

EVROPSKI PARLAMENT

2004



2009

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

ZAČASNO
2005/0282(COD)

5.5.2006

*****I**

OSNUTEK POROČILA

o predlogu Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije, o dostopu do informacij za popravilo vozil in o spremembi Direktive 72/306/EGS in Direktive .././ES (KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

Poročevalec: Matthias Groote

Pripravljavka mnenja (*): Anja Weisgerber

(*): Okrepljeno sodelovanje med odbori - člen 47 Poslovnika

Oznake postopkov

- * Postopek posvetovanja
večina oddanih glasov
- **I Postopek sodelovanja (prva obravnava)
večina oddanih glasov
- **II Postopek sodelovanja (druga obravnava)
večina oddanih glasov za odobritev skupnega stališča
absolutna večina poslancev Parlamenta za zavrnitev ali
spremembo skupnega stališča
- *** Postopek privolitve
absolutna večina poslancev Parlamenta, razen v primerih,
navedenih v členih 105, 107, 161 in 300 Pogodbe ES in členu 7
Pogodbe EU
- ***I Postopek soodločanja (prva obravnava)
večina oddanih glasov
- ***II Postopek soodločanja (druga obravnava)
večina oddanih glasov za odobritev skupnega stališča
absolutna večina poslancev Parlamenta za zavrnitev ali
spremembo skupnega stališča
- ***III Postopek soodločanja (tretja obravnava)
večina oddanih glasov za odobritev skupnega besedila

(Vrsta postopka je odvisna od pravne podlage, ki jo predlaga Komisija.)

Spremembe zakonodajnega besedila

Pri spremembah, ki jih predlaga Parlament, je spremenjeno besedilo označeno s ***kreplekim poševnim tiskom***. Besedilo, zapisano v *navadnem poševnem tisku*, označuje tehničnim službam namenjeni del zakonodajnega besedila s predlaganimi popravki, ki se upoštevajo pri pripravi končnega besedila (na primer, očitne napake ali izpustitve v zadevni jezikovni različici). O teh popravkih odločajo pristojne tehnične službe.

VSEBINA

	Stran
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA	5
OBRAZLOŽITEV.....	30

OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

**o predlogu Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije, o dostopu do informacij za popravilo vozil in o spremembi Direktive 72/306/EGS in Direktive .././ES
(KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))**

(Postopek soodločanja: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (KOM(2005)0683)¹,
 - ob upoštevanju člena 251(2) in člena 95 Pogodbe ES, na podlagi katerih je Komisija Parlamentu podala predlog (C6-0007/2006),
 - ob upoštevanju člena 51 svojega Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za okolje, javno zdravje in varnost hrane in mnenj Odbora za industrijo, raziskave in energetiko, Odbora za promet in turizem ter Odbora za notranji trg in zaščito potrošnikov (A6-0000/2006),
1. odobri predlog Komisije, kakor je bil spremenjen;
 2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali nadomestiti z drugim besedilom;
 3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji.

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlogi sprememb Parlamenta

Predlog spremembe 1 Uvodna izjava 4

(4) Marca 2001 je Komisija pričela s programom „Čist zrak za Evropo“ (CAFE), katerega glavne elemente je opisala v sporočilu. To je vodilo k sprejetju tematske strategije o onesnaževanju zraka. Eden izmed sklepov tematske strategije je, da je za doseg evropskih ciljev glede kakovosti zraka potrebno nadaljnje zmanjšanje emisij vozil.

(4) Marca 2001 je Komisija pričela s programom „Čist zrak za Evropo“ (CAFE), katerega glavne elemente je opisala v sporočilu. To je vodilo k sprejetju tematske strategije o onesnaževanju zraka. Eden izmed sklepov tematske strategije je, da je za doseg evropskih ciljev glede kakovosti zraka potrebno nadaljnje zmanjšanje emisij ***v prometnem sektorju (zračnem, morskem in kopenskem prometu) in gospodarskem sektorju (v industriji, ki predeluje primarne surovine). Pri tem se zmanjšanje emisij vozil obravnava kot del***

¹ Še neobjavljeno v UL.

globalne strategije.

Obrazložitev

Tematska strategija o kakovosti zraka ne sme zamegliti dejstva, da poleg sektorja motornih vozil obstajajo še drugi sektorji, kjer je treba občutno zmanjšati emisije.

Predlog spremembe 2

Uvodna izjava 5

(5) Pri določanju standardov glede emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki izhajajo iz tega, kot so spodbujanje inovacij, izboljšanje kakovosti zraka **in** nižji stroški zdravstva.

(5) Pri določanju standardov glede emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in na konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi, ki izhajajo iz tega, kot so spodbujanje inovacij, izboljšanje kakovosti zraka, nižji stroški zdravstva **in podaljšanje življenjske dobe.**

Obrazložitev

Tu ne gre samo za vprašanje nižjih stroškov zdravstva, temveč tudi za pridobitev let življenja. Komisija v svoji presoji vpliva govori o 20 500 pridobljenih letih življenja v letu 2020.

Predlog spremembe 3

Uvodna izjava 6

(6) Neomejen in standardiziran dostop do informacij za popravilo vozil ter učinkovita konkurenca na trgu za popravilo vozil in informacijske službe sta nujna za spodbujanje prostega pretoka vozil na notranjem trgu. Velik del takih informacij je povezanih z vgrajenimi sistemi za diagnostiko na vozilu in njihovimi interakcijami z drugimi sistemi vozila. Primerno je določiti tehnične specifikacije, ki jih morajo upoštevati spletne strani proizvajalcev.

Ta predlog spremembe ne zadeva slovenske različice.

Predlog spremembe 4

Uvodna izjava 7

(7) Komisija mora pozorno spremljati tehnološki razvoj na področju uravnavanja emisij in to uredbo **po potrebi** ustrezno spremeniti.

(7) Komisija mora pozorno spremljati tehnološki razvoj na področju uravnavanja emisij in to uredbo ustrezno spremeniti, **če to zahteva besedilo uredbe.**

Obrazložitev

Ni potrebno, da se vse reši s komitologijo, moramo pa zagotoviti, da so glavne smernice opredeljene s postopkom soodločanja.

Predlog spremembe 5

Uvodna izjava 8

(8) Komisija mora pregledovati in po potrebi pravno urediti emisije, ki še niso pravno urejene in ki so posledica širše uporabe novih formulacij goriv, tehnologije motorjev in sistemov za uravnavanje emisij izpušnih plinov. **To mora vključevati pregled koristi prehoda z ureditve, ki obravnava emisije vseh ogljikovodikov (THC), k ureditvi, ki obravnava ločeno nemetanske ogljikovodike (NMHC) in metan (CH₄).**

(8) Komisija mora pregledovati in po potrebi **Svetu in Parlamentu predložiti predlog za pravno ureditev emisij**, ki še niso pravno urejene in ki so posledica širše uporabe novih formulacij goriv, tehnologije motorjev in sistemov za uravnavanje emisij izpušnih plinov.

Obrazložitev

Ločene mejne vrednosti je treba sedaj že upoštevati. Vozila s pogonom na stisnjen plin teh vrednosti ne morejo upoštevati.

Predlog spremembe 6

Uvodna izjava 8 a (novo)

(8a) Da bi na trgu preprečili izpodrivanje vozil s pogonom na plin, ki zaradi nižjih emisij NO_x in trdnih delcev predstavljajo napredek, ter hkrati podprli napredek pri vozilih z bencinskimi motorji, se v to uredbo vključijo ločene mejne vrednosti za skupno maso ogljikovodikov in maso

nemetanovih ogljikovodikov.

Obrazložitev

Vozila s pogonom na stisnjen plin bistveno prispevajo k zmanjšanju emisij NOx in trdnih delcev. Njihove emisije so precej manjše kot emisije vozil z bencinskim motorjem, zato jih slednja ne smejo izpodrivati s trga, ker vozila na plin zaradi tehničnih razlogov ne dosegajo mejnih vrednosti.

Predlog spremembe 7

Uvodna izjava 9

(9) Da bi zagotovili nadzor nad emisijami trdnih snovi z izredno majhnimi delci, mora Komisija poleg sedanjega pristopa, ki temelji na masi delcev, preučiti tudi možnost sprejetja pristopa, ki temelji na številu delcev trdne snovi.

(9) Da bi zagotovili nadzor nad emisijami trdnih snovi z izredno majhnimi delci (***PM 2,5 in manj***) mora Komisija ***čim prej in najkasneje z vstopom v veljavo druge stopnje (Euro 6)*** poleg sedanjega pristopa, ki temelji na masi delcev, preučiti tudi možnost sprejetja pristopa, ki temelji na številu delcev trdne snovi ***in sicer na podlagi rezultatov programa UN/ECE o merjenju delcev in ohranjanja obstoječih ambicioznih ciljev na področju okolja.***

Obrazložitev

Uvedba mejnih vrednosti za število delcev pomeni, da se s tem v meritveni postopek vključijo tudi izredno majhni delci, ki so, kot je bilo dokazano, za zdravje še posebej škodljivi. Zmanjšanje mase delcev tehnično še ni možno, vendar pa uvedba meritvenega postopka, ki meri število delcev, prav tako zagotavlja, da se omejijo izredno majhni delci.

Predlog spremembe 8

Uvodna izjava 10

(10) Za zagotovitev večje ponovljivosti pri merjenju mase emisij trdnih snovi v laboratoriju, mora Komisija uvesti nov preskusni protokol. ***Ko bo zadevni raziskovalni program dokončan, se bo preučilo možnost zamenjave sedanjega merilnega postopka z novim pristopom.***

(10) Za zagotovitev večje ponovljivosti pri merjenju mase emisij trdnih snovi ***in števila delcev trdne snovi*** v laboratoriju, mora Komisija uvesti nov preskusni protokol, ***ki bo čim prej oziroma najkasneje z vstopom v veljavo drugega standarda (Euro 6) zamenjal sedanj***

Ko se bo novi meritveni postopek začel uporabljati, se bo mejne vrednosti mase emisij trdnih snovi iz tega predloga ponovno umerilo, saj lahko novi način meri manjše mase kot sedanja metoda.

meritveni postopek na podlagi rezultatov programa UN/ECE o merjenju delcev. Ko se bo novi meritveni postopek začel uporabljati, se bo mejne vrednosti mase emisij trdnih snovi iz tega predloga ponovno umerilo, saj lahko novi način meri manjše mase kot sedanja metoda.

Obrazložitev

Uvedba mejnih vrednosti za število delcev pomeni, da se s tem v meritveni postopek vključijo tudi izredno majhni delci, ki so za zdravje še posebej škodljivi. Zmanjšanje mase delcev tehnično še ni možno, vendar pa uvedba meritvenega postopka, ki meri število delcev, prav tako zagotavlja, da se omejijo izredno majhni delci.

Predlog spremembe 9 Uvodna izjava 13 a (novo)

(13a) Komisija mora v svojem predlogu za naslednji standard (Euro 7) preučiti možnost, da poleg običajno urejenih emisij uvede tudi mejne vrednosti za emisije CO₂. Še zlasti je treba podpreti alternativna goriva, kot na primer bio goriva, ki zaradi svoje pozitivne CO₂-bilance povzročajo majhne emisije CO₂.

Obrazložitev

V skladu z nadaljevanjem procesa, ki ga je sprožila skupina na visoki ravni CARS 21, da se avtomobilski industriji v okviru zakonodaje opredeli jasne referenčne vrednosti, in v skladu z omejevanjem okolju škodljivih emisij, ki jih z izgorevanjem povzročajo vozila, je treba v prihodnosti v tej uredbi omejiti tudi emisije CO₂.

Uporaba bio goriv se mora povečevati, saj predstavljajo gospodarsko in ekološko trajno možnost za čista vozila na evropskih cestah.

Predlog spremembe 10 Uvodna izjava 13 b (novo)

(13b) Da bi dosegli cilje v smislu čistega okolja, mora Komisija preučiti možnost, da poleg norm za emisije izpušnih plinov uvede predpise tudi na drugih področjih, kot je na primer učinkovita raba energije v motornih vozilih.

Obrazložitev

Ni potrebno reševati samo vprašanja emisij, ampak tudi vprašanje učinkovite rabe energije v vozilih, da bi reševali sam vzrok težave. Na primeru inteligentnih vozil si je treba prizadevati za računalniško podprto zmanjševanje porabe vozil.

Predlog spremembe 11
Uvodna izjava 13 c (novo)

(13a) Komisija mora v svojem predlogu za naslednji standard (Euro 7) ugotoviti, ali je razvrščanje vozil v skupine še potrebno.

Obrazložitev

To bi bila nadaljnja možna poenostavitev uredbe.

Predlog spremembe 12
Uvodna izjava 16 a (novo)

(16a) Za odpravo nejasnosti v zakonodaji je treba Direktivo 2005/55/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. septembra 2005 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z ukrepi, ki jih je treba sprejeti proti emisijam plinastih in trdnih onesnaževal iz motorjev na kompresijski vžig, ki se uporabljajo v vozilih, ter emisijam plinastih onesnaževal iz motorjev na prisilni vžig, ki za gorivo uporabljajo zemeljski plin ali utekočinjeni naftni plin in se uporabljajo v vozilih¹ spremeniti tako, da zajema vsa težka vozila in pojasni, da se ta uredba nanaša

na lahka vozila.

¹ *UL L 275, 20.10.2005, str. 1. Direktiva, kot je bila nazadnje spremenjena z direktivo Komisije 2005/78/ES (UL L 313, 29.11.2005, str. 1.*

Obrazložitev

V skladu z boljšo zakonodajo je pomembno, da je področje uporabe jasno opredeljeno. Težka motorna vozila z bencinskim motorjem je do sedaj urejala Direktiva 70/220/ES. Čeprav gre samo za hipotetičen primer, saj je malo težkih vozil z bencinskim motorjem, je treba zaradi jasnosti ta nesporazum ponovno razjasniti.

Predlog spremembe 13
Uvodna izjava 17 a (novo)

(17a) Da bi zagotovili nemoten prehod od obstoječe direktive na sedanjo uredbo, je treba v okviru standarda Euro 5 ohraniti izjemo, ki vozilom kategorije M₁ nad 2500 kg dovoljuje, da so homologirana kot vozila kategorije N₁, razred II in III, vendar samo za vozila, ki izpolnjujejo posebne družbene potrebe. Ta izjema preneha veljati z začetkom veljavnosti standarda Euro 6.

Obrazložitev

Neterenska družinska vozila, predvidena za več kot šest sopotnikov poleg voznika, ali vozila za reševalne in urgentne namene ter za namene okrevanja, prevoz invalidnih oseb ali potrebe javnih storitev se lahko v okviru standarda Euro 6 homologirajo kot vozila kategorije N1, razred II in III.

Predlog spremembe 14
Uvodna izjava 18

Ukrepe, potrebne za izvajanje ali

Ukrepe, potrebne za izvajanje ali

spremembe te uredbe, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil.

spremembe te uredbe, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil, **če je tako navedeno v ustreznih členih.**

Obrazložitev

Ni potrebno, da se vse reši s komitologijo, moramo pa zagotoviti, da so glavne smernice opredeljene s postopkom soodločanja.

Predlog spremembe 15 Uvodna izjava 19

(19) Države članice ne morejo v zadostni meri doseči ciljev te uredbe, tj. uresničitve notranjega trga z uvedbo skupnih tehničnih zahtev glede emisij motornih vozil. Zaradi obsega potrebnih ukrepov je cilje mogoče bolje doseči na ravni Skupnosti. Zato lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega okvira, ki je potreben za dosego teh ciljev –

(19) *Ker* države članice ne morejo v zadostni meri doseči ciljev te uredbe, tj. uresničitve notranjega trga z uvedbo skupnih tehničnih zahtev glede emisij motornih vozil, **in zagotoviti dostopa do informacij za popravilo vozil neodvisnim avtomehaničnim delavnicam na enak način kot pooblaščenim trgovcem in servisom**, je zaradi obsega in učinka ukrepov cilje mogoče bolje doseči na ravni Skupnosti, zato lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega okvira, ki je potreben za dosego navedenega cilja –

Obrazložitev

Dostop do informacij za popravilo vozil je potreben za prost pretok motornih vozil na notranjem trgu. Neodvisnim avtomehaničnim delavnicam je treba omogočiti izvajanje vzdrževalnih in drugih storitev, ki zagotavljajo okolju prijazno delovanje motornih vozil.

Predlog spremembe 16 Člen 1, odstavek 1

Ta uredba določa zahteve za podelitev

Ta uredba določa zahteve za podelitev

homologacije za motorna vozila in nadomestne dele, kot so **nadomestni katalizatorji**, glede na njihove emisije.

homologacije za motorna vozila in nadomestne dele, kot so **nadomestne naprave za uravnavanje emisij**, glede na njihove emisije.

Obrazložitev

Uporabiti je treba izraz, ki ni v škodo nobeni tehnologiji ali ne omejuje inovacij.

Predlog spremembe 17 Člen 2

1. Ta uredba se uporablja za motorna vozila, ki so **opremljena z:**

(a) motorji na prisilni vžig,

(b) bencinskimi motorji na prisilni vžig kategorij M1 in N1, kot jih določa [Priloga II] k Direktivi [XXXX/XX/ES], in

(c) motorji na kompresijski vžig kategorij M1 in N1, kot jih določa [Priloga II] k Direktivi [XXXX/XX/ES].

2. Na željo proizvajalca se lahko **ta uredba uporablja tudi za motorna vozila** kategorij M2 in N2, kot ju določa [Priloga II] k Direktivi [XXXX/XX/ES], **ki so opremljena z motorji na kompresijski vžig in** katerih referenčna masa ne presega 2 840 kg in ki izpolnjujejo pogoje iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

1. Ta uredba se uporablja za motorna vozila **kategorije M₁, M₂ in N₁, kot jih določa [Priloga II] k Direktivi [XXXX/XX/EC], katerih največja tehnična dovoljena skupna masa naloženega vozila ne presega 3 500 kg ali referenčna masa ne presega 2 610 kg.**

2. Na željo proizvajalca se lahko **homologacija, podeljena v skladu s to uredbo za kategorije vozil M1, M2 in N1,** uporablja tudi za motorna vozila kategorij **M1, M2 in N2,** kot ju določa [Priloga II] k Direktivi [XXXX/XX/ES], katerih referenčna masa ne presega 2 840 kg in ki izpolnjujejo pogoje iz te uredbe in njenih izvedbenih ukrepov.

Obrazložitev

Da bi se izognili zmedi, je treba potegniti jasno ločnico med uredbo o lahkih službenih vozilih in uredbo o težkih službenih vozilih. Torej je potrebno spremeniti področje uporabe. Novo področje uporabe je tehnološko nevtravno ter se tako ne nanaša na motorje in goriva.

Sprememba področja uporabe te uredbe je povezana s predlogom spremembe, ki spreminja področje uporabe Direktive 2005/55/ES, ki bo v prihodnosti zajemala vsa težka vozila.

Predlog spremembe 18
Člen 3, točka 1 a (novo)

(1a) "Vozila, ki zadovoljujejo specifične družbene potrebe" so neterenska družinska vozila, predvidena za več kot šest sopotnikov poleg voznika, ali vozila za reševalne in urgentne namene ter za namene okrevanja, prevoz invalidnih oseb ali potrebe javnih storitev.

Obrazložitev

Da bi zagotovili nemoten prehod od obstoječe direktive na sedanjo uredbo, je treba v okviru standarda Euro 5 ohraniti izjemo, ki vozilom kategorije M₁ nad 2.500 kg dovoljuje, da so homologirana kot vozila kategorije N₁, razred II in III, vendar samo za vozila, ki izpolnjujejo posebne družbene potrebe. Ta izjema preneha veljati z začetkom veljavnosti standarda Euro 6.

Predlog spremembe 19
Člen 3, točka 11

(11) „originalen **katalizator**“ pomeni **katalizator** ali sestav **katalizatorjev**, ki so vključeni v homologacijo vozila;

(11) „originalna **naprava za uravnavanje emisij**“ pomeni **napravo za uravnavanje emisij ali** sestav **takšnih naprav**, ki so vključene v homologacijo vozila;

Obrazložitev

V skladu z jasno opredeljeno zakonodajo in tehničnim napredkom je bolje uporabiti širši pojem, kot pa posamezne točke za katalizatorje, filtre trdnih delcev pri dizelskih motorjih, naprave za razgradnjo NOx in druge tehnične možne naprave za razgradnjo v prihodnosti. Uporabiti je treba izraz, ki ni v škodo nobeni tehnologiji ali ne omejuje inovacij.

Predlog spremembe 20
Člen 3, točka 12

(12) „**nadomestni katalizator**“ pomeni

(12) „**nadomestna naprava za**

katalizator ali **sestav katalizatorjev**, ki so namenjeni za nadomestitev **originalnega katalizatorja** in se jih lahko odobri kot samostojno tehnično enoto, kot jo določa Direktiva [XXXX/XX/ES];

uravnavanje emisij“ pomeni **napravo za uravnavanje emisij** ali sestav **takšnih naprav**, ki so **namenjene** za nadomestitev **naprave za uravnavanje emisij** in se jih lahko odobri kot samostojno tehnično enoto, kot jo določa Direktiva [XXXX/XX/ES];

Obrazložitev

V skladu z jasno opredeljeno zakonodajo in tehničnim napredkom je bolje uporabiti širši pojem, kot pa posamezne točke za katalizatorje, filtre trdnih delcev pri dizelskih motorjih, naprave za razgradnjo NOx in druge tehnične možne naprave za razgradnjo v prihodnosti. Uporabiti je treba izraz, ki ni v škodo nobeni tehnologiji ali ne omejuje inovacij.

Predlog spremembe 21 Člen 3, točka 13

(13) „informacije za popravilo vozila“ pomenijo vse informacije, potrebne za diagnozo, servisiranje, pregled, periodične kontrole, popravilo, ponovno programiranje ali ponovno vpeljavo vozila, ki jih proizvajalec zagotovi svojim pooblaščenim trgovcem/servisom, vključno z vsemi poznejšimi spremembami in dopolnili;

(13) „informacije za popravilo vozila“ pomenijo vse informacije, potrebne za diagnozo, servisiranje, pregled, periodične kontrole, popravilo, **nameščanje delov in opreme**, ponovno programiranje ali ponovno vpeljavo vozila, ki jih proizvajalec zagotovi svojim pooblaščenim trgovcem/servisom, vključno z vsemi poznejšimi spremembami in dopolnili;

Predlog spremembe 22 Člen 3, točka 14

(14) „neodvisni izvajalec“ pomeni podjetja, ki niso pooblaščenimi trgovci ali servisi, vendar so neposredno ali posredno vključeni v popravilo in vzdrževanje motornih vozil, zlasti serviserje, proizvajalce opreme in orodij za avtomehanične delavnice, distributerje nadomestnih delov, izdajatelje tehničnih informacij, avtomobilske klube, izvajalce pomoči pri okvarah vozil na cesti, izvajalce pregledov in testiranj ter ponudnike usposabljanj za serviserje.

(14) „neodvisni izvajalec“ pomeni podjetja, ki niso pooblaščenimi trgovci ali servisi, vendar so neposredno ali posredno vključeni v popravilo in vzdrževanje motornih vozil, zlasti serviserje, proizvajalce in **samostojne trgovce** opreme in orodij za avtomehanične delavnice, distributerje nadomestnih delov, izdajatelje tehničnih informacij, avtomobilske klube, izvajalce pomoči pri okvarah vozil na cesti, izvajalce pregledov in testiranj ter ponudnike usposabljanj za serviserje.

Predlog spremembe 23

Člen 4, odstavek 2

2. Proizvajalci zagotovijo, da se upoštevajo postopki homologacije za potrjevanje skladnosti proizvodnje, trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja in skladnost med uporabo. Ukrepi za skladnost med uporabo se preverijo za obdobje do 5 let ali 100 000 km, kar koli nastopi prej. Preskus trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja, opravljen za homologacijo, velja za **160 000 km**.

2. Proizvajalci zagotovijo, da se upoštevajo postopki homologacije za potrjevanje skladnosti proizvodnje, trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja in skladnost med uporabo. Ukrepi za skladnost med uporabo se preverijo za obdobje do 5 let ali 100 000 km, kar koli nastopi prej. Preskus trajnosti naprav za uravnavanje onesnaževanja, opravljen za homologacijo, velja za **200 000 km**.

Obrazložitev

Zagotoviti je treba, da tudi stara vozila razpolagajo z ustrežno delujočimi napravami za uravnavanje emisij.

Predlog spremembe 24

Člen 5, odstavek 4, točka (i)

Ne zadeva slovenske različice.

Predlog spremembe 25

Člen 5, odstavek 5

5. Komisija ima pod nadzorom onesnaževala, v skladu z zahtevami in preskusi iz odstavka 4, kot tudi preskusne cikle, ki se uporabljajo za merjenje emisij, in **sprejme potrebne ukrepe**, če ugotovi, da postopki in preskusi niso več primerni **ali** ne ustrezajo več dejanskim svetovnim emisijam.

5. Komisija ima pod nadzorom onesnaževala, v skladu z zahtevami in preskusi iz odstavka 4, kot tudi preskusne cikle, ki se uporabljajo za merjenje emisij, **ter Svetu in Parlamentu predlaga potrebne spremembe**, če ugotovi, da postopki in preskusi niso več primerni, ne ustrezajo več dejanskim svetovnim emisijam **ali če obstaja potreba, da se uredijo emisije dodatnih onesnaževal**.

Obrazložitev

Vprašanje presoje preskusnega cikla in uvedba mejnih vrednosti za dodatne škodljive snovi mora biti urejena z postopkom soodločanja.

Predlog spremembe 26

Člen 5, odstavek 6

6. Komisija v skladu s postopkom iz člena 37(2) Direktive [XXXX/XX/ES] določi posebne postopke, preskuse in zahteve za izvajanje odstavkov 2 in 5.

6. Komisija v skladu s postopkom iz člena 37(2) Direktive [XXXX/XX/ES] določi posebne postopke, preskuse in zahteve za izvajanje odstavkov 2 in 4. ***Izvedbene ukrepe je treba predložiti najpozneje [6 mesecev od datuma začetka veljavnosti uredbe].***

Obrazložitev

Proizvajalci avtomobilov so odvisni od tehničnih podrobnosti, vsebovanih v izvedbenih ukrepih. Zato za njihovo predložitev ne sme preteči več kot 6 mesecev, da se lahko dosežejo nove mejne vrednosti.

Predlog spremembe 27

Člen 6, odstavek 1

1. Proizvajalci preko interneta omogočijo neodvisnim izvajalcem neomejen in standardiziran dostop do informacij za popravilo vozil na lahko dostopen in pripraven način, ki ni diskriminatoren v primerjavi z dostopom pooblaščenih trgovcev in servisov.

1. Proizvajalci preko interneta omogočijo neodvisnim izvajalcem neomejen in standardiziran dostop do informacij za popravilo vozil na lahko dostopen in pripraven način, ki ni diskriminatoren v primerjavi z dostopom pooblaščenih trgovcev in servisov. ***Za boljše uresničevanje teh ciljev je treba informacije predložiti v skladu s tehničnimi zahtevami standarda OASIS. Prav tako da proizvajalec neodvisnim izvajalcem ter pooblaščenim trgovcem in servisom na razpolago učno gradivo.***

Obrazložitev

Standard OASIS, razvit leta 2003 v sodelovanju različnimi industrijami pod vodstvom Komisije, omogoča olajšan dostop do informacij za popravilo vozila. Uredba o skupinskih izjemah 1400/2002 zahteva, da je na razpolago učno gradivo. Da bi zagotovili, da je to gradivo razpoložljivo tudi v prihodnje, se mora uredba nanj sklicevati.

Predlog spremembe 28

Člen 6, odstavek 4

4. Informacije o popravilu morajo biti vedno na razpolago, razen ko se opravlja vzdrževanje.

4. Informacije o popravilu morajo biti vedno na razpolago, razen ko se opravlja vzdrževanje **informacijskega sistema**.

Predlog spremembe 29

Člen 6, odstavek 5

5. Za namen proizvodnje in vzdrževanja z OBD združljivih nadomestnih ali servisnih delov ter diagnostičnih orodij in preskusne opreme proizvajalci na nediskriminirni osnovi zagotovijo **informacije za popravilo** vozil vsakemu zainteresiranemu proizvajalcu in/ali serviserju komponent, diagnostičnega orodja ali preskusne opreme.

5. Za namen proizvodnje in vzdrževanja z OBD združljivih nadomestnih ali servisnih delov ter diagnostičnih orodij in preskusne opreme proizvajalci na nediskriminirni osnovi zagotovijo **ustrezne informacije o vgrajenih sistemih za diagnostiko na vozilu** vsakemu zainteresiranemu proizvajalcu in/ali serviserju komponent, diagnostičnega orodja ali preskusne opreme.

Obrazložitev

Informacije za popravilo vozil niso enake informacijam o vgrajenih sistemih za diagnostiko na vozilu. Da bi bil pomen tega odstavka ponovno vzpostavljen je potrebno specifično sklicevanje na informacije o vgrajenih sistemih za diagnostiko na vozilu.

Predlog spremembe 30

Člen 8

Komisija v skladu s postopkom iz člena 37(2) Direktive [XXXX/XX/ES] sprejme ukrepe, potrebne za izvajanje členov 6 in 7.

Komisija v skladu s postopkom iz člena 37(2) Direktive [XXXX/XX/ES] sprejme ukrepe, potrebne za izvajanje členov 6 in 7.

To vključuje opredelitev tehničnih specifikacij, ki se nanašajo na način zagotavljanja informacij o popravilih.

To vključuje opredelitev tehničnih specifikacij, ki se nanašajo na način zagotavljanja informacij o popravilih **in vgrajenih sistemih za diagnostiko na vozilu.**

Obrazložitev

Glej obrazložitev k predlogu spremembe za člen 6(5)

Predlog spremembe 31 Člen 9, odstavek 2 in 3

2. Z veljavnostjo od **[18 mesecev in en dan od datuma začetka veljavnosti]** in od **[30 mesecev od datuma začetka veljavnosti]** v primeru kategorije N1, razreda II in III, nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil, ki niso skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

3. Z veljavnostjo od **[36 mesecev od datuma začetka veljavnosti]** in od **[48 mesecev od datuma začetka veljavnosti]** v primeru kategorije N1, razreda II in III, nacionalni organi v primeru, ko nova vozila niso skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, štejejo, da certifikati skladnosti ne veljajo več za namene [člen 25] Direktive [XXXX/XX/ES] in zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, za taka vozila zavrnejo registracijo ter prepovejo prodajo in začetek vožnje.

2. Z veljavnostjo od **1. junija 2009**, z **izjemo vozil kategorije M, katerih največja tehnično dovoljena masa presega 2500 kg, in ki so oblikovana tako, da zadovoljujejo posebne družbene potrebe**, in od **1. junija 2010** v primeru kategorije N1, razreda II in III **ter vozil kategorije M, navedenih zgoraj**, nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil, ki niso skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, **zlasti s prilogami, z izjemo mejne vrednosti Euro 6, določene v Tabeli 1a Priloge I.**

3. Z veljavnostjo od **1. junija 2010**, z **izjemo vozil kategorije M, katerih največja tehnično dovoljena masa presega 2500 kg, in ki so oblikovana tako, da zadovoljujejo posebne družbene potrebe**, in od **1. junija 2011** v primeru kategorije N1, razreda II in III **ter vozil kategorije M, navedenih zgoraj**, nacionalni organi v primeru, ko nova vozila niso skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi, **zlasti s prilogami, z izjemo mejne vrednosti Euro 6, določene v Tabeli 1a Priloge I**, štejejo, da certifikati skladnosti ne veljajo več za namene [člen 25] Direktive [XXXX/XX/ES] in zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, za taka vozila zavrnejo registracijo.

Obrazložitev

Pripravljalne razprave so pokazale, da so nadaljnja zmanjšanja mejnih vrednosti nujna in tudi tehnično izvedljiva. Poročevalec zato predlaga, da se naredi korak naprej in se sočasno s standardom Euro 5 v to uredbo vključi standard Euro 6 z nižjimi mejnimi vrednostmi. Tako se določijo dolgoročni cilji za zmanjševanje emisij, kar pomeni večjo varnost, tako pri raziskavah in razvoju na področju naprav za uravnavanje emisij kot tudi pri dejavnostih načrtovanja in investiranja proizvajalcev. Med homologacijo za nove vrste vozil in dajanjem novih vozil na trg lahko tako kot v prejšnjih standardih Euro preteče le eno leto.

Predlog spremembe 32
Člen 9, odstavek 3 a in b (novo)

3a. Z veljavnostjo od 1. junija 2014 in od 1. junija 2015 v primeru kategorije N1, razreda II in III, nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, zavrnejo podelitev ES-homologacije ali nacionalne homologacije za nove tipe vozil, ki niso skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi ter zlasti s prilogami, vključno z mejnimi vrednostmi Euro 6, določenimi v Tabeli 1a Priloge I.

3b. Z veljavnostjo od 1. junija 2015 in od 1. junija 2016 v primeru kategorije N1, razreda II in III, nacionalni organi v primeru, ko nova vozila niso skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi ter zlasti s prilogami, vključno z mejnimi vrednostmi Euro 6, določenimi v Tabeli 1a Priloge I, štejejo, da certifikati skladnosti ne veljajo več za namene [člen 25] Direktive [XXXX/XX/ES] in zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije ali porabo goriva, za taka vozila zavrnejo registracijo ter prepovejo prodajo in začetek vožnje.

Obrazložitev

Prvi standard Euro 5 začne veljati 1. junija 2009, drugi standard Euro 6 pa pet let kasneje, to je 1. junija 2014. Med homologacijo za nove vrste vozil in dajanjem novih vozil na trg lahko tako kot v prejšnjih standardih Euro preteče le eno leto.

Predlog spremembe 33
Člen 10

1. Za nove **nadomestne katalizatorje**, namenjene za namestitvev na ES-homologirana vozila, ki niso opremljena z vgrajenimi sistemi za diagnostiko na vozilu (OBD), nacionalni organi zavrnejo prodajo ali namestitev na vozilo, če niso takšnega tipa, da jim je bila v skladu s to uredbo podeljena homologacija.

2. Ne glede na odstavek 1 nacionalni organi lahko nadaljujejo z razširitvami ES-homologacij za **nadomestne katalizatorje** pod pogoji, pod katerimi so bile prvotno podeljene.

1. Za nove **naprave za uravnavanje emisij**, namenjene za namestitvev na ES-homologirana vozila, ki niso opremljena z vgrajenimi sistemi za diagnostiko na vozilu (OBD), nacionalni organi zavrnejo prodajo ali namestitev na vozilo, če niso takšnega tipa, da jim je bila v skladu s to uredbo podeljena homologacija.

2. Ne glede na odstavek 1 nacionalni organi lahko nadaljujejo z razširitvami ES-homologacij za **naprave za uravnavanje emisij** pod pogoji, pod katerimi so bile prvotno podeljene.

Obrazložitev

V skladu z jasno opredeljeno zakonodajo in tehničnim napredkom je boljše uporabiti širši pojem, kot pa posamezne točke za katalizatorje, filtre trdnih delcev pri dizelskih motorjih, naprave za razgradnjo NOx in druge tehnično možne naprave za razgradnjo v prihodnosti. Uporabiti je treba izraz, ki ni v škodo nobeni tehnologiji ali ne omejuje inovacij.

Predlog spremembe 34
Člen 11, odstavek 1, pododstavka 2 in 3

Takšne spodbude veljajo za vsa nova vozila, ki se dajo na trg v državi članici, skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi pred datumoma, določenima v **členu 9(3)**.

Prenehajo na datuma, določena v **členu 9(3)**.

Takšne spodbude veljajo za vsa nova vozila, ki se dajo na trg v državi članici, skladna s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi pred datumoma, določenima v **členu 9**.

Prenehajo na datuma, določena v:

(a) členu 9(3) v zvezi s spodbudami za upoštevanje mejnih vrednosti emisij,

določenih v Tabeli 1 Priloge I;
(a) členu 9(3b) v zvezi s spodbudami za
upoštevanje mejnih vrednosti emisij,
določenih v Tabeli 1a Priloge I.

Obrazložitev

Sprememba je povezana z uvedbo dvostopenjskega pristopa. Spodbude za vozila, ki ustrezajo mejnim vrednostim Euro 5, bi morale prenehati, ko stopijo v veljavo mejne vrednosti Euro 6.

Predlog spremembe 35 Člen 13

1. Komisija do [6 mesecev po začetku veljavnosti] preveri potrebo po ponovni določitvi mejne vrednosti emisij ogljikovodikov iz Priloge I, tako da se emisije nemetanskih ogljikovodikov in metana upoštevajo ločeno.

2. Treba je tudi preučiti možnost vključitve emisij metana v izračun emisij ogljikovega dioksida.

3. Po potrebi lahko Komisija v zvezi z odstavkoma 1 in 2 sprejme naslednje ukrepe:

a) spremeni to uredbo v skladu s členom 14 z namenom ponovno umeriti mejne vrednosti emisij za ogljikovodike iz Priloge I k tej uredbi;

b) v skladu s členom 37(2) Direktive [XX/XXXX/ES] sprejme ukrepe za preskušanje, pojasnjevanje in omejevanje emisij metana.

4. Po zaključku UN/ECE programa za merjenje delcev, opravljenega pod nadzorom Svetovnega foruma za homologacijo pravilnikov o vozilih, Komisija sprejme naslednje ukrepe:

a) spremeni to Uredbo v skladu s členom

1. Komisija preučí možnost vključitve emisij metana v izračun emisij ogljikovega dioksida.

Po potrebi Komisija **Evropskemu parlamentu in Svetu posreduje predlog z ukrepi za preiskovanje, pojasnjevanje in omejevanje emisij metana.**

2. Po zaključku UN/ECE programa za merjenje delcev, opravljenega pod nadzorom Svetovnega foruma za homologacijo pravilnikov o vozilih in najpozneje ob začetku veljavnosti Euro 6, Komisija, ne da bi pri tem znižala obstoječo raven ciljev povezanih z okoljem, sprejme naslednje ukrepe:

a) spremeni to Uredbo v skladu s členom

14 zaradi ponovnega umerjanja mejnih vrednosti mas delcev, določenih v Prilogi I k tej uredbi, in uvedbe mejne vrednosti števila delcev v navedeni prilogi, tako da bodo približno ustrezale mejnim vrednostim mas bencina in dizelskega goriva;

b) v skladu s členom 37(2) Direktive [XX/XXXX/ES] sprejme revidiran merilni postopek za delce in mejno vrednost števila delcev.

14 zaradi ponovnega umerjanja mejnih vrednosti mas delcev, določenih v Prilogi I k tej uredbi, in uvedbe mejne vrednosti števila delcev v navedeni prilogi, tako da bodo približno ustrezale mejnim vrednostim mas bencina in dizelskega goriva;

b) v skladu s členom 37(2) Direktive [XX/XXXX/ES] sprejme revidiran merilni postopek za delce in mejno vrednost števila delcev.

Obrazložitev

Predlog je povezan s prejšnjimi predlogi sprememb, da bi poskusili ohraniti uravnotežen pristop k temu, kaj je treba urejati s postopkom komitologije in kaj s soodločanjem.

Predlog spremembe 36 Člen 14

Komisija v skladu s postopkom iz člena 37(2) Direktive [XXXX/XX/ES] spremeni to uredbo v skladu s členom [36(2), (3), (4)] navedene direktive.

Pri sklicevanju na ta člen Komisija v skladu s postopkom iz člena 37(2) Direktive [XXXX/XX/ES] spremeni to uredbo v skladu s členom [36(2), (3), (4)] navedene direktive.

Predlog spremembe 37 Člen 15 a (novo)

Article 15a

Spremembe Direktive 2005/55/ES

Direktiva 2005/55/ES se spremeni:

(1) naslov se nadomesti z naslednjim:

"Direktiva 2005/55/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. septembra 2005 o homologaciji težkih vozil glede na emisije (Euro 4 in 5)";

2. Člen 1 se nadomesti z naslednjim:

"Za namene te direktive se uporabljajo

naslednje opredelitve pojmov:

(a) "vozilo" pomeni vsako motorno vozilo, kot je določeno v členu 2 Direktive 70/156/EGS, z izjemo vozil kategorije M₁, M₂ in N₁, katerih največja tehnično dovoljena masa ne presega 3500 kg ali referenčna masa ne presega 2610 kg;

(b) "motor" pomeni pogonski vir vozila, za katerega se kot samostojni tehnični enoti, opredeljeni v členu 2 Direktive [XXXX/XX/ES], lahko podeli homologacija;

(c) "do okolja bolj prijazno vozilo" pomeni vozilo, ki ga poganja motor, ki ustreza dopustnim mejnim vrednostim emisije, podanim v vrstici C tabel v točki 6.2.1 Priloge I";

(3) Točka 1 Priloge I se nadomesti z naslednjim:

"1. PODROČJE UPORABE

Direktiva se uporablja za nadzor plinastih in trdnih onesnaževal, življenjske dobe naprav za uravnavanje emisij, primernosti vozil/motorjev, ki so v uporabi, in vgrajenih sistemov za diagnostiko na vozilu (OBD), ter za motorje iz člena 1 z izjemo tistih vozil kategorije M₁, N₁, N₂ in M₂, za katere je homologacija bila podeljena v okviru [Uredbe XXXX/XXXX/EC = te uredbe]".

Kadar je zaradi zgornjih sprememb potrebno nadalje spremeniti besedilo, se Direktiva 2005/55/ES in njeni izvedbeni ukrepi spremenijo v skladu s postopkom iz člena 37(2) Direktive [XXXX/XX/ES].

Obrazložitev

Sprememba področja uporabe Direktive 2005/55/ES je povezana s spremembo področja uporabe te direktive. Namen je, da trenutna uredba zajema vsa osebna vozila in lahka vozila, medtem ko Direktiva 2005/55/ES zajema vsa težka vozila ne glede na vrsto goriva.

Predlog spremembe 38

Člen 16

Člen 16

črtano

Spremembe Direktive 72/306/EGS

V členu 1 Direktive 72/306/EGS se doda naslednji odstavek:

„Vendar ta direktiva ne velja za vozila iz člena 2 [te uredbe]“.

Obrazložitev

Povezava s spremembami področja uporabe uredbe in Direktive 2005/55/ES.

Predlog spremembe 39

Člen 17, odstavek 1

1. Z dnem [18 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe] se razveljavijo Direktive 70/220/EGS, 80/1268/EGS, 89/458/EGS, 91/441/EGS, 93/59/EGS, 94/12/ES, 96/69/ES, 98/69/ES in 2004/3/ES.

1. Z dnem [18 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe] se razveljavijo Direktive 70/220/EGS, **72/306/EGS**, 80/1268/EGS, 89/458/EGS, 91/441/EGS, 93/59/EGS, 94/12/ES, 96/69/ES, 98/69/ES in 2004/3/ES.

Obrazložitev

Povezava s spremembo področja uporabe Direktive 2005/55/ES.

Predlog spremembe 40

Člen 18, odstavek 2

2. Ta uredba velja od [18 mesecev + 1 dan po začetku veljavnosti], z izjemo členov 9(1) in 11.

2. Ta uredba velja od [18 mesecev + 1 dan po začetku veljavnosti], z izjemo členov 9(1) in 11, **ki veljata od [datuma začetka veljavnosti te uredbe].**

Obrazložitev

Pojasnilo.

3. Če spremembe ali izvedbeni ukrepi iz člena 5(6) ter člena 13(1), (3) do [6 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe] še niso sprejeti, se datumi iz člena 9(2), (3) zamenjajo z datumi iz sprememb ali izvedbenih ukrepov. *črtano*

Predlog spremembe 42
Priloga I, Tabela 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Tabela 1: Mejne vrednosti emisij Euro 5

		Referenčna masa (RM) (kg)	Mjerne vrednosti											
			Masa ogljikovega monoksida (CO)		Masa ogljikovodikov (HC)		Masa dušikovih oksidov (NO _x)		Skupna masa ogljikovodikov in dušikovih oksidov (HC + NO _x)		Masa delcev (PM)		Število delcev ⁽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)	
Kategorija	Skupina		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		

Legenda: PI = prisilni vžig, CI = kompresijski vžig

(1) Številski standard se določi kasneje.

(2) Standardi za maso delcev pri motorjih s prisilnim vžigom veljajo samo za vozila z motorji na neposredni vbrizg, ki delujejo v celoti ali deloma z revno mešanico.

Predlog spremembe Parlamenta

Tabela 1: Mejne vrednosti emisij Euro 5

		Referenčna masa (RM) (kg)	Mejne vrednosti													
			Masa ogljikovega monoksida (CO)		Masa <i>vseh</i> ogljikovodikov (<i>THC</i>)		Masa <i>nemetanskih</i> ogljikovodikov (<i>NMHC</i>)		Masa dušikovih oksidov (NO _x)		Skupna masa <i>vseh</i> ogljikovodikov in dušikovih oksidov (<i>THC</i> + NO _x)		Masa delcev (PM)		Število delcev ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Kategorija	Skupina		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		

Legenda: PI = prisilni vžig, CI = kompresijski vžig

(1) Številski standard se določi čim prej in najpozneje ob začetku veljavnosti Euro 6.

(2) Standardi za maso delcev pri motorjih s prisilnim vžigom veljajo samo za vozila z motorji na neposredni vbrizg, ki delujejo v celoti ali deloma z revno mešanico.

(3) Razen vozil, katerih največja tehnično dovoljena masa presega 2500 kg in ki so oblikovana tako, da zadovoljujejo posebne družbene potrebe.

(4) Vključno z vozili iz opombe (3).

Obrazložitev

Glej obrazložitev.

Predlog spremembe 43
Priloga I, Tabela 1 a (novo)

Predlog spremembe Parlamenta

Tabela 1a: Mejne vrednosti emisij Euro 6

		Referenčna masa (RM) (kg)	Mejne vrednosti													
			Masa ogljikovega monoksida (CO)		Masa vseh ogljikovodikov (THC)		Masa nemetanskih ogljikovodikov (NMHC)		Masa dušikovih oksidov (NO _x)		Skupna masa ogljikovodikov in dušikovih oksidov (HC + NO _x)		Masa delcev (PM)		Število delcev ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Kategorija	Skupina		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 ₁	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	100	—	160	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	120	—	190	5.0	5.0		

Legenda: PI = prisilni vžig, CI = kompresijski vžig

(1) Številski standard se določi v tej fazi.

(2) Standardi za maso delcev pri motorjih s prisilnim vžigom veljajo samo za vozila z motorji na neposredni vbrizg, ki delujejo v celoti ali deloma z revno mešanico.

Obrazložitev

Glej obrazložitev.

OBRAZLOŽITEV

Uvod

Z izgorevanjem goriv kot so bencin, dizel in plin, ki temeljijo na fosilnih virih energije, kot so nafta in plin, se sproščajo emisije, ki so škodljive zdravju ter flori in favni in prispevajo k segrevanju podnebja.

Čista osebna vozila v veliki meri prispevajo k boljši kakovosti zraka v Evropi. To je tesno povezano s povprečno starostjo voznega parka na evropskih cestah. Z zmanjševanjem povprečne starosti osebnih vozil narašča delež osebnih vozil z manjšimi emisijami izpušnih plinov, škodljivih okolju in zdravju.

Predlog Komisije

V okviru programa Čist zrak za Evropo, ki je bil oblikovan na podlagi 6. okoljskega akcijskega programa, je Komisija preteklega septembra izdelala predlog tematske strategije o onesnaževanju zraka. Predlog Komisije o uredbi, ki ureja Euro 5, predstavljen 21.12.2005, je eden izmed ukrepov v okviru prizadevanj za čist zrak.

Predlog Komisije določa uvedbo usklajenih tehničnih predpisov za lahka motorna vozila, ki bodo zagotovili delovanje notranjega trga, hkrati pa visoko raven varstva okolja. Določene so mejne vrednosti za škodljive emisije ogljikovega monoksida (CO), ogljikovodikov (HC), dušikovih oksidov (NOx) in trdnih delcev. Da bi dosegli cilj, to je delujoč notranji trg ob hkratnem zagotavljanju visoke ravni varstva okolja, predlog Komisije prav tako vključuje ukrepe za dostop do informacij za popravilo vozil.

V skladu z boljšo zakonodajo mora biti naslednji standard za emisijo iz motornih vozil Euro uredba, ki združuje in razveljavlja vsa predhodna zadevna zakonodajna besedila (Direktiva 70/220/EGS in njene številne spremembe). Vzporedno s tem predlogom uredbe ("politična uredba") je po pristopu dvojne ravni v pripravi "tehnična uredba", v kateri bodo opredeljene tehnične specifikacije, ki hkrati izpolnjujejo temeljne zahteve.

Mnenje poročevalca

- Področje uporabe v predlogu Komisije temelji na različnih motorjih. Zaradi večje jasnosti in enostavnosti besedila poročevalec predlaga, da bi odslej veljala kot osnova kategorija vozil. Poleg tega se s spremembo Direktive 2005/55/ES pojasni ločena zakonodaja za lahka in težka vozila.
- Poročevalec obžaluje, da predlog Komisije ni bolj ambiciozen. Pripravljalne razprave so pokazale, da so nadaljnja zmanjšanja mejnih vrednosti nujna in tudi tehnično izvedljiva. Poročevalec zato predlaga, da se naredi korak naprej in se sočasno s standardom Euro 5 v to uredbo vključi standard Euro 6 z nižjimi mejnimi vrednostmi. Tako se določijo dolgoročni cilji za zmanjševanje emisij, kar pomeni večjo varnost pri

načrtovanju in investiranju za raziskave in razvoj na področju naprav za uravnavanje emisij kot tudi za proizvajalce.

Prvi standard Euro 5 začne veljati 1. junija 2009, drugi standard Euro 6 pa pet let kasneje, to je 1. junija 2014.

- Obstaja soglasje, da so cilji za mejne vrednosti dušikovih oksidov v osnutku Komisije prenizko zastavljeni. Dušikovi oksidi med drugim povzročajo kisel dež, eutrofikacijo in ozon v bližini tal, ki je lahko za ljudi življenjsko nevaren (draženje in poškodbe dihalnih organov), poleg tega pa tudi močno onesnažujejo gozdove in kmetijska zemljišča.
Poročevalec zato predlaga, da se v standardu Euro 5 mejne vrednosti za vozila z motorjem na kompresijski vžig zmanjšajo za 10 %, to je 180 mg/km, v primerjavi s predlogom Komisije. Nadaljnje zmanjšanje v tem standardu ne bi bilo realistično, saj bi pomenilo uvedbo naprav za razgradnjo dušikovega oksida, ki so trenutno za lahka vozila še v testni fazi in predstavljajo tržno nišo.
Poročevalec zato predlaga, da se nadaljnje zmanjšanje mejnih vrednosti dušikovih oksidov za dizelske motorje v višini 60 %, to je 75 mg/km, uvede v drugem standardu, to je Euro 6.
Mejne vrednosti za motorje na prisilni vžig, ki so se v primerjavi s standardom Euro 4 zmanjšale za 25 %, ostanejo enake kot v predlogu Komisije. Nadaljnje zmanjšanje ni smiselno zaradi razvoja motorjev z neposrednim vbrizgom.
- Zaradi razprave o dušikovih oksidih ne sme zamreti problematika vprašanja prašnih delcev. Onesnaževanje je vidno predvsem v velikih mestih, zato je nadaljnje zmanjšanje mejnih vrednosti neizogibno.
- Poročevalec podpira mejne vrednosti v predlogu Komisije za standard Euro 5, to pomeni zmanjšanje emisij mase delcev za 80 % in določitev mejne vrednosti 5 mg/km. Takšne mejne vrednosti je mogoče doseči samo z uvedbo filtra trdnih delcev. Da bi v prihodnosti omejili tudi emisije izredno majhnih trdnih delcev, ki so zdravju še posebej škodljivi, poročevalec predlaga, da se poleg mase delcev čim prej in najkasneje z začetkom veljavnosti standarda Euro 6 dodatno uvedejo mejne vrednosti in meritveni postopek za število delcev. To je uresničljivo na podlagi aktualnih raziskav in razprav v okviru raziskovalnega programa UN/ECE o merjenju delcev.
- Vozila s pogonom na plin bistveno manj onesnažujejo okolje kot motorna vozila z izključno dizelskimi ali bencinskimi motorji. Vozila s pogonom na plin nimajo težav s trdnimi delci, prav tako so emisije dušikovih oksidov bistveno nižje od vrednosti, ki jih dosegajo vozila s pogonom na običajna goriva. Da teh vozil ne bi zrinili s trga, ker ne dosegajo mejnih vrednosti za ogljikovodike, ki jih je predlagala Komisija, poročevalec predlaga, da se za skupno maso ogljikovodikov (HC) ohrani standard Euro 4 in v tabelah, ki se nahajajo v prilogi, doda stolpec za nemetanove ogljikovodike (NMHC), da se tako ohrani višja vrednost ogljikovodikov za vozila z bencinskimi motorji.
- Standarda Euro 3 in 4 vključujeta predpis, da se vozila M s skupno maso nad 2 500 kg lahko homologirajo kot kategorija N1, razred II in III. Dandanes ta izjema ni več potrebna za vsa osebna vozila s skupno maso nad 2 500 kg. Da bi olajšali prehod,

poročevalec predlaga, da se v standardu Euro 5 ohrani izjema za vozila, ki izpolnjujejo specifične družbene potrebe, na primer za vozila, ki se uporabljajo v nujnih primerih, reševalnih akcijah, za prevoz invalidov, za opravljanje javnih storitev ali družinska vozila, ki imajo poleg vozniškega več kot šest sedežev in niso primerna za terensko vožnjo.

- Poročevalec podpira in se zavzema za ohranitev možnosti, navedene v predlogu Komisije, ki bo državam članicam omogočila, da s finančnimi spodbudami pospešujejo uvedbo čistih vozil.
- Poročevalec meni, da je trajnost naprav za uravnavanje emisij, navedena v predlogu Komisije, to je 160 000 km, prenizka. Zato predlaga podaljšanje trajnosti na 200 000 km. S tem bi se približali standardu na ameriškem trgu in dejanski življenjski dobi motornih vozil.
- Kar se tiče razprave o poglavju III, o dostopu do informacij za popravilo vozil, poročevalec podpira predlog Komisije in poudarja, da je treba neodvisnim tržnim udeležencem zagotoviti enak, po standardu OASIS predpisan, dostop do informacij za popravilo vozil in o vgrajenih sistemih za diagnostiko na vozilu, kot ga imajo pooblaščen trgovci in servisi. Vzdrževanje in popravilo vozil zagotavlja uporabnost in pravilno delovanje vozila. S tem ko lahko tudi neodvisni tržni udeleženci brez težav izvajajo popravila, se poenostavi dostop do rednega vzdrževanja. Redno vzdrževanje pripomore k varnemu in okolju prijaznemu delovanju vozila, zato ga je treba podpirati.