

EURÓPSKY PARLAMENT

2004



2009

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

**PREDBEŽNÉ ZNENIE
2005/0282(COD)**

5.5.2006

*****I**

NÁVRH SPRÁVY

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o homologizácii motorových vozidiel so zreteľom na emisie a o prístupe k informáciám o opravách vozidiel, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 72/306/EHS a smernica .../.../ES
(KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

Spravodajca: Matthias Groote

Spravodajkyňa výboru požiadaneho o stanovisko (*): Anja Weisgerber

(*) Rozšírená spolupráca výborov – článok 47 rokovacieho poriadku

Označenie postupov

- * Konzultačný postup
väčšina odovzdaných hlasov
- **I Postup spolupráce (prvé čítanie)
väčšina odovzdaných hlasov
- **II Postup spolupráce (druhé čítanie)
*väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločnej pozície
väčšina všetkých poslancov Parlamentu za zamietnutie alebo
zmenu a doplnenie spoločnej pozície*
- *** Postup súhlasu
*väčšina všetkých poslancov Parlamentu, okrem prípadov
upravených článkami 105, 107, 161 a 300 Zmluvy o ES a článkom
7 Zmluvy o EÚ*
- ***I Spolurozhodovací postup (prvé čítanie)
väčšina odovzdaných hlasov
- ***II Spolurozhodovací postup (druhé čítanie)
*väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločnej pozície
väčšina všetkých poslancov Parlamentu za zamietnutie alebo
zmenu a doplnenie spoločnej pozície*
- ***III Spolurozhodovací postup (tretie čítanie)
väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločného textu

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého Komisiou.)

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy k legislatívnemu textu

V pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhoch Parlamentu je zmenený a doplnený text označený **hrubou kurzívou**. Štandardná kurzíva označuje príslušným oddeleniam tie časti legislatívneho textu, ku ktorým sa navrhuje oprava, čo pomáha pri príprave konečného znenia textu (napríklad zrejme chyby alebo vynechaný text v konkrétnej jazykovej verzii). Navrhované opravy tohto typu musia byť odsúhlasené príslušnými oddeleniami.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA	29

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o homologizácii motorových vozidiel so zreteľom na emisie a o prístupe k informáciám o opravách vozidiel, ktorým sa mení a dopĺňa smernica 72/306/EHS a smernica .././ES (KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Spolurozhodovací postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (KOM(2005)0683)¹,
 - so zreteľom na článok 251 ods. 2 a článok 95 Zmluvy o ES, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C6-0007/2006),
 - so zreteľom na článok 51 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín a stanoviská Výboru pre priemysel, výskum a energetiku, Výboru pre dopravu a cestovný ruch a Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa(A6-0000/2006),
1. schvaľuje zmenený a doplnený návrh Komisie;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;
 3. poveruje svojho predsedu, aby túto pozíciu postúpil Rade a Komisii.

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy
Európskeho parlamentu

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1 Odôvodnenie 4

(4) V marci 2001 Komisia začala realizovať program Čisté ovzdušie pre Európu (CAFE), ktorého hlavné prvky sú v hlavných rysoch naznačené v správe. To viedlo k prijatiu tematickej stratégie o znečistení ovzdušia. Jedným zo záverov tematickej stratégie na dosiahnutie európskych cieľov týkajúcich sa kvality ovzdušia je potrebné ďalšie zníženie emisií z *motorových vozidiel*.

(4) V marci 2001 Komisia začala realizovať program Čisté ovzdušie pre Európu (CAFE), ktorého hlavné prvky sú v hlavných rysoch naznačené v správe. To viedlo k prijatiu tematickej stratégie o znečistení ovzdušia. Jedným zo záverov tematickej stratégie je, že na dosiahnutie európskych cieľov týkajúcich sa kvality ovzdušia je potrebné ďalšie zníženie emisií zo *sektora dopravy (vzdušná, námorná a pozemná doprava) a z hospodárskeho sektora (priemysel spracovávajúci*

¹ Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.

primárne suroviny). Zníženie emisií z motorových vozidiel sa má v tejto súvislosti ponímať ako súčasť globálnej stratégie.

Odôvodnenie

So zreteľom na tematickú stratégiu kvality ovzdušia nemožno opomenúť, že okrem sektora motorových vozidiel existujú i ďalšie sektory, v ktorých je výrazné zníženie emisií nevyhnutné.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2 Odôvodnenie 5

(5) Pri stanovovaní emisných noriem je dôležité zohľadniť ich dôsledky na trhy a konkurencieschopnosť výrobcov, priame a nepriame náklady vznikajúce pri podnikateľskej činnosti a ich prínosy pokiaľ ide o stimulovanie inovácií, zlepšovanie kvality ovzdušia **a** znižovanie zdravotných nákladov.

(5) Pri stanovovaní emisných noriem je dôležité zohľadniť ich dôsledky na trhy a konkurencieschopnosť výrobcov, priame a nepriame náklady vznikajúce pri podnikateľskej činnosti a ich prínosy, pokiaľ ide o stimulovanie inovácií, zlepšovanie kvality ovzdušia, znižovanie zdravotných nákladov **a zvýšenie priemernej dĺžky života.**

Odôvodnenie

V tejto súvislosti ide nielen o otázku znižovania zdravotných nákladov, ale aj o zvýšenie priemernej dĺžky života. V hodnotení vplyvu Komisie sa uvádza 20 500 zachránených rokov života v roku 2020.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3 Odôvodnenie 6

(6) Na uľahčenie voľného pohybu vozidiel na vnútornom trhu je potrebný neobmedzený a štandardizovaný prístup k informáciám o opravách vozidiel a účinná hospodárska súťaž na trhu opráv vozidiel a informačných služieb. Veľká časť takýchto informácií sa týka palubných diagnostických systémov a ich vzájomného pôsobenia s ostatnými systémami vozidla. Je potrebné stanoviť technické špecifikácie, ktorými by sa internetové stránky výrobcov mali riadiť.

(6) Na uľahčenie voľného pohybu vozidiel na vnútornom trhu je potrebný neobmedzený a štandardizovaný prístup k informáciám o opravách vozidiel a účinná hospodárska súťaž na trhu opráv vozidiel a informačných služieb. Veľká časť takýchto informácií sa týka palubných diagnostických systémov a ich vzájomného pôsobenia s ostatnými systémami vozidla. Je potrebné stanoviť technické špecifikácie, ktorými by sa internetové stránky výrobcov mali riadiť.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4
Odôvodnenie 7

(7) Komisia by mala pozorne sledovať technologický rozvoj v oblasti regulovania emisií a v prípade **potreby** toto nariadenie zodpovedajúcim spôsobom upraviť.

(7) Komisia by mala pozorne sledovať technologický rozvoj v oblasti regulovania emisií a v prípade, **že to text nariadenia vyžaduje**, toto nariadenie zodpovedajúcim spôsobom upraviť.

Odôvodnenie

Nie všetky otázky by sa mali riešiť prostredníctvom komitológie, ale mali by sme zabezpečiť, aby sa o hlavných líniách rozhodovalo v rámci spolurozhodovania.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5
Odôvodnenie 8

(8) Komisia by mala pravidelne posudzovať a v prípade potreby regulovať emisie, ktoré zatiaľ nie sú regulované a ktoré vzniknú v dôsledku širšieho používania nových palivových zmesí, technológii motorov a systémov regulovania emisií výfukových plynov. **To by malo zahŕňať aj posudzovanie prínosov prechodu z regulácie emisií všetkých uhľovodíkov (THC) na systém založený na uhľovodíkoch bez obsahu metánu (NMHC) a metánu (CH₄).**

(8) Komisia by mala pravidelne posudzovať a v prípade potreby **predložiť Rade a Parlamentu návrh s cieľom** regulovať emisie, ktoré zatiaľ nie sú regulované a ktoré vzniknú v dôsledku širšieho používania nových palivových zmesí, technológii motorov a systémov regulovania emisií výfukových plynov.

Odôvodnenie

Je nevyhnutné už teraz dodržiavať osobitné limitné hodnoty. Motorové vozidlá poháňané stlačeným zemným plynom (CNG) tieto hodnoty dodržiavať nemôžu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6
Odôvodnenie 8 a (nové)

(8a) Aby nedošlo k vytlačeniu automobilov na plynový pohon, ktoré predstavujú vzhľadom na nízku úroveň emisií NO_x a tuhých častíc pokrok, z trhu, a aby sa zároveň podporil pokrok v prípade automobilov na benzínový pohon, v tomto nariadení sa prijímajú osobitné limitné hodnoty pre celkovú hmotnosť uhľovodíkov a hmotnosť uhľovodíkov

bez obsahu metánu.

Odôvodnenie

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7

Odôvodnenie 9

(9) Na zabezpečenie regulácie emisií veľmi jemných tuhých častíc (PM) by Komisia mala taktiež *zvážiť* prijatie prístupu k emisiám PM na základe množstva, navyše k prístupu založenému na hmotnosti, ktorý sa v súčasnosti používa.

(9) Na zabezpečenie regulácie emisií veľmi jemných tuhých častíc (PM *2,5 a menej*) by Komisia mala *čo najskôr, najneskôr však pri nadobudnutí účinnosti druhej úrovne (Euro 6)*, taktiež *stanoviť* prijatie prístupu k emisiám PM na základe množstva, *ktorý by vychádzal z výsledkov Programu merania tuhých častíc OSN/EHK a zachovával súčasné ambiciózne ciele v oblasti životného prostredia*, navyše k prístupu založenému na hmotnosti, ktorý sa v súčasnosti používa.

Odôvodnenie

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8

Odôvodnenie 10

(10) Na zabezpečenie väčšej reprodukovateľnosti pri meraní hmotnosti emisií tuhých častíc v laboratóriu by Komisia mala zaviesť nový *protokol o skúške. Akonáhle sa tento program skončí, pozornosť sa bude venovať tomu*, aby sa nahradil súčasný postup merania novým prístupom. Keď sa zavedie nový postup merania, budú sa musieť prehodnotiť emisné limity pre hmotnosť PM uvedené v tomto návrhu, pretože nová technika zaznamenáva nižšiu úroveň hmotnosti ako súčasná metóda.

(10) Na zabezpečenie väčšej reprodukovateľnosti pri meraní hmotnosti emisií tuhých častíc *a množstva tuhých častíc* v laboratóriu by Komisia mala zaviesť nový *postup merania*, aby sa nahradil súčasný postup merania novým prístupom, *a to čo najskôr, najneskôr však pri nadobudnutí účinnosti druhej úrovne (Euro 6) na základe výsledkov Programu merania tuhých častíc OSN/EHK*. Keď sa zavedie nový postup merania, budú sa musieť prehodnotiť emisné limity pre hmotnosť PM uvedené v tomto návrhu, pretože nová technika zaznamenáva nižšiu úroveň hmotnosti ako súčasná metóda.

Odôvodnenie

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 9
Odôvodnenie 13 a (nové)

(13a) Komisia by vo svojom návrhu na nasledujúcu úroveň normy pre emisie výfukových plynov (Euro 7) mala zvážiť aj dodatočné zavedenie limitných hodnôt pre emisie CO₂ k bežne regulovaným emisiám. V tejto súvislosti je nevyhnutné osobitne podporiť alternatívne pohonné látky, napr. biopalivá, keďže na základe ich priaznivej bilancie týkajúcej sa CO₂ spôsobujú nízke emisie CO₂.

Odôvodnenie

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 10
Odôvodnenie 13 b (nové)

(13b) S cieľom dosiahnuť výsledky zodpovedajúce čistému životnému prostrediu by Komisia mala zvážiť zaviesť k normám pre výfukové plyny ďalšie regulácie v ostatných oblastiach, napr. v oblasti energetickej účinnosti automobilového sektora.

Odôvodnenie

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11
Odôvodnenie 13 c (nové)

(13) Komisia by mala vo svojom návrhu na nasledujúcu úroveň normy pre výfukové plyny (Euro 7) stanoviť, či je ďalšia klasifikácia automobilov na skupiny ešte potrebná.

Odôvodnenie

Ide o možnosť, ako nariadenie ďalej zjednodušiť.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 12 Odôvodnenie 16 a (nové)

(16a) Na odstránenie nejasností v právnych predpisoch sa má smernica 2005/55/ES Európskeho parlamentu a Rady z 28. septembra 2005 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzťahujúcich sa na opatrenia, ktoré sa majú prijať proti emisiám plynných a tuhých znečisťujúcich látok zo vznetových motorov určených na používanie vo vozidlách a proti emisiám plynných znečisťujúcich látok zo zážihových motorov poháňaných zemným plynom alebo skvapalneným ropným plynom určených na používanie vo vozidlách¹, upraviť tak, aby sa vzťahovala na všetky ťažké vozidlá a aby sa jasne stanovilo, že toto nariadenie sa vzťahuje na ľahké vozidlá.

¹ Ú. v. EÚ L 275, 20. 10. 2005, s. 1.
Smernica v znení ostatných zmien a doplnení smernice Komisie 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 313, 29. 11. 2005, s. 1.)

Odôvodnenie

V zmysle lepšieho zákonodarstva je dôležité, aby bola jasne definovaná pôsobnosť. Ťažké vozidlá na benzínový pohon doteraz spadali do pôsobnosti smernice 70/220/ES. Aj vtedy, keď ide len o hypotetický prípad, keďže existuje málo ťažkých vozidiel na benzínový pohon, je potrebné túto nejasnosť v záujme zrozumiteľnosti opäť vysvetliť.</i>

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13 Odôvodnenie 17 a (nové)

(17a) V záujme hladkého prechodu od existujúcich smerníc k súčasnému nariadeniu by sa na úrovni Euro 5 mala zachovať výnimka pre vozidlá určené na osobitné sociálne účely, ktorá umožňovala homologizáciu vozidiel kategórie M₁ nad

**2 500 kg ako vozidiel N₁ triedy II a III.
Táto výnimka by mala prestať platiť
dňom nadobudnutia účinnosti úrovne
Euro 6.**

Odôvodnenie

Pre rodinné vozidlá, ktoré sa nepoužívajú na terénne účely a sú určené pre viac ako 6 cestujúcich okrem vodiča, alebo vozidlá určené na záchranné, núdzové alebo vyslobodzovacie účely, prepravu postihnutých osôb alebo na verejnoprospešné účely by po úroveň Euro 6 mala existovať možnosť homologizácie ako vozidiel N₁ triedy II a III.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 14

Odôvodnenie 18

Opatrenia potrebné na vykonanie alebo zmeny a doplnenia tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu.

Opatrenia potrebné na vykonanie alebo zmeny a doplnenia tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu, **pokiaľ je to uvedené v príslušných článkoch.**

Odôvodnenie

Nie všetky otázky by sa mali riešiť prostredníctvom komitológie, ale mali by sme zabezpečiť, aby sa o hlavných líniách rozhodovalo v rámci spolurozhodovania.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15

Odôvodnenie 19

(19 Keďže ciele tohto nariadenia, konkrétne realizáciu vnútorného trhu prostredníctvom zavedenia spoločných technických požiadaviek, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov. Z dôvodov rozsahu *potrebnej činnosti* tieto ciele možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva. Spoločenstvo *preto* môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity ustanovenou v článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku *toto nariadenie* nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

Keďže ciele tohto nariadenia, konkrétne realizáciu vnútorného trhu prostredníctvom zavedenia spoločných technických požiadaviek **a zabezpečenie prístupu k informáciám o opravách pre nezávislé opravovne rovnako ako pre autorizované predajne a opravovne**, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov a preto možno tieto ciele z dôvodov rozsahu **a účinkov opatrení** lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity ustanovenou v článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku *smernica* nepresahuje rámec

nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

Odôvodnenie

Prístup k informáciám o opravách je potrebný pre voľný pohyb motorových vozidiel na vnútornom trhu. Je nevyhnutné zabezpečiť pre nezávislé opravovne možnosť údržby a iných služieb v zmysle ekologickej prevádzky motorových vozidiel.

/

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16 Článok 1 odsek 1

Toto nariadenie zavádza požiadavky pre homologizáciu motorových vozidiel a náhradných dielov, ako sú **výmenné katalyzátory**, s ohľadom na emisie.

Toto nariadenie zavádza požiadavky pre homologizáciu motorových vozidiel a náhradných dielov, ako sú **zariadenia na znižovanie emisií na výmenu**, s ohľadom na emisie.

Odôvodnenie

Je nevyhnutné použiť pojem, ktorý neznevýhodňuje žiadnu technológiu ani neobmedzuje inovácie

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 17 Článok 2

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na motorové vozidlá **vybavené:**

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na motorové vozidlá **kategórií M_1 , M_2 a N_1 , ako je definované v [prílohe II] smernice [XXXX/XX/ES] s maximálnou technicky povolenou hmotnosťou nákladu nepresahujúcou 3 500 kg alebo referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg.**

(a) zážihovými motormi;

(b) zážihovými motormi poháňanými plynom kategórií $M1$ a $N1$, ako sú definované v [prílohe II] k smernici [XXXX/XX/ES]; a

(c) vznetovými motormi poháňanými plynom kategórií $M1$ a $N1$, ako sú definované v [prílohe II] k smernici [XXXX/XX/ES];

2. Na žiadosť výrobcov sa **toto nariadenie môže uplatňovať aj na motorové vozidlá vybavené vznetovými motormi**

2. Na žiadosť výrobcov sa **homologizácia v rámci tohto nariadenia týkajúca sa vozidiel kategórií M_1 , M_2 a N_1 môže**

poháňanými plynom kategórií M₂ a N₂, ako sú definované v [prílohe II] k smernici [XXXX/XX/ES], s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2840 kg, ktoré spĺňajú podmienky stanovené v tomto nariadení a v jeho vykonávacích opatreniach.

rozšíriť na vozidlá kategórie M₁, M₂ a N₂, ako sú definované v [prílohe II] k smernici [XXXX/XX/ES] s referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2840 kg, ktoré spĺňajú podmienky stanovené v tomto nariadení a v jeho vykonávacích opatreniach.

Odôvodnenie

S cieľom vyhnúť sa nejasnostiam by mal existovať jasný rozdiel medzi reguláciou ľahkých úžitkových vozidiel a reguláciou ťažkých úžitkových vozidiel. Je preto potrebná zmena pôsobnosti. Nová pôsobnosť je z technologického hľadiska neutrálna, a teda bez ohľadu na motory a palivá. Zmena pôsobnosti tohto nariadenia súvisí s pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom, ktorým sa mení rozsah pôsobnosti smernice 2005/55/ES, ktorá by sa mala v budúcnosti vzťahovať na všetky ťažké úžitkové vozidlá.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 18 Článok 3 bod 1 a (nový)

(1a) „vozidlá určené na osobitné sociálne účely“ znamenajú neterénne rodinné vozidlá určené pre viac ako 6 cestujúcich okrem vodiča alebo vozidlá určené na záchranárske, núdzové alebo vyslobodzovacie účely, prepravu postihnutých osôb alebo na verejnoprospešné účely.

Odôvodnenie

V záujme hladkého prechodu od existujúcich smerníc k súčasnému nariadeniu by sa na úrovni Euro 5 mala zachovať výnimka pre vozidlá určené na osobitné sociálne účely, ktorá umožňovala homologizáciu vozidiel kategórie M₁ nad 2 500 kg ako vozidiel N₁ triedy II a III. Táto výnimka by mala prestať platiť dňom nadobudnutia účinnosti úrovne Euro 6.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 19 Článok 3 bod 11

(11) „pôvodný katalyzátor“ znamená katalyzátor alebo sústavu katalyzátorov, na ktoré sa vzťahuje homologizáciu vydané pre dané vozidlo.

(11) „pôvodné zariadenie na znižovanie emisií“ znamená zariadenie na znižovanie emisií alebo sústavu takýchto zariadení, na ktoré sa vzťahuje homologizácia vydaná pre dané vozidlo.

Odôvodnenie

V záujme jasného zákonodarstva a technického pokroku je lepšie použiť široký pojem namiesto jedného bodu pre katalyzátory, filter tuhých častíc pre dieselové vozidlá, systémy dodatočnej úpravy NOx a ďalšie, v budúcnosti technicky možné systémy dodatočnej úpravy. Je nevyhnutné použiť pojem, ktorý neznevýhodňuje žiadnu technológiu ani neobmedzuje inovácie.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 20 Článok 3 bod 12

(12) „**výmenný katalyzátor**“ znamená **katalyzátor** alebo sústavu **katalyzátorov** určený na výmenu pôvodného **katalyzátora**, ktorý sa môže schváliť ako samostatný technický celok, ako je definovaný v smernici [XXXX/XX/ES];

(12) „**zariadenie na znižovanie emisií na výmenu**“ znamená **zariadenie na znižovanie emisií** alebo sústavu **takýchto zariadení** určených na výmenu pôvodného **zariadenia na znižovanie emisií**, ktorý sa môže schváliť ako samostatný technický celok, ako je definovaný v smernici [XXXX/XX/ES];

Odôvodnenie

V záujme jasného zákonodarstva a technického pokroku je lepšie použiť široký pojem namiesto jedného bodu pre katalyzátory, filter tuhých častíc pre dieselové vozidlá, systémy dodatočnej úpravy NOx a ďalšie, v budúcnosti technicky možné systémy dodatočnej úpravy. Je nevyhnutné použiť pojem, ktorý neznevýhodňuje žiadnu technológiu ani neobmedzuje inovácie

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 21 Článok 3 bod 13

(13) „informácie o opravách vozidiel“ znamenajú informácie potrebné na diagnostikovanie, obsluhu, kontrolu, pravidelné monitorovanie, opravu, preprogramovanie alebo preinštalovanie vozidla, ktoré výrobcovia poskytujú svojim autorizovaným predajníam/opravovňiam, vrátane následných zmien a doplnkov takýchto informácií;

(13) „informácie o opravách vozidiel“ znamenajú informácie potrebné na diagnostikovanie, obsluhu, kontrolu, pravidelné monitorovanie, opravu, **inštaláciu častí a zariadení**, preprogramovanie alebo preinštalovanie vozidla, ktoré výrobcovia poskytujú svojim autorizovaným predajníam/opravovňiam, vrátane následných zmien a doplnkov takýchto informácií;

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 22 Článok 3 bod 14

(14) „nezávislý prevádzkovateľ“ znamená podnik iný ako autorizované predajne a opravovne, ktorý je priamo alebo nepriamo zapojený do opravy a údržby motorových vozidiel, najmä opravovne, výrobcov opravárenských zariadení alebo nástrojov, distributérov náhradných dielov, vydavateľov technických informácií, automobilové kluby, prevádzkovateľov dopravných záchranných služieb, prevádzkovateľov ponúkajúcich kontrolné a testovacie služby a prevádzkovateľov ponúkajúcich školenia pre opravárov.

(14) „nezávislý prevádzkovateľ“ znamená podnik iný ako autorizované predajne a opravovne, ktorý je priamo alebo nepriamo zapojený do opravy a údržby motorových vozidiel, najmä opravovne, výrobcov **a nezávislých distributérov** opravárenských zariadení alebo nástrojov, distributérov náhradných dielov, vydavateľov technických informácií, automobilové kluby, prevádzkovateľov dopravných záchranných služieb, prevádzkovateľov ponúkajúcich kontrolné a testovacie služby a prevádzkovateľov ponúkajúcich školenia pre opravárov.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 23
Článok 4 odsek 2

2. Výrobcovia zabezpečia, aby boli splnené postupy homologizácie na overenie súladu výroby, životnosti zariadení na kontrolu znečisťovania a splnenie podmienok pri používaní. Opatrenia na splnenie podmienok pri používaní sa kontrolujú po uplynutí 5 rokov alebo po 100 000 km, podľa toho, čo nastane skôr. Testovanie životnosti zariadení na kontrolu znečisťovania vykonávané pri homologizácii má platiť pre **160 000** km.

2. Výrobcovia zabezpečia, aby boli splnené postupy homologizácie na overenie súladu výroby, životnosti zariadení na kontrolu znečisťovania a splnenie podmienok pri používaní. Opatrenia na splnenie podmienok pri používaní sa kontrolujú po uplynutí 5 rokov alebo po 100 000 km, podľa toho, čo nastane skôr. Testovanie životnosti zariadení na kontrolu znečisťovania vykonávané pri homologizácii má platiť pre **200 000** km.

Odôvodnenie

Je nevyhnutné zabezpečiť, aby aj staré vozidlá disponovali funkčnými zariadeniami na znižovanie emisií

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 24
Článok 5 odsek 4 bod i)

i) referenčných palív, ako je benzín, motorová nafta, plynné palivá a biopalivá.

i) referenčných palív, ako je benzín, motorová nafta, plynné palivá, *zemný plyn* a biopalivá.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 25
Článok 5 odsek 5

5. Komisia bude *pravidelne* posudzovať znečisťujúce látky, na ktoré sa vzťahujú *požiadavky a skúšky uvedené* v odseku 4, ako aj skúšobné cykly používané na meranie emisií a **prijme potrebné opatrenia**, ak zistí, že postupy a skúšky už nepostačujú **alebo** neodrážajú skutočné emisie.

5. Komisia bude posudzovať znečisťujúce látky, na ktoré sa vzťahujú *ustanovenia* odseku 4, ako aj skúšobné cykly používané na meranie emisií a **navrhne Rade a Parlamentu potrebné zmeny**, ak zistí, že postupy a skúšky už nepostačujú, *v dostatočnej miere* neodrážajú skutočné emisie **alebo že je vhodné regulovať emisie ďalších znečisťujúcich látok**.

Odôvodnenie

Otázka revízie skúšobných jazdných cyklov a zavedenia limitných hodnôt pre ďalšie znečisťujúce látky by sa mala riešiť v rámci spolurozhodovacieho postupu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 26 Článok 5 odsek 6

6. Komisia prijme, v súlade s postupom uvedeným v článku 37 ods. 2 smernice [XXXX/XX/ES], osobitné postupy a požiadavky na vykonanie odsekov 2 až 5.

6. Komisia prijme, v súlade s postupom uvedeným v článku 37 ods. 2 smernice [XXXX/XX/ES], osobitné postupy, *skúšky* a požiadavky na vykonanie odsekov 2 až 4. **Vykonávacie opatrenia musia byť k dispozícii najneskôr [6 mesiacov po nadobudnutí účinnosti nariadenia].**

Odôvodnenie

Automobiloví výrobcovia sú odkázaní na technické údaje vyplývajúce z vykonávacích opatrení. Z tohto dôvodu nesmie dôjsť k zdržaniu dlhšiemu ako 6 mesiacov, aby sa mohli nové limitné hodnoty aj realizovať.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 27 Článok 6 odsek 1

1. Výrobcovia zabezpečia pre nezávislých prevádzkovateľov neobmedzený a štandardizovaný prístup k informáciám o opravách vozidiel na svojich internetových stránkach ľahko a rýchlo dostupným spôsobom a spôsobom, ktorý je nediskriminačný v porovnaní s prístupom, ktorý poskytujú autorizovaným predajciam a opravovňiam

1. Výrobcovia zabezpečia pre nezávislých prevádzkovateľov neobmedzený a štandardizovaný prístup k informáciám o opravách vozidiel na svojich internetových stránkach ľahko a rýchlo dostupným spôsobom a spôsobom, ktorý je nediskriminačný v porovnaní s prístupom, ktorý poskytujú autorizovaným predajciam a opravovňiam. **V záujme lepšieho splnenia tohto cieľa sa informácie**

predložia v súlade s technickými požiadavkami normy OASIS. Výrobca poskytne nezávislým prevádzkovateľom, ako aj autorizovaným predajníam a opravovníam aj vzdelávacie materiály.

Odôvodnenie

Norma OASIS, ktorá bola vypracovaná v roku 2003 za spolupráce rôznych priemyselných odvetví pod gestorstvom Komisie, umožňuje v praxi účinne zjednodušený prístup k informáciám o opravách. Vzdelávacie materiály sa vyžadujú aj na základe tzv. Bloc Exemption Regulation 1400/2002. Aby boli poskytované aj naďalej, je potrebné to uviesť v nariadení

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 28 Článok 6 odsek 4

4. Informácie o opravách vozidiel musia byť dostupné vždy, s výnimkou prípadov *ich* údržby.

4. Informácie o opravách vozidiel musia byť dostupné vždy, s výnimkou prípadov údržby *informačného systému*.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 29 Článok 6 odsek 5

5. Na účely výroby a údržby náhradných alebo obslužných dielov a diagnostických nástrojov a skúšobných zariadení kompatibilných s OBD výrobcovia poskytnú *informácie o opravách vozidiel* nediskriminačným spôsobom každému výrobcovi a/alebo opravárovi technických prvkov, diagnostických nástrojov alebo skúšobných zariadení, ktorý o tieto informácie prejaví záujem.

5. Na účely výroby a údržby náhradných alebo obslužných dielov a diagnostických nástrojov a skúšobných zariadení kompatibilných s OBD výrobcovia poskytnú *dôležité informácie o OBD* nediskriminačným spôsobom každému výrobcovi a/alebo opravárovi technických prvkov, diagnostických nástrojov alebo skúšobných zariadení, ktorý o tieto informácie prejaví záujem.

Odôvodnenie

Informácie o opravách nie sú totožné s informáciami o OBD. Na obnovenie zmyslu tohto odseku je nevyhnutné osobitne poukázať na informácie o OBD.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 30 Článok 8

Komisia prijme, v súlade s postupom uvedeným v článku 37 ods. 2 smernice

Komisia prijme, v súlade s postupom uvedeným v článku 37 ods. 2 smernice

[XXXX/XX/ES], opatrenia potrebné na vykonanie článku 6 a článku 7. Tieto majú obsahovať vymedzenie technických špecifikácií týkajúcich sa spôsobu, akým sa budú **informácie o opravách vozidiel** poskytovať.

[XXXX/XX/ES], opatrenia potrebné na vykonanie článku 6 a článku 7. Tieto majú obsahovať vymedzenie technických špecifikácií týkajúcich sa spôsobu, akým sa budú **informácie o opravách vozidiel a o OBD** poskytovať.

Odôvodnenie

Pozri odôvodnenie k pozmeňujúcemu a doplňujúcemu návrhu k článku 6 ods. 5

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 31 Článok 9 odseky 2 a 3

2. S účinnosťou od **[18 mesiacov plus jeden deň od dátumu nadobudnutia účinnosti]** a od **[30 mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti]** vnútroštátne orgány, v prípade kategórie N₁ triedy II a III, odmietnu udelenie homologizácie ES alebo národnej homologizácie pre nové typy vozidiel z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva, ak príslušné nové typy vozidiel nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami.

3. S účinnosťou od **[36 mesiacov plus jeden deň od dátumu nadobudnutia účinnosti]** a od **[48 mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti]** vnútroštátne orgány, v prípade kategórie N₁ triedy II a III, nebudú považovať osvedčenia o zhode v prípade nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami, za platné na účely [článku 25] smernice [XXXX/XX/ES] a odmietnu registráciu a zakážu predaj a uvedenie do prevádzky takýchto vozidiel z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva.

2. S účinnosťou od **1. júna 2009, s výnimkou vozidiel kategórie M s maximálnou technicky povolenou hmotnosťou nákladu presahujúcou 2 500 kg a ktoré sú určené na osobitné sociálne účely**, a od **1. júna 2010** v prípade kategórie N₁ triedy II a III **a vyššie uvedených vozidiel kategórie M**, vnútroštátne orgány odmietnu udelenie homologizácie ES alebo národnej homologizácie pre nové typy vozidiel z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva, ak príslušné nové typy vozidiel nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami, **najmä s prílohami s výnimkou limitných hodnôt v rámci Euro 6 stanovených v tabuľke 1a prílohy I.**

3. S účinnosťou od **1. júna 2010, s výnimkou vozidiel kategórie M s maximálnou technicky povolenou hmotnosťou nákladu presahujúcou 2 500 kg a ktoré sú určené na osobitné sociálne účely**, a od **1. júna 2011** v prípade kategórie N₁ triedy II a III **a vyššie uvedených vozidiel kategórie M**, vnútroštátne orgány nebudú považovať osvedčenia o zhode v prípade nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami, **osobitne s prílohami s výnimkou limitných hodnôt v rámci Euro 6 uvedených v tabuľke 1a prílohy I**, za

platné na účely [článku 25] smernice [XXXX/XX/ES] a odmietnu registráciu a zakázu predaj a uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva.

Odôvodnenie

V priebehu prípravných rokovaní vyšlo najavo, že ďalšie zníženia v prípade limitných hodnôt sú potrebné aj technicky realizovateľné. Správodajca preto navrhuje uskutočniť ďalší krok a v rámci tohto nariadenia zaviesť k úrovni Euro 5 i ďalšiu úroveň Euro 6 s nižšími limitnými hodnotami. Tým sa stanovujú dlhodobé ciele týkajúce sa zníženia, čo bude pre vývoj a výskum v oblasti automobilových systémov na znižovanie emisií výfukových plynov a pre výrobcov znamenať bezpečnosť plánovania i investovania. Medzi homologizáciou nových typov vozidiel a novými vozidlami by mal byť časový odstup jedného roka ako v prípade predchádzajúcej normy Euro.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 32
Článok 9 odseky 3 a a 3 b (nové)

3a. S účinnosťou od 1. júna 2014 a od 1. júna 2015 v prípade kategórie N₁ triedy II a III vnútroštátne orgány odmietnu z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva udelenie homologizácie ES alebo národnej homologizácie pre nové typy vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami, najmä s prílohami vrátane limitných hodnôt v rámci Euro 6 stanovených v tabuľke 1a prílohy I.

3b. S účinnosťou od 1. júna 2015 a od 1. júna 2016 v prípade kategórie N₁ triedy II a III vnútroštátne orgány nebudú v prípade nových vozidiel, ktoré nie sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami, najmä s prílohami vrátane limitných hodnôt v rámci Euro 6 stanovených v tabuľke 1a prílohy I, považovať osvedčenia o zhode za platné na účely [článku 25] smernice [XXXX/XX/ES] a z dôvodov súvisiacich s emisiami alebo spotrebou paliva odmietnu registráciu a zakázu predaj a uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky.

Odôvodnenie

Prvá úroveň Euro 5 nadobudne účinnosť 1. 6. 2009 a druhá úroveň Euro 6 s časovým odstupom piatich rokov, t. j. 1. 6. 2014. Medzi homologizáciou nových typov vozidiel a novými vozidlami by mal byť časový odstup jedného roka ako v prípade predchádzajúcej normy Euro.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 33

Článok 10

1. Pri nových **výmenných katalyzátoroch**, ktoré sa majú montovať do vozidiel s homologizáciou, ktoré nie sú vybavené palubnými diagnostickými systémami (OBD), *vnútroštátne orgány* odmietnu ich predaj alebo inštaláciu do vozidla, ak nie sú takého typu, na aký bola vydaná homologizácia podľa tohto nariadenia.

2. *Vnútroštátne orgány* môžu bez ohľadu na ustanovenia odseku 1 naďalej predlžovať homologizáciu ES vydané pre **výmenné katalyzátory** za podmienok, za akých boli pôvodne udelené.

1. Pri nových **zariadeniach na znižovanie emisií**, ktoré sa majú montovať do vozidiel s homologizáciou ES, ktoré nie sú vybavené palubnými diagnostickými systémami (OBD), *členské štáty* odmietnu ich predaj alebo inštaláciu do vozidla, ak nie sú takého typu, na aký bola vydaná homologizácia podľa tohto nariadenia.

2. *Členské štáty* môžu bez ohľadu na ustanovenia odseku 1 naďalej predlžovať homologizáciu ES vydanú pre **zariadenia na znižovanie emisií** za podmienok, za akých boli pôvodne udelené.

Odôvodnenie

V záujme jasného zákonodarstva a technického pokroku je lepšie použiť široký pojem namiesto jedného bodu pre katalyzátory, filter tuhých častíc pre dieselové vozidlá, systémy dodatočnej úpravy NOx a ďalšie, v budúcnosti technicky možné systémy dodatočnej úpravy. Je nevyhnutné použiť pojem, ktorý neznevýhodňuje žiadnu technológiu ani neobmedzuje inovácie.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 34

Článok 11 odsek 1 pododseky 2 a 3

Tieto stimuly majú platiť pre všetky nové vozidlá ponúkané na predaj na trhu členského štátu, ktoré sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami pred dátumami uvedenými v článku 9 ods. 3.

Prestanú platiť k dátumom uvedeným v článku 9 ods. 3.

Tieto stimuly majú platiť pre všetky nové vozidlá ponúkané na predaj na trhu členského štátu, ktoré sú v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími opatreniami pred dátumami uvedenými v článku 9.

Prestanú platiť k dátumom uvedeným v:

(a) článku 9 ods. 3 so zreteľom na stimuly v súlade s limitnými hodnotami pre emisie

uvedenými v tabuľke 1 prílohy I.

(a) článku 9 ods. 3b so zreteľom na stimuly v súlade s limitnými hodnotami pre emisie uvedenými v tabuľke 1a prílohy I.

Odôvodnenie

Táto zmena súvisí so zavedením prístupu na dvoch úrovniach. Stimuly pre vozidlá, ktoré spĺňajú limitné hodnoty v rámci Euro 5, by mali prestať platiť pri nadobudnutí účinnosti limitných hodnôt v rámci Euro 6.

Pozmeňujúci a doplnujúci návrh 35 Článok 13

1. Do [6 mesiacov od nadobudnutia účinnosti] Komisia preskúma potrebu predefinovať hodnoty emisných limitov pre uhl'ovodíky, ktoré sú uvedené v prílohe I, s cieľom zohľadniť osobitne emisie uhl'ovodíkov bez obsahu metánu a osobitne s obsahom metánu.

2. Pozornosť by tiež mala venovať zahrnutiu emisií metánu do výpočtu emisií oxidu uhličitého.

3. Ak to bude potrebné, Komisia môže prijať tieto opatrenia sa zreteľom na odsek 1 a odsek 2:

a) zmeniť a doplniť toto nariadenie v súlade s článkom 14 na účely opätovnej kalibrácie limitných hodnôt uhl'ovodíkov uvedených v prílohe I k tomuto nariadeniu;

b) prijať v súlade s článkom 37 ods. 2 smernice [XX/XXXX/ES] opatrenia na skúšanie, zaznamenávanie alebo obmedzovanie emisií metánu.

4. Po skončení Programu merania tuhých častíc OSN/EHK, ktorý sa uskutočňuje pod záštitou Svetového fóra pre harmonizáciu predpisov o vozidlách, Komisia prijme tieto opatrenia:

1. Komisia zváži zahrnutie emisií metánu do výpočtu emisií oxidu uhličitého.

Ak to bude potrebné, Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade návrh s opatreniami na skúšanie, zohľadnenie alebo obmedzenie emisií metánu.

2. Po skončení Programu merania tuhých častíc OSN/EHK, ktorý sa uskutočňuje pod záštitou Svetového fóra pre harmonizáciu predpisov o vozidlách, a najneskôr po nadobudnutí účinnosti úrovne Euro 6, Komisia prijme tieto opatrenia bez toho, aby znížila súčasné ciele s ohľadom na

a) zmení a doplní toto nariadenie v súlade s článkom 14 na účely prehodnotenia limitných hodnôt pre hmotnosť tuhých častíc uvedených v prílohe I tohto nariadenia a zavedenia limitných hodnôt pre množstvo tuhých častíc uvedených v tejto prílohe tak, aby boli v značnej miere v súlade s hodnotami hmotnostných limitov pre benzín a naftu;

b) prijme, v súlade s článkom 37 ods. 2 nariadenia [XX/XXXX/ES], revidovaný postup merania pre tuhé častice a limitnú hodnotu pre množstvo tuhých častíc.

životné prostredie:

a) zmení a doplní toto nariadenie v súlade s článkom 14 na účely prehodnotenia limitných hodnôt pre hmotnosť tuhých častíc uvedených v prílohe I tohto nariadenia a zavedenia limitných hodnôt pre množstvo tuhých častíc uvedených v tejto prílohe tak, aby boli v značnej miere v súlade s hodnotami hmotnostných limitov pre benzín a naftu;

b) prijme, v súlade s článkom 37 ods. 2 nariadenia [XX/XXXX/ES], revidovaný postup merania pre tuhé častice a limitnú hodnotu pre množstvo tuhých častíc.

Odôvodnenie

Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh súvisí s predchádzajúcimi pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi, pričom jeho cieľom je zachovanie vyrovnaného prístupu, pokiaľ ide o to, ktoré otázky by sa mali riešiť v rámci komitológie a ktoré v rámci spolourozhodovacieho postupu.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 36 Článok 14

Komisia môže, v súlade s postupom uvedeným v článku 37 ods. 2 smernice [XX/XXXX/ES], zmeniť a doplniť toto nariadenie podľa článku [36 ods. 2, ods. 3, ods. 4] uvedenej smernice.

V prípade odkazu na tento článok
Komisia môže, v súlade s postupom uvedeným v článku 37 ods. 2 smernice [XX/XXXX/ES], zmeniť a doplniť toto nariadenie podľa článku [36 ods. 2, ods. 3, ods. 4] uvedenej smernice.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 37 Článok 15 a (nový)

Článok 15a

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy k smernici 2005/55/ES

Smernica 2005/55/ES sa mení a dopĺňa takto:

(1) názov sa nahrádza takto:

„Smernica 2005/55/ES Európskeho parlamentu a Rady z 28. septembra 2005

o homologizácii ťažkých úžitkových vozidiel so zreteľom na ich emisie (Euro IV a V)“;

(2) Článok 1 sa nahrádza takto:

„Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto definície:

(a) „vozidlo“ znamená akékoľvek motorové vozidlo v zmysle definície článku 2 smernice 70/156/EHS s výnimkou vozidiel kategórie M₁, M₂ a N₁ s maximálnou technicky povolenou hmotnosťou nákladu nepresahujúcou 3 500 kg alebo referenčnou hmotnosťou nepresahujúcou 2 610 kg;

(b) „motor“ znamená zdroj pohonu vozidla, pre ktorý možno poskytnúť homologizáciu ako pre samostatné technické zariadenie v zmysle definície článku 3 smernice [XXXX/XX/ES];

(c) „zdokonalené ekologické vozidlo (EEV)“ znamená vozidlo poháňané motorom, ktorý spĺňa povolené limitné hodnoty emisií uvedené v riadku C tabuliek v oddieli 6.2.1 prílohy I.“;

(3) Oddiel 1 prílohy I sa nahrádza takto:

„1. PÔSOBNOSŤ

Táto smernica sa vzťahuje na kontrolu plyných a tuhých znečisťujúcich látok, praktickú životnosť zariadení na kontrolu emisií, zhodu vozidiel/motorov v prevádzke a palubných diagnostických systémov (OBD) všetkých motorových vozidiel, ako aj na motory uvedené v článku 1 s výnimkou tých vozidiel kategórie M₁, N₁, N₂ a M₂, ktorým sa udelila homologizácia v rámci [nariadenia XXXX/XXXX/ES = tejto smernice].“

V prípade, že na zaznamenanie vyššie uvedených zmien sú potrebné ďalšie pozmeňujúce a doplňujúce návrhy, smernica 2005/55/ES a jej vykonávacie opatrenia sa zmenia a doplnia v súlade s postupom uvedeným v článku 37 ods. 2

Odôvodnenie

Zmena rozsahu pôsobnosti smernice 2005/55/ES súvisí so zmenou rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Zámerom je zabezpečiť, aby sa súčasné nariadenie vzťahovalo na všetky osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá, zatiaľ čo smernica 2005/55/ES by sa vzťahovala na všetky ťažké úžitkové vozidlá bez ohľadu na používané palivo.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 38

Článok 16

Článok 16

vypúšťa sa

Zmeny a doplnenia smernice 72/306/EHS

Do článku 1 smernice 72/306/EHS sa vkladá tento odsek:

„Táto smernica sa však neuplatňuje na vozidlá uvedené v článku 2 [tohto nariadenia]“

Odôvodnenie

Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh súvisí so zmenou rozsahu pôsobnosti nariadenia a smernice 2005/55/ES.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 39

Článok 17 odsek 1

1. Smernice 70/220/EHS, 80/1268/EHS, 89/458/EHS, 91/441/EHS, 93/59/EHS, 94/12/ES, 96/69/ES, 98/69/ES *and* 2004/3/ES sa zrušujú s účinnosťou od [18 mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

1. Smernice 70/220/EHS, **72/306/EHS**, 80/1268/EHS, 89/458/EHS, 91/441/EHS, 93/59/EHS, 94/12/ES, 96/69/ES, 98/69/ES *a* 2004/3/ES sa zrušujú s účinnosťou od [18 mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Odôvodnenie

Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh súvisí so zmenou rozsahu pôsobnosti smernice 2005/55/ES.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 40

Článok 18 odsek 2

2. Toto *nariadenia* sa uplatňuje od [18

2. Toto *nariadenie* sa uplatňuje od [18

mesiacov + 1 deň po nadobudnutí účinnosti], s výnimkou článku 9 ods. 1 a článku 11.

mesiacov + 1 deň po nadobudnutí účinnosti], s výnimkou článku 9 ods. 1 a článku 11, **ktoré sa uplatňujú od [dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].**

Odôvodnenie

Vysvetlenie.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 41
Článok 18 odsek 3

3. Ak sa prijatie zmien a doplnení alebo implementačných opatrení uvedených v článku 5 ods. 6 a v článku 13 ods. 1 a ods. 3 oneskorí po [6 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia], termíny uvedené v odsekoch 2 a 3 článku 9 sa nahradia termínmi uvedenými v zmenách a doplneniach alebo v implementačných opatreniach.

vypúšťa sa

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 42
Príloha I tabuľka 1

Text predložený Komisiou

Tabuľka 1: Emisné limity Euro 5

		Referenčná hmotnosť (RH) (kg)	Limitné hodnoty											
			Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)		Hmotnosť uhľovodíkov (HC)		Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x)		Súčet hmotností uhľovodíkov a oxidov dusíka (HC + NO _x)		Hmotnosť tuhých častíc (PM)		Množstvo tuhých častíc ⁽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)	
Kategória	Trieda		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	All	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	100	—	75	260	—	320	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	120	—	82	310	—	380	5.0	5.0		

Kľúč: PI = zapálenie zážihové, CI = zapálenie kompresné

(1) Číslo normy sa stanoví **neskôr**.

(2) Normy pre hmotnosti tuhých častíc pri zážihovom zapáľovaní sa uplatňujú len na vozidlá vybavené motormi s priamym vstrekom, ktoré fungujú buď čiastočne alebo úplne v režime slabého spaľovania.

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy Európskeho parlamentu

Tabuľka 1: Emisné limity Euro 5

		Referenčná hmotnosť (RH) (kg)	Limitné hodnoty													
			Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)		Celková hmotnosť uhoľvodíkov (THC)		Hmotnosť uhoľvodíkov bez obsahu metánu (NMHC)		Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x)		Súčet celkovej hmotnosti uhoľvodíkov a hmotnosti oxidov dusíka (THC + NO _x)		Hmotnosť tuhých častíc (PM)		Množstvo tuhých častíc ⁽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)	
Kategória	Trieda		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		

Kľúč: PI = zapálenie zážihové, CI = zapálenie kompresné

(1) Číslo normy sa stanoví **čo najskôr, najneskôr však pri nadobudnutí účinnosti normy Euro 6.**

(2) Normy pre hmotnosti tuhých častíc pri zážihovom zapáľovaní sa uplatňujú len na vozidlá vybavené motormi s priamym vstrekom, ktoré fungujú buď čiastočne alebo úplne v režime slabého spaľovania.

(3) **S výnimkou vozidiel s maximálnou technicky povolenou hmotnosťou nákladu nad 2 500 kg a vozidiel určených na osobitné sociálne účely.**

(4) **Vrátane vozidiel uvedených v poznámke pod čiarou (3).**

Odôvodnenie

Pozri dôvodovú správu.

Pozmeňujúci a doplnujúci návrh 43
Príloha I tabuľka 1 a (nová)

Pozmeňujúce a doplnujúce návrhy Európskeho parlamentu

Tabuľka 1a: Emisné limity Euro 6

		Referenčná hmotnosť (RH) (kg)	Limitné hodnoty													
			Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO)		Celková hmotnosť uhoľovodíkov (THC)		Hmotnosť uhoľovodíkov bez obsahu metánu (NMHC)		Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x)		Súčet hmotností uhoľovodíkov a oxidov dusíka (HC + NO _x)		Hmotnosť tuhých častíc (PM)		Množstvo tuhých častíc ⁽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)	
Kategória	Tryed a		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	All	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		

Kľúč: PI = zapálenie zážihové, CI = zapálenie kompresné

(1) Číslo normy sa stanoví v tejto fáze.

(2) Normy pre hmotnosti tuhých častíc pri zážihovom zapáľovaní sa uplatňujú len na vozidlá vybavené motormi s priamym vstrekováním, ktoré fungujú buď čiastočne alebo úplne v režime slabého spaľovania.

Odôvodnenie

See explanatory statement

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Úvod

Spaľovaním pohonných látok, napr. benzínu, nafty a plynu, ktoré sú založené na fosílnych zdrojoch energie, ako napr. ropa a zemný plyn, sa uvoľňujú emisie, ktoré sú škodlivé pre zdravie, flóru i faunu a ktoré podporujú otepľovanie atmosféry.

„Čisté“ osobné automobily vo významnej miere prispievajú k vyššej kvalite ovzdušia v Európe. Táto skutočnosť je úzko spojená s priemerným vekom automobilového parku na európskych cestách. Ak priemerný vek osobných automobilov klesá, stúpa podiel osobných automobilov, ktoré uvoľňujú menej emisií výfukových plynov škodlivých pre životné prostredie a zdravie.

Návrh Komisie

V rámci 6. environmentálneho akčného programu a z neho vyplývajúceho programu Čistý vzduch pre Európu (Clean Air For Europe) Komisia minulý september predložila návrh tematickej stratégie na zachovanie čistoty ovzdušia. Návrh nariadenia o Euro 5, ktorý Komisia predložila 21.12.2005, má byť jedným z opatrení na zabezpečenie čistejšieho ovzdušia.

Návrh Komisie obsahuje zavedenie harmonizovaných technických predpisov pre ľahké motorové vozidlá s cieľom zabezpečiť fungovanie vnútorného trhu a vysoký stupeň ochrany životného prostredia. Stanovujú sa limitné hodnoty pre škodlivé emisie oxidu uhoľnatého (CO), uhlíkovodíka (HC), oxidov dusíka (NOx) a tuhých častíc (PM). V záujme vytvorenia fungujúceho vnútorného trhu za predpokladu vysokej miery ochrany životného prostredia návrh Komisie taktiež zahŕňa opatrenia na prístup k informáciám o opravách vozidiel.

S ohľadom na lepšie zákonodarstvo má byť nasledujúca norma Euro nariadením, pričom má zosumarizovať a zrušiť všetky predchádzajúce príslušné legislatívne texty (smernica 70/220/EHS a jej početné zmeny a doplnenia). Súbežne k existujúcemu návrhu nariadenia („politické nariadenie“) sa so zreteľom na „prístup na dvoch úrovniach“ vypracúva i „technické nariadenie“, ktoré stanovuje technické špecifikácie spĺňajúce aj základné požiadavky.

Prístup spravodajcu

- Pôsobnosť vychádza v návrhu Komisie z rôznych technológií motorov. V záujme zachovania jasnosti a jednoduchosti textu spravodajca navrhuje, aby východiskom budúcich ustanovení boli kategórie vozidiel. Navyše zmena a doplnenie smernice 2005/55/ES objasňujú rozdiely v legislatívnom prístupe k ľahkým a ťažkým úžitkovým vozidlám.
- Spravodajca vyjadruje poľutovanie nad tým, že návrh Komisie nemá vyššie ambície. Z prípravných rokovaní vyplynulo, že ďalšie zníženia limitných hodnôt sú potrebné i technicky realizovateľné. Spravodajca preto navrhuje uskutočniť ďalší krok a v rámci

tohto nariadenia zaviesť k úrovni Euro 5 ďalšiu úroveň Euro 6 s nižšími limitnými hodnotami. Tým sa stanovujú dlhodobé ciele týkajúce sa zníženia, čo bude pre vývoj a výskum v oblasti automobilových systémov na znižovanie emisií výfukových plynov a pre výrobcov znamenať bezpečnosť plánovania i investovania.

Prvá úroveň Euro 5 nadobudne účinnosť 1. 6. 2009 a druhá úroveň Euro 6 s časovým odstupom piatich rokov, t. j. 1. 6. 2014.

- O názorovej zhode možno hovoriť v súvislosti s tým, že limitné hodnoty oxidu dusíka uvedené v návrhu Komisie nie sú dostatočne ambiciózne. Oxidy dusíka spôsobujú okrem iného kyslé dažde, eutrofizáciu a zhromažďovanie ozónu v blízkosti zemského povrchu, čo môže byť pre človeka životu nebezpečné (dráždenie a poškodzovanie dýchacích orgánov), a navyše sú príčinou výrazného znečistenia lesov a úžitkových poľnohospodárskych plôch.
Spravodajca preto na úrovni Euro 5 navrhuje pre vozidlá so vznetovými motormi dodatočné zníženie oproti návrhu Komisie vo výške 10 %, t. j. 180 mg/km. Ďalšie zníženie na tejto úrovni by bolo nereálne, keďže by znamenalo zavedenie systémov dodatočnej úpravy NOx, ktoré sú v prípade ľahkých úžitkových vozidiel ešte v štádiu skúšania a vytvárajú na trhu medzeru.
Vzhľadom na to spravodajca navrhuje zaviesť na druhej úrovni Euro 6 ďalšie zníženie limitných hodnôt NOx pre dieselové motory vo výške približne 60 %, t. j. limitnú hodnotu 75 mg/km.
Pokiaľ ide o zážihové motory, majú pre ne ostať zachované limitné hodnoty uvedené v návrhu Komisie, ktoré predstavujú zníženie o 25 % oproti úrovni Euro 4. Ďalšie zníženie by bolo vzhľadom na vývoj motorov s priamym vstrekom kontraproduktívne.
- Na pozadí diskusie o oxidoch dusíka nemožno opomenúť problematiku jemných častíc. Znečistenie je citelné najmä vo veľkomestách, pričom ďalšie zníženie limitných hodnôt je nevyhnutné.
- Spravodajca podporuje limitné hodnoty uvedené v návrhu Komisie pre úroveň Euro 5, t. j. zníženie hmotnosti emisií tuhých častíc o 80 % s cieľom stanoviť limitnú hodnotu na 5 mg/km. Tieto limitné hodnoty možno dodržať len zavedením filtra tuhých častíc. Aby však bolo v budúcnosti možné obmedziť aj emisie veľmi jemných tuhých častíc, ktoré sú osobitne zdraviu škodlivé, spravodajca požaduje čo najskôr, najneskôr však pri nadobudnutí účinnosti úrovne Euro 6, aby sa okrem hmotnosti tuhých častíc dodatočne zaviedli i limitné hodnoty a postup merania ich množstva. Toto by malo byť uskutočniteľné na základe aktuálneho výskumu a rokovaní v rámci výskumného Programu merania tuhých častíc OSN/EHK.
- Vozidlá poháňané stlačeným zemným plynom (CNG) zaťažujú životné prostredie v oveľa menšej miere ako vozidlá poháňané výlučne dieselom alebo benzínom. Problém tuhých častíc sa vozidiel na pohon prostredníctvom CNG netýka, pričom emisie oxidov dusíka sú taktiež výrazne nižšie ako hodnoty v prípade vozidiel poháňaných bežnými palivami. Aby nedošlo k vytlačeniu týchto vozidiel z trhu, keďže nemôžu spĺňať limitné hodnoty pre uhlíkovodíky v súlade s návrhom Komisie, spravodajca navrhuje zachovať v prípade celkovej hmotnosti uhlíkovodíkov normu Euro 4 a do tabuliek v prílohe zaradiť dodatočný stĺpec pre uhlíkovodíky bez obsahu metánu

(NMHC) s cieľom zachovať pre benzínové vozidlá ambicióznú limitnú hodnotu pre uhlíkovodíky.

- Úrovne Euro 3 a Euro 4 zahŕňajú ustanovenie, podľa ktorého možno vozidlá kategórie M nad 2 500 kg homologizovať ako vozidlá kategórie N1 triedy II a III. Táto výnimka už v súčasnosti pre všetky osobné vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 2 500 kg nie je potrebná. S cieľom umožniť hladší prechod spravodajca navrhuje zachovať túto výnimku na úrovni Euro 5 pre vozidlá na osobitné sociálne účely, napr. pre záchranné a vyslobodzovacie vozidlá, vozidlá na prepravu postihnutých osôb a vykonávanie verejných služieb, vozidlá pre mnohopočetné rodiny s kapacitou viac ako 6 miest okrem vodiča, ktoré sa nepoužívajú na terénne účely.
- Spravodajca podporuje možnosť, ktorú návrh Komisie naďalej poskytuje členským štátom, aby podporili predčasné zavedenie čistých motorových vozidiel prostredníctvom finančných stimulov.
- Spravodajca sa domnieva, že životnosť zariadení proti znečisťovaniu, ktorá je v návrhu Komisie stanovená na 160 000 km, nie je dostatočne ambiciózna. Navrhuje jej rozšírenie a stanovenie na 200 000 km. Táto hodnota by bola priblížením sa norme na americkom trhu a lepšie by zodpovedala skutočnej životnosti motorových vozidiel.
- V rámci diskusie týkajúcej sa kapitoly III o prístupe k informáciám o opravách vozidiel spravodajca podporuje návrh Komisie a zdôrazňuje, že nezávislí prevádzkovatelia musia mať rovnako ako autorizované predajne a opravovne prístup k informáciám o opravách vozidiel a palubných diagnostických systémoch, ktorý zodpovedá norme OASIS. Údržba a oprava motorových vozidiel slúži funkčnosti a riadnej prevádzke motorového vozidla. Tým, že opravy môžu bez akýchkoľvek ťažkostí vykonávať aj nezávislí prevádzkovatelia, sa zjednoduší prístup k pravidelnej údržbe. Pravidelná údržba je zárukou bezpečnej a ekologickej prevádzky motorového vozidla a treba ju preto podporovať.