajā sakarā īpaši jāatbalsta alternatīvā degviela un biodegviela, jo tā, ņemot vērā pozitīvo CO<sub>2</sub> bilanci, rada mazu CO<sub>2</sub> emisiju.**

#### *Pamatojums*

*Lai turpinātu procesu, ko aizsāka ar CARS 21 High Level Group, lai sniegtu mašīnbūves nozarei skaidru nostāju likumdošanā un lai ierobežotu visas vieglo automašīnu darbināšanas rezultātā radītās videi kaitīgās emisijas, nākotnē šai regulai jāierobežo arī CO<sub>2</sub> emisijas. Plašāk jāpielieto biodegviela. Tā ir ekonomiski un ekoloģiski noturīga alternatīva tīriem transportlīdzekļiem uz Eiropas ceļiem.*

Grozījums Nr. 10  
13.b apsvēruma (jauns)

***(13b) Lai gūtu panākumus tīras vides jomā, Komisijai jāapsver iespēja papildus pieļaujamo emisiju normām ieviest enerģijas efektivitātes regulējumu mehānisko transportlīdzekļu nozarē.***

*Pamatojums*

*Papildus emisijām, jāstrādā arī pie transportlīdzekļu enerģijas efektivitātes uzlabošanas, lai risinātu jautājumu pēc būtības. Piemēram, runājot par "inteliģentiem" transportlīdzekļiem, jāstrādā pie tā, lai ar datora palīdzību mazinātu transportlīdzekļu patēriņu.*

Grozījums Nr. 11  
13.c apsvēruma (jauns)

***(13c) Komisijai vajadzētu savā priekšlikumā par emisiju pieļaujamo normu nākošo posmu (EURO 7) veikt pētījumus par to, vai arvien vēl ir nepieciešams transportlīdzekļu sīkāks iedalījums grupās.***

*Pamatojums*

*Šī būtu iespēja turpmāk vienkāršot regulu.*

Grozījums Nr. 12  
16.a apsvēruma (jauns)

***(16a) Lai novērstu likumdošanas neskaidrības, Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 28. septembra Direktīva 2005/55/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai samazinātu gāzveida un daļiņveida piesārņotāju emisiju no kompresijaizdedzes motoriem, kuri paredzēti transportlīdzekļiem, un gāzveida piesārņotāju emisiju no dzirksteļaiždedzes motoriem, ko darbina ar dabasgāzi vai sašķidrinātu naftas gāzi***

*un kas paredzēti transportlīdzekļiem<sup>1</sup> ir jāgroza tā, lai to varētu piemērot visiem smagajiem transportlīdzekļiem un būtu skaidrs, ka šī regula attiecas arī uz vieglajām automašīnām.*

---

<sup>1</sup> *OV L 275, 20.10.2005., 1.lpp. Direktīva, kas pēdējo reizi grozīta ar Komisijas Direktīvu 2005/78/EK (OV L 313, 29.11.2005., 1. lpp.)*

#### *Pamatojums*

*Lai nodrošinātu labāku tiesisko regulējumu, ir svarīgi skaidri noteikt lietošanas jomu. Līdz šim ar benzīnu darbināmie kravas transportlīdzekļi bija iekļauti direktīvā 70/220/EK. Lai arī runa ir tikai par hiptotētisku gadījumu, jo šādu ar benzīnu darbināmo kravas transportlīdzekļu ir ļoti maz, skaidrības labad šo jautājumu vajadzētu noskaidrot.*

Grozījums Nr. 13  
17.a apsvēruma (jauns)

*(17. a) Lai nodrošinātu netraucētu pāreju no esošās direktīvas uz šo regulu, EURO 5 posmā ir jā saglabā izņēmums īpašas sociālās funkcijas pildošiem transportlīdzekļiem, kas paredz M1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru svars pārsniedz 2,500 kg, apstiprināt N1 tipa II un III klasi. Šis izņēmums zaudē spēku līdz ar EURO 6 līmeņa stāšanos spēkā.*

#### *Pamatojums*

*Līdz EURO 6 stāšanās spēkā brīdim ģimenes transportlīdzekļiem, kuros bez šofera ir vieta arī sešiem pasažieriem, izņemot apvidus transportlīdzekļus, vai arī transportlīdzekļiem meklēšanai, izmantošanai ārkārtas situācijās vai glābšanai, personu ar pārvietošanās grūtībām transportam vai komunālajiem pakalpojumiem vajadzētu apstiprināt transportlīdzekļu N1 tipa II un III klasi.*

Grozījums Nr. 14  
18. apsvēruma

Šīs regulas īstenošanai vai grozīšanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību.

Šīs regulas īstenošanai vai grozīšanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību, **ciktāl to tā nosaka attiecīgie panti.**

#### *Pamatojums*

*Ne visas lietas var risināt, izmantojot komitoloģiju. Būtu jāpārlicinās, ka par galvenajiem jautājumiem lemj, izmantojot koplēmumu procedūru.*

#### Grozījums Nr. 15 19. apsvēruma

(19) Šīs regulas mērķus, proti, iekšējā tirgus izveidi, ieviešot vienotas tehniskas prasības par mehanizēto transportlīdzekļu emisijām, dalībvalstis nevar sasniegt pilnībā. Sakarā ar nepieciešamās rīcības mērogu mērķus labāk iespējams sasniegt Kopienas līmenī. Tādēļ Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiariātes principu, kas noteikts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar proporcionālītātes principu, kas noteikts minētajā pantā, šī regula paredz tikai to, kas nepieciešams šā mērķa sasniegšanai,

(19) Šīs regulas mērķus, proti, iekšējā tirgus izveidi, ieviešot vienotas tehniskas prasības par mehanizēto transportlīdzekļu emisijām **un nodrošinot vienādu pieeju remonta informācijai visām neatkarīgajām darbnīcām, kā arī pilnvarotajiem izplatītājiem un servisa uzņēmumiem**, dalībvalstis nevar sasniegt pilnībā. Sakarā ar nepieciešamās rīcības mērogu mērķus labāk iespējams sasniegt Kopienas līmenī. Tādēļ Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiariātes principu, kas noteikts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar proporcionālītātes principu, kas noteikts minētajā pantā, šī regula paredz tikai to, kas nepieciešams šā mērķa sasniegšanai,

#### *Pamatojums*

*Piekļuve remonta informācijai ir nepieciešama brīvai transportlīdzekļu satiksmei iekšējā tirgū. Neatkarīgām darbnīcām būtu jānodrošina garantijas labošana un citi pakalpojumi, kas nodrošina videi labvēlīgu transportlīdzekļu satiksmi.*

#### Grozījums Nr. 16 1. panta 1. punkts

Šī regula nosaka prasības mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam un rezerves daļu, piemēram, rezerves **katalītisko neitralizatoru** tipa apstiprinājumam, ņemot vērā to emisijas.

Šī regula nosaka prasības mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam un rezerves daļu, piemēram, rezerves **pretpiesārņojuma iekārtu** tipa apstiprinājumam, ņemot vērā to emisijas.

#### *Pamatojums*

*Ir jāizmanto tāds termins, kas aptver visas tehnoloģijas un neierobežo inovācijas.*

#### Grozījums Nr. 17

##### 2. pants

1. Šī Regula attiecas uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem, **kas aprīkoti ar:**

1. Šī Regula attiecas uz  **$M_1$ ,  $M_2$  un  $N_1$  kategorijas** mehāniskajiem transportlīdzekļiem, **kā noteikts Direktīvas [XXXX/XX/EC] [II pielikumā], ja to tehniski pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3 500 kg vai standartmasa nepārsniedz 2 610 kg.**

**a) dzirksteļaiždedzes dzinējiem;**

**b)  $M_1$  un  $N_1$  kategorijas dzirksteļaiždedzes dzinējiem, kas darbināmi ar gāzi, kā noteikts Direktīvas [XXXX/XX/EK] [II pielikumā];**

**c)  $M_1$  un  $N_1$  kategorijas kompresijaizdedzes dzinējiem, kā noteikts Direktīvas [XXXX/XX/EK] [II pielikumā];**

2. Pēc ražotāja lūguma šī regula **var attiekties arī uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar  $M_2$  un  $N_2$  kategorijas kompresijaizdedzes dzinējiem**, kā noteikts Direktīvas [XXXX/XX/EK] [II pielikumā], ja to standartmasa nepārsniedz 2840 kg un kuri atbilst nosacījumiem, kas noteiktas šajā regulā un tās īstenošanas pasākumos.

2. Pēc ražotāja lūguma **šajā regulā noteikto tipa apstiprinājumu  $M_1$ ,  $M_2$  un  $N_2$  kategorijas transportlīdzekļiem var paplašināt arī attiecībā uz  $M_1$ ,  $M_2$  un  $N_2$  kategorijas transportlīdzekļiem**, kā noteikts Direktīvas [XXXX/XX/EK] [II pielikumā], ja to standartmasa nepārsniedz 2840 kg un kuri atbilst nosacījumiem, kas noteiktas šajā regulā un tās īstenošanas pasākumos.

#### *Pamatojums*

*Lai izvairītos no pārpratuma, ir skaidri jānodala regulējums vieglajām automašīnām un kravas transportlīdzekļiem. Tādēļ ir jāmaina darbības joma. Jaunā darbības joma nav atkarīga no tehnoloģijas un tādēļ tajā nav atsaucies uz dzinēju vai degvielu. Izmaiņas šīs regulas darbības jomā ir saistītas ar grozījumu, ar ko mainīja Direktīvas 2005/55/EK*

*darbības jomu, ko nākotnē piemēros visiem kravas transportlīdzekļiem.*

Grozījums Nr. 18  
3. panta 1.a punkts (jauns)

***(1a) “īpašas sociālās funkcijas pildošs transportlīdzeklis” ir vai nu ģimenes transportlīdzeklis, kurā bez šofera ir vieta vēl sešiem pasažieriem, izņemot apvidus transportlīdzekļus, vai arī transportlīdzeklis meklēšanai, izmantošanai ārkārtas situācijās vai glābšanai, personu ar pārvietošanās grūtībām transportam vai komunālajiem pakalpojumiem.***

*Pamatojums*

*Lai nodrošinātu netraucētu pāreju no esošās direktīvas uz šo regulu, EURO 5 posmā ir jā saglabā izņēmums īpašas sociālās funkcijas pildošiem transportlīdzekļiem, kas paredz M1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuru svars pārsniedz 2,500 kg, piešķirt N1 tipa II un III klases apstiprinājumu,. Šis izņēmums zaudē spēku līdz ar EURO 6 līmeņa stāšanos spēkā.*

Grozījums Nr. 19  
3. panta 11. punkts

(11) „oriģinālā aprīkojuma **katalītiskais neitralizators**” nozīmē **katalītisko neitralizatoru** vai kopā samontētus katalītiskos neitralizatorus, kas atbilst transportlīdzekļa tipa apstiprinājumam.

(11) „oriģinālā aprīkojuma **pretpiesārņojuma iekārta**” nozīmē **pretpiesārņojuma iekārtu vai šādas kopā samontētas iekārtas**, kas atbilst transportlīdzekļa tipa apstiprinājumam.

*Pamatojums*

*Skaidra tiesiskā regulējuma un tehniskā progresa dēļ, labāk būtu izmantot plašu jēdzienu, nevis atsevišķus punktus katalizatoriem, dīzeļdegvielas daļiņu filtram, NOx pēcapstrādes sistēmai un citām nākotnē tehniski iespējamām pēcapstrādes sistēmām. Ir jāizmanto tāds termins, kas aptver visas tehnoloģijas un neierobežo inovācijas.*

Grozījums Nr. 20  
3. panta 12. punkts

(12) „*rezerves katalītiskais neitralizators*” nozīmē *katalītisko neitralizatoru* vai *kopā samontētus katalītiskos neitralizatorus*, kas domāti oriģinālā aprīkojuma *katalītiskā neitralizatora* nomainībai, kuru var atzīt par atsevišķu tehnisku vienību kā noteikts Direktīvā [XXXX/XX/EK].

(12) „*rezerves pretpiesārņojuma iekārta*” nozīmē *pretpiesārņojuma iekārtu* vai *kopā samontētas pretpiesārņojuma iekārtas*, kas *domātas* oriģinālā aprīkojuma katalītiskā neitralizatora nomainībai, kuru var atzīt par atsevišķu tehnisku vienību kā noteikts Direktīvā [XXXX/XX/EK].

### *Pamatojums*

*Skaidra tiesiskā regulējuma un tehniskā progresa dēļ, labāk būtu izmantot plašu jēdzienu, nevis atsevišķus punktus katalizatoriem, dīzeļdegvielas daļiņu filtram, NOx pēcapstrādes sistēmai un citām nākotnē tehniski iespējamām pēcapstrādes sistēmām. Ir jāizmanto tāds termins, kas aptver visas tehnoloģijas un neierobežo inovācijas.*

#### Grozījums Nr. 21 3. panta 13. punkts

(13) „transportlīdzekļa remonta informācija” nozīmē visu informāciju, kas vajadzīga transportlīdzekļa diagnosticēšanai, apkalpošanai, periodiskai uzraudzībai, remontam, pārprogrammēšanai vai transportlīdzekļa atkārtotai aktivizēšanai un kuru ražotājs piegādā saviem autorizētajiem tirdzniecības uzņēmumiem/ remonta darbnīcām, ieskaitot visus turpmākos grozījumus un pielikumus pie šādas informācijas.

(13) „transportlīdzekļa remonta informācija” nozīmē visu informāciju, kas vajadzīga transportlīdzekļa diagnosticēšanai, apkalpošanai, periodiskai uzraudzībai, remontam, ***daļu un iekārtu pievienošanai***, pārprogrammēšanai vai transportlīdzekļa atkārtotai aktivizēšanai un kuru ražotājs piegādā saviem autorizētajiem tirdzniecības uzņēmumiem/ remonta darbnīcām, ieskaitot visus turpmākos grozījumus un pielikumus pie šādas informācijas.

#### Grozījums Nr. 22 3. panta 14. punkts

(14) "neatkarīgie uzņēmumi" nozīmē uzņēmumus, kas nav autorizētie tirdzniecības uzņēmumi/remonta darbnīcas, kuri ir tieši vai netieši iesaistīti mehānisko transportlīdzekļu remontā un tehniskajā apkopē, jo īpaši neatkarīgie remontētāji,

(14) "neatkarīgie uzņēmumi" nozīmē uzņēmumus, kas nav autorizētie tirdzniecības uzņēmumi/remonta darbnīcas, kuri ir tieši vai netieši iesaistīti mehānisko transportlīdzekļu remontā un tehniskajā apkopē, jo īpaši neatkarīgie remontētāji,

remonta aprīkojuma vai rīku ražotāji, neatkarīgie rezerves daļu izplatītāji, tehniskās informācijas izdevēji, autoklubi, darbinieki, kuri sniedz palīdzību uz ceļa, darbinieki, kas piedāvā pārbaudes un testēšanas pakalpojumus, un darbinieki, kuri piedāvā remontētāju mācības.

remonta aprīkojuma vai rīku ražotāji **un izplatītāji**, neatkarīgie rezerves daļu izplatītāji, tehniskās informācijas izdevēji, autoklubi, darbinieki, kuri sniedz palīdzību uz ceļa, darbinieki, kas piedāvā pārbaudes un testēšanas pakalpojumus, un darbinieki, kuri piedāvā remontētāju mācības.

Grozījums Nr. 23  
4. panta 2. punkts

2. Ražotājiem jānodrošina, ka ievēro tipa apstiprinājuma procedūras produkcijas atbilstības, piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžības un lietošanas atbilstības kontrolei. Lietošanas atbilstības pakāpe jāpārbauda laikposmam līdz 5 gadiem vai 100 000 km atkarībā no tā, kas tiek sasniegts ātrāk. Piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžības pārbaudēm tipa apstiprinājuma jābūt par **160 000 km**.

2. Ražotājiem jānodrošina, ka ievēro tipa apstiprinājuma procedūras produkcijas atbilstības, piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžības un lietošanas atbilstības kontrolei. Lietošanas atbilstības pakāpe jāpārbauda laikposmam līdz 5 gadiem vai 100 000 km atkarībā no tā, kas tiek sasniegts ātrāk. Piesārņojuma kontroles iekārtu ilgmūžības pārbaudēm tipa apstiprinājuma jābūt par **200 000 km**.

*Pamatojums*

*Jānodrošina, lai arī vecajiem transportlīdzekļi izmantotu piesārņojuma iekārtas.*

Grozījums Nr. 24  
5. panta 4. punkta i) apakšpunkts

i) standartdegvielām, piemēram, benzīnam, dīzeļdegvielai, gāzveida degvielai un biodegvielai.

i) standartdegvielām, piemēram, benzīnam, dīzeļdegvielai, gāzveida degvielai, **dabaspūzei** un biodegvielai.

Grozījums Nr. 25  
5. panta 5. punkts



5. Komisijai regulāri jāpārskata piesārņotāji, uz kuriem attiecas 4. panta prasības un tajā minētie testi, un pārbaudes cikli, ko lieto lai izmērītu emisijas un **veiktu vajadzīgos pasākumus**, ja tā konstatē, ka procedūras vai testi vairs nav piemēroti vai vairs neatspoguļo faktiskās emisijas.

5. Komisijai regulāri jāpārskata piesārņotāji, uz kuriem attiecas 4. panta prasības un tajā minētie testi, un pārbaudes cikli, ko lieto lai izmērītu emisijas, **un jāierosina Padomei un Parlamentam nepieciešamās izmaiņas**, ja tā konstatē, ka procedūras vai testi vairs nav piemēroti vai vairs neatspoguļo faktiskās emisijas **vai ir nepieciešams regulēt papildu piesārņojuma emisijas**.

#### *Pamatojums*

*Jautājumu par izmēģinājuma braucienu ciklu pārskatīšanu un robežvērtību ieviešanu papildu kaitīgajām vielām jārisina, izmantojot koplēmuma procedūru,*

#### Grozījums Nr. 26 5. panta 6. punkts

6. Komisija atbilstoši procedūrai, kas minēta Direktīvas [XXXX/XX/EK] 37. panta 2. punktā, nosaka īpašās procedūras, pārbaudes un prasības 2. līdz **5. panta** īstenošanai.

6. Komisija atbilstoši procedūrai, kas minēta Direktīvas [XXXX/XX/EK] 37. panta 2. punktā, nosaka īpašās procedūras, pārbaudes un prasības 2. līdz **4. panta** īstenošanai. **Īstenošanas pasākumus jāiesniedz vēlākais [6 mēnešus pēc regulas stāšanās spēkā].**

#### *Pamatojums*

*Automobiļu ražotāji ir pakļauti īstenošanas pasākumu tehniskajiem noteikumiem. Lai jaunās robežvērtības būtu iespējams arī ieviest, kavēšanās nedrīkst pārsniegt 6 mēnešus.*

#### Grozījums Nr. 27 6. panta 1. punkts

1. Ražotājiem jānodrošina neatkarīgiem uzņēmumiem neierobežota un standartizēta pieeja transportlīdzekļa remonta informācijai tīmekļa vietnēs viegli un ātri pieejamā veidā un tā, lai tie netiktu diskriminēti, salīdzinot ar to pieeju, kāda ir autorizētajiem tirdzniecības uzņēmumiem

1. Ražotājiem jānodrošina neatkarīgiem uzņēmumiem neierobežota un standartizēta pieeja transportlīdzekļa remonta informācijai tīmekļa vietnēs viegli un ātri pieejamā veidā un tā, lai tie netiktu diskriminēti, salīdzinot ar to pieeju, kāda ir autorizētajiem tirdzniecības uzņēmumiem

un remonta darbnīcām.

un remonta darbnīcām. **Lai sekmīgāk īstenotu šo mērķi, informācija jāiesniedz saskaņā ar OASIS standartu tehniskajām prasībām. Ražotājs nodrošina neatkarīgos tirgus dalībniekus, kā arī pilnvarotos izplatītājus un servisa uzņēmumus ar apmācības materiāliem.**

*Pamatojums*

OASIS standarts, ko Komisijas vadībā 2003. gadā kopā izstrādāja dažādu nozaru pārstāvji, vienkāršo pieeju informācijai par remontu. Tāpat noteikumi atbrīvošanai pa kategorijām (Bloc Exemption Regulation 1400/2002) paredz prasību nodrošināt piekļuvi mācību materiāliem. Tādēļ regulā jāparedz šāda atsaucē.

Grozījums Nr. 28  
6. panta 4. punkts

4. Informācijai par transportlīdzekļa remontu vienmēr ir jābūt pieejamai, izņemot to, kas vajadzīga apkopes **mērķiem**.

4. Informācijai par transportlīdzekļa remontu vienmēr ir jābūt pieejamai, izņemot to, kas vajadzīga **informācijas sistēmu** apkopei.

Grozījums Nr. 29  
6. panta 5. punkts

5. OBD savietojamo maiņu vai rezerves daļu un diagnosticēšanas instrumentu un pārbaudes iekārtu ražošanas un apkopes vajadzībām ražotājiem jāsniedz **informāciju par transportlīdzekļa remontu** bez diskriminācijas katram ieinteresētajam diagnosticēšanas instrumentu un pārbaudes iekārtu ražotājam un/vai remontētājam.

5. OBD savietojamo maiņu vai rezerves daļu un diagnosticēšanas instrumentu un pārbaudes iekārtu ražošanas un apkopes vajadzībām ražotājiem jāsniedz **atbilstošu** informāciju par **OBD** bez diskriminācijas katram ieinteresētajam diagnosticēšanas instrumentu un pārbaudes iekārtu ražotājam un/vai remontētājam.

*Pamatojums*

Informācija par remontu nav tas pats, kas informācija par OBD. Lai restaurētu šīs rindkopas jēgu, īpaši jānorāda uz informāciju par OBD.

Grozījums Nr. 30  
8. pants

Komisija atbilstoši procedūrai, kas minēta Direktīvas [XXXX/XX/EK] 37. panta 2. punktā, nosaka vajadzīgos pasākumus 6. un 7. panta īstenošanai. Te jāietver tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz veidu, kā nodrošina transportlīdzekļu **remonta informāciju**.

Komisija atbilstoši procedūrai, kas minēta Direktīvas [XXXX/XX/EK] 37. panta 2. punktā, nosaka vajadzīgos pasākumus 6. un 7. panta īstenošanai. Te jāietver tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz veidu, kā nodrošina transportlīdzekļu remonta **un OBD** informāciju.

*Pamatojums*

*Skatīt grozījuma pamatojumu 6. panta 5. punktam.*

Grozījums Nr. 31  
9. panta 2. un 3. punkts

2. Sākot no **[18 mēneši plus viena diena pēc spēkā stāšanās dienas]** un no **[30 mēneši pēc spēkā stāšanās dienas]** N1 kategorijas II un III klases gadījumā valsts iestādes, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, jauna tipa transportlīdzeklim, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem, atsaka izdot EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu.

3. Sākot no **[36 mēneši pēc spēkā stāšanās dienas]** un no **[48 mēneši pēc spēkā stāšanās dienas]** N1 kategorijas II un III klases gadījumā valsts iestādes attiecībā uz jauna tipa transportlīdzekli, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem, uzskata, ka tā atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas [XXXX/XX/EK] [25. panta] vajadzībām un, pamatojoties uz

2. Sākot no **2009. gada 1. jūnija, izņemot M kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tehniski pieļaujamā pilnā masa pārsniedz 2 500 kg un kuri pilda īpašas sociālās funkcijas un no 2010. gada 1. jūnija** N1 kategorijas II un III klases **un iepriekš minēto M kategorijas transportlīdzekļu** gadījumā valsts iestādes, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, jauna tipa transportlīdzeklim, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem, **īpaši pielikumiem, izņemot EURO 6 robežvērtības, kas noteiktas I pielikuma 1.a tabulā**, atsaka izdot EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu.

3. Sākot no **2010. gada 1. jūnija, izņemot M kategorijas transportlīdzekļiem, kuru tehniski pieļaujamā pilnā masa pārsniedz 2 500 kg un kuri pilda īpašas sociālās funkcijas un no 2011. gada 1. jūnija** N1 kategorijas II un III klases **un iepriekš minēto M kategorijas transportlīdzekļu** gadījumā valsts iestādes attiecībā uz jauna tipa transportlīdzekli, kas neatbilst šai

transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, atsaka šādu transportlīdzekļu reģistrēšanu, aizliedz to pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā.

regulai un tās īstenošanas pasākumiem, **īpaši pielikumiem, izņemot EURO 6 robežvērtības, kas noteiktas I pielikuma 1.a tabulā**, uzskata, ka tā atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi  
Direktīvas [XXXX/XX/EK] [25. panta] vajadzībām un, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, atsaka šādu transportlīdzekļu reģistrēšanu, aizliedz to pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā.

### *Pamatojums*

*Sagatavošanās diskusiju gaitā ir kļuvis skaidrs, ka robežvērtību samazināšana ir ne tikai nepieciešama, bet arī tehniski iespējama. Ziņojuma sagatavotājs tādēļ piedāvā iet vienu soli tālāk un papildu EURO 5 posmam regulā ieviest EURO 6 posmu ar zemākām robežvērtībām. Tādējādi nosaka ilglaicīgus samazināšanas mērķus, kas ietver drošību ražotājiem, veicot pētījumus un izstrādi par transportlīdzekļu sistēmu izstrādi. Tāpat kā iepriekšējās EURO normās, ir paredzēts gadu ilgs periods starp tipa apstiprinājumu jauniem transportlīdzekļu tipiem un jauniem transportlīdzekļiem.*

### Grozījums Nr. 32

#### 9. panta 3.a un 3.b punkts (jauni)

**3a. Sākot no 2014.gada 1. janvāra un no 2015. gada 1. janvāra N1 kategorijas II un III klases gadījumā valsts iestādes, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, jauna tipa transportlīdzeklī, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem un jo īpaši pielikumos noteiktajām EURO 6 robežvērtībām saskaņā ar I pielikuma 1a tabulu, atsaka izdot EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu.**

**3b. Sākot no 2015. gada 1. janvāra un no 2016. gada 1. janvāra N1 kategorijas II un III klases gadījumā valsts iestādes attiecībā uz jauna tipa transportlīdzekli, kas neatbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem un jo īpaši pielikumos noteiktajām EURO 6 robežvērtībām saskaņā ar I pielikuma 1a tabulu, uzskata, ka tā atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas**

**[XXXX/XX/EK] [25. panta] vajadzībām un, pamatojoties uz transportlīdzekļu emisijām vai degvielas patēriņu, atsaka šādu transportlīdzekļu reģistrēšanu, aizliedz to pārdošanu un nodošanu ekspluatācijā.**

*Pamatojums*

*Pirmais EURO 5 posms stāsies spēkā 2009. gada 1. jūnijā un otrais EURO 6 posms ar piecu gadu intervālu 2014. gada 1. jūnijā. Tāpat kā iepriekšējās EURO normās, ir paredzēts gadu ilgs periods starp tipa apstiprinājumu jauniem transportlīdzekļu tipiem un jauniem transportlīdzekļiem.*

Grozījums Nr. 33

10. pants

1. Jauniem **rezerves katalītiskiem neitralizatoriem**, kas paredzēti uzstādīšanai apstiprinātajos EK tipa transportlīdzekļos, kas nav aprīkoti ir iebūvētām diagnostikas sistēmām (OBD), valsts iestādes atsaka pārdošanu un uzstādīšanu transportlīdzekļos, ja tie nav tāda tipa, kuram ir piešķirts tipa apstiprinājums atbilstoši šai regulai.

2. Neatkarīgi no 1. panta valsts iestādes var turpināt pagarināt **rezerves katalītisko neitralizatoru** EK tipu apstiprinājumus ar tādiem pašiem nosacījumiem, ar kādiem tie sākotnēji tika izsniegti.

1. Jaunajām rezerves **pretpiesārņojuma iekārtām**, kas paredzētas uzstādīšanai apstiprinātajos EK tipa transportlīdzekļos, kas nav aprīkoti ir iebūvētām diagnostikas sistēmām (OBD), valsts iestādes atsaka pārdošanu un uzstādīšanu transportlīdzekļos, ja tās nav tāda tipa, kuram ir piešķirts tipa apstiprinājums atbilstoši šai regulai.

2. Neatkarīgi no 1. panta valsts iestādes var turpināt pagarināt rezerves **pretpiesārņojuma iekārtu** EK tipu apstiprinājumus ar tādiem pašiem nosacījumiem, ar kādiem tie sākotnēji tika izsniegti.

*Pamatojums*

*Skaidra tiesiskā regulējuma un tehniskā progresa dēļ, labāk būtu izmantot plašu jēdzienu, nevis atsevišķus punktus katalizatoriem, dīzeļdegvielas daļiņu filtram, slāpekļa oksīda pēcapstrādes sistēmai un citām nākotnē tehniski iespējamām pēcapstrādes sistēmām. Ir jāizmanto tāds termins, kas aptver visas tehnoloģijas un neierobežo inovācijas.*

Grozījums Nr. 34

11. panta 1. punkta 2. un 3. daļa

Šiem atvieglojumiem jābūt spēkā attiecībā uz visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, ko piedāvā pārdošanai dalībvalsts tirgū, kas atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem, pirms datumiem, kas noteikti **9. panta 3. punktā**.

Tie nav spēkā datumos, kas noteikti **9. panta 3. punktā**.

Šiem atvieglojumiem jābūt spēkā attiecībā uz visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, ko piedāvā pārdošanai dalībvalsts tirgū, kas atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem, pirms datumiem, kas noteikti **9. panta 3. punktā**.

Tie nav spēkā datumos, kas noteikti:

**(a) 9. panta 3. punktā attiecībā uz atvieglojumiem, ievērojot emisijas robežvērtības, kas noteiktas I pielikuma 1. tabulā;**

**(b) 9. panta 3.b punktā attiecībā uz atvieglojumiem, ievērojot emisijas robežvērtības, kas noteiktas I pielikuma 1.a tabulā.**

#### *Pamatojums*

*Šīs izmaiņas ir saistītas ar divu līmeņu pieejas ieviešanu. Atvieglojumi transportlīdzekļiem, kas atbilst EURO 5 līmeņa vērtībām zaudēs spēku, stājoties spēkā EURO 6 normām.*

#### Grozījums Nr. 35 13. pants

**1. Līdz [6 mēneši pēc stāšanās spēkā] Komisija pārbaudīs, vai atkārtoti jānosaka emisijas robežvērtība ogļūdeņražiem, kas minēti I pielikumā, lai atsevišķi noteiktu nemetāna ogļūdeņražu emisijas un metānu emisijas.**

**2. Jāapsver arī** metāna emisijas iekļaušana oglekļa dioksīda emisijas aprēķinos.

**3. Vajadzības gadījumā Komisija saistībā ar 1. un 2. pantu var veikt šādus pasākumus:**

**a) grozīt šo regulu atbilstoši 14. pantam, lai atkārtoti kalibrētu ogļūdeņražu robežlielumus, kas noteikti šīs regulas I pielikumā;**

**1. Komisijai jāapsver** arī metāna emisijas iekļaušana oglekļa dioksīda emisijas aprēķinos.

Vajadzības gadījumā Komisija **iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu par pasākumiem, lai pārbaudītu, sniegtu pārskatu vai ierobežotu metāna emisiju.**

**b) atbilstoši Direktīvas [XX/XXXX/EK] 37. panta 2. punktam pieņemt pasākumus, lai pārbaudītu, uzskaitītu vai ierobežotu metāna emisijas.**

4. Pēc ANO/EEK Cieto daļiņu noteikšanas programmas pabeigšanas, ko īstenoja transportlīdzekļu noteikumu saskaņošanas pasaules foruma uzraudzībā, Komisijai jāveic šādi pasākumi:

a) grozīt šo regulu atbilstoši 14. pantam, ar mērķi atkārtoti kalibrēt uz daļiņu masas pamatoto vērtību robežlielumus, kas noteikti šīs regulas I pielikumā, un ieviest uz daļiņu skaita pamatoto vērtību robežlielumus šajā pielikumā, lai tie visumā atbilstu benzīna un dīzeļdegvielas masas robežvērtībām;

b) pieņemt atbilstoši Direktīvas [XX/XXXX/EK] 37. panta 2. punktam, pārskatītu pasākumu procedūru cieto daļiņu un cieto daļiņu skaita robežvērtībām.

2. Pēc ANO/EEK Cieto daļiņu noteikšanas programmas pabeigšanas, ko īstenoja transportlīdzekļu noteikumu saskaņošanas pasaules foruma uzraudzībā **un ne vēlāk kā, stājoties spēkā EURO 6**, Komisijai, **nesamazinot pašreizējās prasības attiecībā uz vidi**, jāveic šādi pasākumi:

a) grozīt šo regulu atbilstoši 14. pantam, ar mērķi atkārtoti kalibrēt uz daļiņu masas pamatoto vērtību robežlielumus, kas noteikti šīs regulas I pielikumā, un ieviest uz daļiņu skaita pamatoto vērtību robežlielumus šajā pielikumā, lai tie visumā atbilstu benzīna un dīzeļdegvielas masas robežvērtībām;

b) pieņemt atbilstoši Direktīvas [XX/XXXX/EK] 37. panta 2. punktam, pārskatītu pasākumu procedūru cieto daļiņu un cieto daļiņu skaita robežvērtībām.

#### *Pamatojums*

*Saistībā ar iepriekšējo grozījumu, lai saglabātu līdzsvaru starp regulējumu, izmantojot komitoloģijas un koplēmuma procedūru.*

#### Grozījums Nr. 36 14. pants

Komisija atbilstoši procedūrai, kas minēta Direktīvas [XXXX/XX/EK] 37. panta 2. punktā, groza šo regulu atbilstoši šīs direktīvas [36. panta 2., 3., 4. punktam].

**Atsaucoties uz šo pantu**, Komisija atbilstoši procedūrai, kas minēta Direktīvas [XXXX/XX/EK] 37. panta 2. punktā, **var grozīt** šo regulu atbilstoši šīs direktīvas [36. panta 2., 3., 4. punktam].

#### Grozījums Nr. 37 15.a pants (jauns)

## 15.a pants

### Direktīvas 2005/55/EK grozījumi

Direktīvu 2005/55/EK groza šādi:

1) virsrakstu aizstāj ar šādu:

*Eiropas Parlamenta un Padomes  
2005. gada 28. septembra Direktīva  
2005/55/EK par kravas transportlīdzekļu  
tipa apstiprināšanu saistībā ar to emisiju  
(EURO IV un V)”;*

2) 1. pantu aizstāj ar šādu:

„Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

(a) „transportlīdzeklis” ir jebkurš mehānisks transportlīdzeklis saskaņā ar Direktīvas 70/156/EEK 2. panta definīciju, izņemot  $M_1$ ,  $M_2$  un  $N_1$  kategorijas transportlīdzekļus, kuru tehniski pieļaujamā pilnā masa nepārsniedz 3 500 kg vai standartmasa nepārsniedz 2 610 kg;

(b) „dzinējs” ir transportlīdzekļa virzošais dzenošā spēka avots, kuram var piešķirt tipa apstiprinājumu kā atsevišķai tehniskai vienībai saskaņā ar Direktīvas [XXXX/XX/EK] 3. pantu;

(c) „videi mazāk kaitīgs transportlīdzeklis (EEV)” ir ar dzinēju darbināms transportlīdzeklis, kas atbilst pieļaujamajām emisijas normām, kas minētas I pielikuma 6.2.1. sadaļas tabulu C rindā.”;

3) I pielikuma 1. sadaļu aizstāj ar šādu:

#### **"1. DARBĪBAS JOMA**

Šo direktīvu piemēro, kontrolējot gāzveida un daļiņveida piesārņotājus, emisijas kontroles ierīču lietošanas laiku, lietojamo transportlīdzekļu / dzinēju atbilstību un visu mehānisko transportlīdzekļu diagnostikas sistēmas (OBD), kā arī 1. pantā minētajiem dzinējiem, izņemot  $M_1$ ,  $N_1$ ,  $N_2$  un  $M_2$  kategorijas transportlīdzekļus, kuriem tipa apstiprināšana notikusi saskaņā ar [Regulu XXXX/XXXX/EC — šo regulu]”.



***Ja nepieciešami turpmāki grozījumi, lai  
atspoguļotu iepriekš minētās izmaiņas,  
Direktīvu 2005/55/EK un tās īstenošanas  
pasākumus var grozīt saskaņā ar  
Direktīvas [XXXX/XX/EK] 37. panta  
2. punktā minēto procedūru.***

*Pamatojums*

*Izmaiņas Direktīvas 2005/55/EK darbības jomā ir saistītas ar izmaiņām šīs regulas darbības jomā. Ideja ir tā, ka šī regula attiecas uz visām pasažieru automašīnām un vieglajām automašīnām, bet 2005/55/EK uz visiem kravas transportlīdzekļiem, neatkarīgi degvielas veida.*

Grozījums Nr. 38  
16. pants

***16. pants***

***svītrots***

***Direktīvas 72/306/EEK grozījumi***

***Direktīvas 72/306/EEK 1. pantu papildina  
ar šādu daļu:***

***„Tomēr šī direktīva neattiecas uz tiem  
transportlīdzekļiem, kas minēti [šīs  
regulas] 2. pantā.”***

*Pamatojums*

*Saistīs ar izmaiņām Direktīvas 2005/55/EK darbības jomā.*

Grozījums Nr. 39  
17. panta 1. punkts

1. Direktīvas 70/220/EEK, 80/1268/EEK,  
89/458/EEK, 91/441/EEK, 93/59/EEK,  
94/12/EEK, 96/69/EEK, 98/69/EK un  
2004/3/EEK atceļ, sākot ar [18 mēneši pēc  
šīs regulas stāšanās spēkā].

1. Direktīvas 70/220/EEK, **72/306/EEK**,  
80/1268/EEK, 89/458/EEK, 91/441/EEK,  
93/59/EEK, 94/12/EEK, 96/69/EEK,  
98/69/EK un 2004/3/EEK atceļ, sākot ar  
[18 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā].

*Pamatojums*

*Saistīs ar izmaiņām Direktīvas 2005/55/EK darbības jomā.*

Grozījums Nr. 40  
18. panta 2. punkts

2. Šo regulu piemēro no [18 mēneši + 1 diena pēc stāšanās spēkā], izņemot 9. panta 1. punktu un 11. pantu.

2. Šo regulu piemēro no [18 mēneši + 1 diena pēc stāšanās spēkā], izņemot 9. panta 1. punktu un 11. pantu, **kas stājas spēkā no [šīs regulas spēkā stāšanās dienas].**

*Pamatojums*

*Precizējums.*

Grozījums Nr. 41  
18. panta 3. punkts

**3. Ja grozījumu vai īstenošanas pasākumu, kas minēti 5. panta 6. punktā un 13. panta 1. un 3. punktā, pieņemšanu novilcina pēc [6 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā], datumus, kas minēti 9. panta 2. un 3. punktā, aizstāj ar grozījumos vai īstenošanas pasākumos minētajiem datumiem.**

**svītrots**

Grozījums Nr. 42  
I pielikuma 1. tabula

Komisijas ierosinātais teksts

**1. tabula: Euro 5 standarta emisijas limiti**

|                |       | Atskaites masa (RM) (kg) | Robežvērtības:           |     |                        |    |   |            |  |            |                        |     |                             |    |
|----------------|-------|--------------------------|--------------------------|-----|------------------------|----|---|------------|--|------------|------------------------|-----|-----------------------------|----|
|                |       |                          | Oglekļa oksīda masa (CO) |     | Ogļūdeņražu masa (HC)  |    | Slāpekļa oksīdu masa (NO <sub>x</sub> ) |            | Kopējā ogļūdeņražu un slāpekļa oksīdu masa (HC + NO <sub>x</sub> ) |            | Cieto daļiņu masa (PM) |     | Cieto daļiņu skaits(1) (PM) |    |
|                |       |                          | L <sub>1</sub> (mg/km)   |     | L <sub>2</sub> (mg/km) |    | L <sub>3</sub> (mg/km)                  |            | L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub> (mg/km)                            |            | L <sub>4</sub> (mg/km) |     | L <sub>5</sub> (#/km)       |    |
| Kategori ja    | Klase |                          | PI                       | CI  | PI                     | CI | PI                                      | CI         | PI   | CI         | PI <sup>(2)</sup>      | CI  | PI                          | CI |
| M              | —     | All                      | 1000                     | 500 | <b>75</b>              | —  | 60                                      | <b>200</b> | —  | <b>250</b> | 5.0                    | 5.0 |                             |    |
| N <sub>1</sub> | I     | RM ≤ 1305                | 1000                     | 500 | <b>75</b>              | —  | 60                                      | <b>200</b> | —  | <b>250</b> | 5.0                    | 5.0 |                             |    |
|                | II    | 1305 < RM ≤ 1760         | 1810                     | 630 | <b>100</b>             | —  | 75                                      | <b>260</b> | —  | <b>320</b> | 5.0                    | 5.0 |                             |    |
|                | III   | 1760 < RM                | 2270                     | 740 | <b>120</b>             | —  | 82                                      | <b>310</b> | —  | <b>380</b> | 5.0                    | 5.0 |                             |    |

Atšifrējums: PI = Dzirktsteļaidzdedzes dzinējs, CI = Kompresijaizdedzes dzinējs

(1) Skaitlisko standartu noteiks vēlāk.

(2) Dzirktsteļaidzdedzes dzinēju cieto daļiņu masas standarti ir spēkā tikai transportlīdzekļiem ar tiešās iesmidzināšanas dzinējiem, kas pilnīgi vai daļēji darbojas liesmas liesmas režīmā.

Parlamenta izdarītie grozījumi

**1. tabula: Euro 5 standarta emisijas limiti**

|                               |       | Atskaites masa (RM) (kg) | Robežvērtības:           |     |                        |    |   |    |   |     |   |            |                        |     |                             |    |
|-------------------------------|-------|--------------------------|--------------------------|-----|------------------------|----|---|----|---|-----|---|------------|------------------------|-----|-----------------------------|----|
|                               |       |                          | Oglekļa oksīda masa (CO) |     | Ogļūdeņražu masa (THC) |    | Mass of non-methane hydrocarbons (NMHC) |    | Slāpekļa oksīdu masa (NO <sub>x</sub> ) |     | Kopējā ogļūdeņražu un slāpekļa oksīdu masa (THC + NO <sub>x</sub> ) |            | Cieto daļiņu masa (PM) |     | Cieto daļiņu skaits(1) (PM) |    |
|                               |       |                          | L <sub>1</sub> (mg/km)   |     | L <sub>2</sub> (mg/km) |    | L <sub>3</sub> (mg/km)                  |    | L <sub>4</sub> (mg/km)                  |     | L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)                             |            | L <sub>5</sub> (mg/km) |     | L <sub>6</sub> (#/km)       |    |
| Kategori ja                   | Klase |                          | PI                       | CI  | PI                     | CI | PI                                      | CI | PI                                      | CI  | PI  | CI         | PI <sup>(2)</sup>      | CI  | PI                          | CI |
| M <sup>(3)</sup>              | —     | All                      | 1000                     | 500 | <b>100</b>             | —  | <b>68</b>                               | —  | 60                                      | 180 | —   | <b>230</b> | 5.0                    | 5.0 |                             |    |
| N <sub>1</sub> <sup>(4)</sup> | I     | RM ≤ 1305                | 1000                     | 500 | <b>100</b>             | —  | <b>68</b>                               | —  | 60                                      | 180 | —   | <b>230</b> | 5.0                    | 5.0 |                             |    |
|                               | II    | 1305 < RM ≤ 1760         | 1810                     | 630 | <b>130</b>             | —  | <b>90</b>                               | —  | 75                                      | 240 | —   | <b>300</b> | 5.0                    | 5.0 |                             |    |
|                               | III   | 1760 < RM                | 2270                     | 740 | <b>160</b>             | —  | <b>108</b>                              | —  | 82                                      | 290 | —   | <b>360</b> | 5.0                    | 5.0 |                             |    |

Atšifrējums: PI = Dzirktsteļaiždedzes dzinējs, CI = Kompresijaždedzes dzinējs

(1) A number standard is to be defined *as soon as possible and at the latest upon entry into force of Euro 6*.

(2) Dzirktsteļaiždedzes dzinēju cieto daļiņu masas standarti ir spēkā tikai transportlīdzekļiem ar tiešās iesmidzināšanas dzinējiem, kas pilnīgi vai daļēji darbojas liesas liesmas režīmā.

(3) *Except vehicles with a technically permissible maximum laden mass of over 2 500 kg and which are designed to fulfil specific social needs.*

(4) *Including vehicles referred to in footnote (3).*

*Pamatojums*

*See explanatory statement.*

Grozījums Nr. 43  
I pielikuma 1.a tabula (jauna)

Parlamenta izdarītie grozījumi

**1.a tabula Euro 6 standarta emisijas limiti**

|                |       | Atskaītes masa (RM) (kg) | Robežvērtības:           |     |                        |    |   |    |                            |     |  |     |                        |     |                             |    |
|----------------|-------|--------------------------|--------------------------|-----|------------------------|----|---|----|----------------------------|-----|--|-----|------------------------|-----|-----------------------------|----|
|                |       |                          | Oglekļa oksīda masa (CO) |     | Ogļūdeņražu masa (THC) |    | Mass of non-methane hydrocarbons (NMHC) |    | Slāpekļa oksīdu masa (NOx) |     | Kopējā ogļūdeņražu un slāpekļa oksīdu masa (HC + NO <sub>x</sub> ) |     | Cieto daļiņu masa (PM) |     | Cieto daļiņu skaits(1) (PM) |    |
|                |       |                          | L <sub>1</sub> (mg/km)   |     | L <sub>2</sub> (mg/km) |    | L <sub>3</sub> (mg/km)                  |    | L <sub>4</sub> (mg/km)     |     | L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)                            |     | L <sub>5</sub> (mg/km) |     | L <sub>6</sub> (#/km)       |    |
| Kategori ja    | Klase |                          | PI                       | CI  | PI                     | CI | PI                                      | CI | PI                         | CI  | PI   | CI  | PI <sup>(2)</sup>      | CI  | PI                          | CI |
| M              | —     | All                      | 1000                     | 500 | 100                    | —  | 68                                      | —  | 60                         | 75  | —  | 125 | 5.0                    | 5.0 |                             |    |
| N <sub>1</sub> | 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 |                             |    |

Atšifrējums: PI = Dzirksteļaiždedzes dzinējs, CI = Kompresijaždedzes dzinējs

(1) Skaitlisko standartu noteiks vēlāk.

(2) Dzirksteļaiždedzes dzinēju cieto daļiņu masas standarti ir spēkā tikai transportlīdzekļiem ar tiešās iesmidzināšanas dzinējiem, kas pilnīgi vai daļēji darbojas liesas liesmas režīmā.

Pamatojums

See explanatory statement



2014. gada 1. jūnijā.

- Vienprātība pastāv jautājumā par to, ka Komisijas projektā noteiktās slāpekļa oksīdu robežvērtības ir pieticīgas. Slāpekļa oksīdi izraisa skābo lietu, eutrofikāciju un ozonu zemes tuvumā, kas var būt bīstami cilvēka dzīvībai (elpošanas orgānu kairinājums un bojājums), turklāt stipri piesārņo mežus un lauksaimniecībā izmantojamās platības. Tādēļ salīdzinājumā ar Komisijas priekšlikumu referents ierosina transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar kompresijaizdedzes motoru, EURO 5 noteikt par 10 % lielāku samazinājumu, proti, 180 mg/km. Vēl lielāks samazinājums šajā posmā nav iespējams, jo tad būtu jāievieš NOx pēcapstrādes sistēmas, kas vieglajiem transportlīdzekļiem vēl ir izstrādes stadijā un aizņem nelielu tirgus daļu.  
Otrajā stadijā, EURO 6, referents iesaka transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar dīzeļmotoru, samazināt NOx robežvērtību apmēram par 60 %, tas ir, ieviest robežvērtību 75 mg/km.  
Dzirksteļaiizdedzes motoriem paliek spēkā Komisijas noteiktās robežvērtības, kas, salīdzinot ar EURO 4, ir samazinātas par 25 %. Vēl lielāks samazinājums kavētu motoru ar tiešo iesmidzināšanu attīstību.
- Diskutējot par slāpekļa oksīdiem, nedrīkst aizmirst problēmu, ko rada smalkās putekļu daļiņas. It īpaši lielajās pilsētās ir jūtams piesārņojums, tā robežvērtības paaugstināšana ir obligāta.
- Referents atbalsta Komisijas priekšlikumā noteiktās EURO 5 robežvērtības, proti, cieto daļiņu izmešu samazināšanu par 80 %, nosakot 5 mg/km robežvērtību. Šo robežvērtību var ievērot, tikai ieviešot cieto daļiņu filtru. Tomēr, lai nākotnē varētu samazināt arī smalko daļiņu emisiju, kas ir ļoti kaitīga veselībai, referents prasa, lai pēc iespējas ātrāk, bet ne vēlāk kā stājoties spēkā EURO 6, ieviestu papildu noteikumus attiecībā uz smalko daļiņu masu, to robežvērtību un daļiņu plūsmas noteikšanu. Tas ir iespējams, izmantojot UN/ECE daļiņu piesārņojuma noteikšanas programmas pētījumus un diskusiju materiālus.
- Salīdzinājumā ar transportlīdzekļiem, kurus darbina ar dīzeli vai benzīnu, ar CNG motoru darbināmie transportlīdzekļi ievērojami mazāk piesārņo vidi. Ar CNG motoru darbināmiem transportlīdzekļiem nav problēmu ar cieto daļiņu emisiju, kā arī slāpekļa oksīdu izmešu daudzums ir ievērojami zemāks nekā ar standartdegvielu darbināmiem transportlīdzekļiem. Lai šie transportlīdzekļi netiktu izstumti no tirgus, jo to ogļūdeņražu (HC) emisijas līmenis neatbilst Komisijas noteiktai robežvērtībai, referents piedāvā attiecībā uz HC masu saglabāt EURO 4 standartu un pielikuma tabulās atsevišķi izdalīt aili metānu nesaturošiem ogļūdeņražiem (NMHC), ar benzīnu darbināmām automašīnām saglabājot augstāku metānu nesaturošu ogļūdeņražu robežvērtību.
- EURO 3 un EURO 4 ir noteikums, kas M kategorijas transportlīdzekļiem virs 2500 kg ļauj piešķirt N1 kategorijas II un III grupas tipa apstiprinājumu. Lai mīkstinātu šo pāreju, referents ierosina EURO 5 saglabāt šo izņēmumu transportlīdzekļiem, kas paredzēti īpašām sociālām vajadzībām, piemēram, ātrās palīdzības, glābšanas, invalīdu pārvadāšanas, sabiedrisko dienestu un ģimenes transportlīdzekļiem, kuros bez vadītāja vietas ir vairāk nekā sešas pasažieru vietas un kuri netiek izmantoti kā apvidus transportlīdzekļi.

- Referents atbalsta Komisijas priekšlikumā saglabāto iespēju, ka dalībvalstis, izmantojot finansiālus stimulus, veicina tīrāku mehānisko transportlīdzekļu ieviešanu pirms noteiktā laika.
- Referents uzskata, ka Komisijas priekšlikumā minētais emisijas kontroles sistēmu kalpošanas ilgums 160 000 km ir pieticīgs. Viņš ierosina kalpošanas ilgumu noteikt 200 000 km. Tas ir tuvāks Amerikas tirgus standartam un labāk atbilst mehānisko transportlīdzekļu faktiskajam lietderīgās izmantošanas laikam.
- Attiecībā uz diskusiju par III nodaļu par transportlīdzekļa remonta informācijas pieejamību referents atbalsta Komisijas priekšlikumu, uzsverot, ka, izmantojot OASIS standartu, informācijai par transportlīdzekļa remontu un OBD jābūt vienādā mērā pieejamai kā autorizētiem tirgotājiem un servisa centriem, tā arī neatkarīgiem tirgus dalībniekiem. Mehāniskā transportlīdzekļa apkope un remonts kalpo tā funkcionēšanai un atbilstīgai ekspluatācijai. Ja remontu var veikt arī neatkarīgi tirgus dalībnieki, tiek atvieglota regulāras apkopes pieejamība. Regulāra apkope ir atbalstāma, jo tā der drošai, kā arī vidi saudzējošai mehāniskā transportlīdzekļa ekspluatācijai.