

EVROPSKI PARLAMENT

2004



2009

Odbor za promet in turizem

2005/0282(COD)

28.6.2006

MNENJE

Odbora za promet in turizem

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

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))

Pripravljavec mnenja: Bogusław Liberadzki

PA_Leg

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Cilji

- nadaljnje znižanje omejitev emisij, škodljivih za atmosfero – uvedba standardov Euro 5,
- uvedba določb, obvezujočih za proizvajalce avtomobilov, da bi zagotovili dostop do informacij za popravilo vozil.

Področje uporabe

Po členu 2(1)(a) se osnutek uredbe nanaša na motorna vozila, opremljena z motorji na prisilni vžig. Ker so vozila na plinski pogon (propan, butan ali zemeljski plin) obravnavana pod točko (b), se točka (a) nanaša na bencinska vozila ali vozila na biogoriva, kot to potrjuje člen 5(4)(i). Istočasno, in ker določbe iz točke (a) posebej ne navajajo nobenih kategorij, se omenjeni člen nanaša na vsa vozila, ki po klasifikaciji EU sodijo med motorna vozila. V skladu z Direktivo 70/156/EGS ta vključujejo:

- vozila za homologacijo kategorije M (za prevoz potnikov – M1, M2 M3),
- vozila za homologacijo kategorije N (za prevoz potnikov - N₁, N₂, N₃).

Motorna vozila pa so tudi vozila na dve, tri in štiri kolesa, o katerih govori Direktiva 92/61/EGS in ki sodijo v kategorijo L. Tudi ta vozila imajo bencinske motorje na prisilni vžig in zato sodijo v okvir te uredbe, in sicer v sedanje besedilo člena 2.

Direktiva 70/220/EGS, ki je trenutno v veljavi, in Direktiva 80/1268/EGS se ne nanašata na kategorijo L. Zahteve v zvezi s škodljivimi emisijami v tej kategoriji določa Direktiva 97/24/ES, ki se ne razveljavlja. Obstaja torej možnost, da je razširitev področja uredbe na kategorijo L napaka, ki jo je treba popraviti.

Zahteve

Predlagane omejitve škodljivih emisij so dokaj smelo zastavljene, še posebej tiste za dušikove okside (NO_x). Vendar je zmanjšanje največje pri trdnih delcih, ki naj bi tudi predstavljali največjo grožnjo za človekovo zdravje. Poleg emisij trdnih delcev predstavljajo grožnjo tudi emisije predhodnikov ozona – ogljikovodikov in dušikovega oksida – za katere standardi Euro 5 uvajajo nadaljnje omejitve.

Čeprav nihče ne nasprotuje znižanju omejitev za avtomobile na kompresijski vžig, je vendarle priporočljivo ponovno preučiti poostrene zahteve v zvezi z dušikovim oksidom pri avtomobilih na prisilni vžig, kajti zainteresirane strani poskušajo dokazati, da bo to zahtevalo uporabo tehnik zmanjševanja emisij, ki še niso dovolj "zrele", še posebej pri avtomobilih z motorji na spontani vžig. Njihova uvedba bi malim proizvajalcem povzročila hude probleme in bi lahko vplivala na konkurenčnost industrije motornih vozil. Poleg tega bi uporaba takšnih tehnik še dodatno zvišala stroške proizvodnje in s tem cene vozil. Ker je v nekaterih državah članicah večina voznega parka stara več kot 10 let, bi višje cene avtomobilov upočasnile proces njegove obnove, kar bi morali obravnavati tudi z vidika čistosti zraka.

Roki za uvedbo standardov Euro 5

Roki za uvedbo standardov Euro 5 so navedeni v členu 9(2) in (3) v obliki 'prilagodljivih datumov', z drugimi besedami datumov, ki so odvisni od datuma začetka veljavnosti uredbe, ki pa še ni znan. Zaradi člena 18(3) jih ni možno niti približno določiti, saj ta določa, da se datumi, navedeni v členih 9(2) in (3), če Komisija predlogov sprememb ne bo sprejela v šestih mesecih od datuma začetka veljavnosti uredbe, nadomestijo z datumi, navedenimi v predlogih sprememb ali v izvedbenih ukrepih. V tem primeru lahko torej pride do pomembne spremembe datuma začetka uporabe.

Homologacija nadomestnih delov

Uredba zajema tudi homologacijo nadomestnih delov (člen 1), vendar se določbe nanašajo zgolj na nadomestne katalizatorje (člen 10). Obstoječe določbe Direktive 70/220/EGS že predpisujejo zahtevo po takšni homologaciji. Te določbe so pomembne zato, ker kakovost katalizatorjev odločilno vpliva na škodljive emisije.

Vendar obstajajo številni dvomi, kot na primer odsotnost vsakršne določbe, ki bi nalagala obveznosti proizvajalcem katalizatorjev (obveznosti proizvajalcev vozil so določene v členu 4), kajti člen 10(1) se nanaša zgolj na nadomestne katalizatorje, namenjene vozilom, ki niso opremljena z vgrajenimi napravami za diagnostiko (OBD); obstoječe določbe iz Direktive 2002/80/ES se nanašajo tudi na katalizatorje, namenjene vozilom z vgrajeno napravo za diagnostiko (OBD); Komisija ne pojasni, zakaj predlaga ohlapnejše določbe. Člen 10(2) pooblašča nacionalne organe, da podeljene homologacije razširijo, vendar natančno ne navaja, ali bodo dolgoročno priznane za namene iz odstavka 1.

Razveljavitev

Direktive, razveljavljene na osnovi člena 17, se lahko razdeli v dve skupini:

- glede na škodljive emisije – Direktiva 70/220/EGS in direktive, ki jo spreminjajo, to so direktive 89/458/EGS, 91/441/EGS, 93/59/EGS, 94/12/ES, 96/69/ES, 98/69/ES,
- glede na emisije goriva in ogljikovega dioksida - Direktiva 80/1268/EGS in Direktiva 2004/3/ES, ki jo spreminja.

V svojem obrazložitvenem memorandumu Komisija ne pojasni, zakaj druge direktive (npr. 83/351/EGS, 1999/102/ES, 2001/1/ES in druge), ki spreminjajo Direktivo 70/220/EGS in druge direktive (93/116/ES, 1999/100ES), ki spreminjajo Direktivo 80/1268/EGS, niso razveljavljene.

Sklepne ugotovitve

Ugodnosti, ki jih prinaša ta uredba, vključujejo naslednje:

- visoka raven zaščite naravnega okolja z omejitvami škodljivih emisij vozil,
- povečana konkurenčnost v industriji motornih vozil,
- boljša kakovost avtomobilskih storitev in nižji stroški zaradi uvedbe zahteve za

proizvajalce, da dajo na voljo podatke o popravilu vozil.

PREDLOGI SPREMEMB

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, da v svoje poročilo vključi naslednje predloge sprememb:

Besedilo, ki ga predlaga Komisija¹

Predlogi sprememb Parlamenta

Predlog spremembe 1 UVODNA IZJAVA 4 A (novo)

(4a) Da bi dosegli cilje EU na področju kakovosti zraka, je potrebno trajno prizadevanje za zmanjšanje emisij vozil. Zato bi morala industrija imeti jasne informacije o prihodnji reviziji te uredbe. Komisija mora torej čim prej pripraviti predlog revizije, ki bo vseboval nove omejitve emisij, t.i. standard Euro 6.

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 in nižji stroški zdravstva ***kot tudi celotne emisije CO₂.***

Obrazložitev

Pri določanju emisijskih standardov je treba upoštevati emisije CO₂. Zmanjšanje emisij lahko poveča emisije CO₂, kar je znano dejstvo in ga priznava tudi zakonodaja o kakovosti zraka.

Predlog spremembe 3 UVODNA IZJAVA 8 A (novo)

(8a) Treba je nadaljevati s prizadevanji za uvedbo strožjih omejitev emisij, vključno z

¹ Še ni objavljeno v UL.

zmanjšanje in omejitvi emisij CO2 glede na dejansko uporabo vozil.

Obrazložitev

Za dosego ciljev Kjotskega protokola in zmanjšanje lokalnega onesnaževanja so potrebna nadaljnja prizadevanja za strožje omejitve emisij.

Predlog spremembe 4
ČLEN 1, Odstavek 1

Ta uredba določa zahteve za podelitev homologacije za motorna vozila in nadomestne dele, kot so nadomestni katalizatorji, glede na njihove emisije.

Ta uredba določa zahteve za podelitev homologacije za motorna vozila in nadomestne dele, kot so nadomestni katalizatorji ***in filtri za trdne delce***, glede na njihove emisije.

Obrazložitev

Za omejitev emisij trdnih delcev iz vozil na prisilni vžig bodo filtri za trdne delce bistvenega pomena (glej kratko obrazložitev – pravni elementi predloga. Povzetek predlaganega ukrepa, drugi odstavek). Filtri morajo zato biti predmet homologacije, tako kot katalizatorji.

Predlog spremembe 5
ČLEN 2, Odstavek 1, Točka (A)

(a) motorji na prisilni vžig;

(a) motorji na prisilni vžig ***kategorij M in N, kot jih določa [Priloga II] k Direktivi 70/156/EGS;***

Predlog spremembe 6
ČLEN 2, Odstavek 1, Točka (B)

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

(b) bencinskimi motorji na prisilni vžig kategorij M1 in N1, kot jih določa [Priloga II] k Direktivi ***70/156/EGS***, in

Obrazložitev

Potrebno pojasnilo.

Predlog spremembe 7
ČLEN 3, TOČKA 14 A (novo)

***(14a) „originalni filter za trdne delce”
pomeni filter za trdne delce, zajet z
homologacijo, podeljeno za vozila;***

Obrazložitev

V predlogu Komisije manjka opredelitev.

Predlog spremembe 8
ČLEN 3, TOČKA 14 B (novo)

***(14b) „nadomestni filter za trdne delce”
pomeni filter za trdne delce, ki je namenjen
za nadomestitev originalnega filtra za trdne
delce in se ga lahko odobri kot samostojno
tehnično enoto, kot to določa Direktiva
[XXXX/XX/ES].***

Obrazložitev

V predlogu Komisije manjka opredelitev.

Predlog spremembe 9
ČLEN 4, ODSTAVEK 1

1. Proizvajalci morajo zagotoviti, da so vsa vozila, ***predložena*** v homologacijo zaradi prodaje, registracije ali začetka uporabe v Skupnosti, ***skladna*** s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

1. Proizvajalci morajo zagotoviti, da so vsa vozila ***in nadomestni deli, ki so predloženi*** v homologacijo zaradi prodaje, registracije ali začetka uporabe v Skupnosti, ***skladni*** s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Predlog spremembe 10
ČLEN 4, ODSTAVEK 2

2. Proizvajalci zagotovijo, da se upoštevajo postopki homologacije za potrjevanje skladnosti proizvodnje, trajnosti naprav za

2. Proizvajalci sprejmejo tehnične ukrepe, ki zagotavljajo, da vozila izpolnjujejo zahteve glede emisij iz izpušne cevi in

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.

emisij hlapov v skladu s to uredbo skozi vso normalno življenjsko dobo vozil ob normalnih pogojih uporabe. Za namene te uredbe so proizvajalci odgovorni, da so vozila iz proizvodnje skladna z ustreznim homologiranim tipom in da zagotovijo zadovoljivo delovanje naprav za uravnavanje emisij v uporabi za obdobje do 5 let ali 100 000 km, kar koli nastopi prej.

Predlog spremembe 11
ČLEN 5, Odstavek 4, Točka (D)

d) trajnostjo naprav za uravnavanje emisij, **nadomestnih sistemov za uravnavanje emisij**, skladnostjo med delovanjem, skladnostjo proizvodnje in preskusom primernosti za vožnjo po cesti;

d) trajnostjo naprav za uravnavanje emisij, skladnostjo med delovanjem, skladnostjo proizvodnje in preskusom primernosti za vožnjo po cesti;

Predlog spremembe 12
ČLEN 5, Odstavek 4, Točka (I A) (novo)

ia) nadomestni katalizatorji in filtri za trdne delce.

Predlog spremembe 13
ČLEN 8

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.

Komisija v skladu s postopkom iz člena 37(2) Direktive [XXXX/XX/ES] **in ob upoštevanju določb iz člena 8 Sklepa 1999/468/ES** sprejme ukrepe, potrebne za izvajanje členov 6 in 7. To vključuje opredelitev tehničnih specifikacij, ki se nanašajo na način zagotavljanja informacij o popravilih.

Obrazložitev

Predlagani predlog spremembe bi Parlamentu omogočil sodelovanje, če bi bili bistveno spremenjeni izvedbeni ukrepi, za katere je potrebno posvetovanje s Parlamentom.

Predlog spremembe 14
ČLEN 9, ODSTAVEK 2

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.

2. Z veljavnostjo od **1. januarja 2009** in od **1. januarja 2010** 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.

Obrazložitev

Primeren datum za začetek veljavnosti. Države članice in proizvajalci morajo čim prej izvedeti datum začetka veljavnosti standarda Euro 5. Prilagodljive datume bi bilo koristno zamenjati s fiksnimi datumi. V direktivah o škodljivih emisijah, ki spreminjajo Direktivo 70/220/EGS, so bili vedno uporabljeni fiksni datumi. To načelo se je v preteklosti izkazalo za smotno.

Predlog spremembe 15
ČLEN 9, ODSTAVEK 3

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.

3. Z veljavnostjo od **1. januarja 2010** in od **1. januarja 2011** 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.

Obrazložitev

Primeren datum za začetek veljavnosti. Države članice in proizvajalci morajo čim prej izvedeti datum začetka veljavnosti standarda Euro 5. Prilagodljive datume bi bilo koristno zamenjati s fiksnimi datumi. V direktivah o škodljivih emisijah, ki spreminjajo Direktivo 70/220/EGS, so bili vedno uporabljeni fiksni datumi. To načelo se je v preteklosti izkazalo za smotno.

Predlog spremembe 16
ČLEN 10, NASLOV

Homologacija nadomestnih *sestavnih delov*

Homologacija nadomestnih *delov*

Obrazložitev

Cilj je standardizirati terminologijo. V členu 1 je uporabljen izraz 'nadomestni deli', medtem ko v členu 10 najdemo izraz 'nadomestni sestavni deli'.

Predlog spremembe 17
ČLEN 10, ODSTAVEK -1 (novo)

-1. Z veljavnostjo od datuma začetka veljavnosti te uredbe, če tako zahteva proizvajalec, nacionalni organi zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije motornih vozil, ne smejo zavrniti podelitve ES-homologacije za nadomestne katalizatorje ali filtre za trdne delce oziroma prepovedati njihovo prodajo ali namestitev na vozilo, kadar so ti skladni s to uredbo in njenimi izvedbenimi ukrepi.

Obrazložitev

Dodana je določba, ki postavlja datum, po katerem države članice ne smejo zavrniti podelitve homologacije za nadomestne dele, če so usklajeni s to uredbo.

Predlog spremembe 18
ČLEN 10, ODSTAVEK 1

1. Za nove nadomestne katalizatorje, namenjene za namestitev 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.

1. Nacionalni organi zavrnejo ES-homologacijo za nove vrste nadomestnega katalizatorja ali filtra za trdne delce, če te niso skladne s to uredbo ali njenimi izvedbenimi ukrepi.

Obrazložitev

Dodana je določba, ki postavlja datum, po katerem države članice ne smejo zavrniti podelitve homologacije za nadomestne dele, če so usklajeni s to uredbo.

Predlog spremembe 19 ČLEN 11, ODSTAVEK 1

1. **Države članice lahko** predvidijo finančne spodbude v zvezi z motornimi vozili iz serijske proizvodnje, ki so skladna s to uredbo.

1. **Z veljavnostjo od datuma začetka veljavnosti te uredbe lahko države članice** predvidijo finančne spodbude v zvezi z motornimi vozili iz serijske proizvodnje, ki so skladna s to uredbo.

Obrazložitev

Ob upoštevanju določb člena 18(2); člen 9(1) vključuje datum začetka veljavnosti, medtem ko v členu 11 tega datuma ni. Načeloma morajo biti finančne spodbude uvedene s 1. januarjem 2006, kajti možnost podeljevanja spodbud za vozila Euro 4 preneha veljati 31. decembra 2005. Vendar v okviru te uredbe ta možnost ne obstaja.

Predlog spremembe 20 ČLEN 11, ODSTAVEK 2

2. Države članice **lahko** predvidijo finančne spodbude za nadgradnjo vozil v uporabi, da bi ta dosegla mejne vrednosti emisij, določene v tej uredbi, in za odstranitev vozil, ki ne ustrezajo.

2. **Z veljavnostjo od datuma začetka veljavnosti te uredbe lahko** države članice predvidijo finančne spodbude za nadgradnjo vozil v uporabi, da bi ta dosegla mejne vrednosti emisij, določene v tej uredbi, in za odstranitev vozil, ki ne ustrezajo.

Obrazložitev

Ob upoštevanju določb člena 18(2); člen 9(1) vključuje datum začetka veljavnosti, medtem ko v členu 11 tega datuma ni. Načeloma morajo biti finančne spodbude uvedene s 1. januarjem 2006, kajti možnost podeljevanja spodbud za vozila Euro 4 preneha veljati 31. decembra 2005. Vendar v okviru te uredbe ta možnost ne obstaja.

Predlog spremembe 21 ČLEN 13, ODSTAVEK 2

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

2. Treba je preučiti možnost vključitve emisij metana v izračun emisij ogljikovega dioksida **in sprejetja ukrepov za**

***preskušanje, pojasnjevanje in omejevanje
emisij metana.***

Obrazložitev

Predlog Komisije mora od samega začetka dovoljevati različne specifične lastnosti metanskih in nemetanskih ogljikovodikov. Predlog spremembe predvideva pristop, ki je že opredeljen v uvodni izjavi 8 in je skladen s spodbujanjem uporabe alternativnih goriv, med katera Komisija uvršča naravni plin, ki ima visoko vsebnost metana.

Predlog spremembe 22
ČLEN 18, ODSTAVEK 2

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

2. **Z izjemo členov 9(1) in 11** ta uredba velja od [18 mesecev po začetku **njene** veljavnosti].

Obrazložitev

Besedilo je treba pojasniti in poenostaviti.

Predlog spremembe 23
PRILOGA I, TABELA 1, STOLPEC 1, KATEGORIJA M, OPOMBA 2 A (novo)

(2a) Omejitve emisij se nanašajo na vozila kategorije M, pri katerih največja dovoljena skupna masa ne presega 3 500 kg.

Obrazložitev

Uredba 97/68/ES določa, da je potrebno na vozilih z bencinskimi motorji na prisilni vžig opraviti naslednje preskuse:

- za vozila, pri katerih največja dovoljena masa ne presega 3 500 kg (kategorije M1, N1) – tip I, III, IV, V, VI in OBD,

- za vozila, pri katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg (kategorije M1, M2, M3, N2, N3) – tip II, tip III.

V skladu s Prilogo I je treba na vseh vozilih kategorije M in ne samo na tistih, pri katerih največja dovoljena masa ne presega 3 500 kg (črka 'M' v stolpcu 'kategorija' v tabelah), opraviti preskuse tipa I (tabela 1), kakor tudi tipov V in VI (tabela 3). To kaže na spremembo obstoječih določb, o katerih kratka obrazložitev ne govori.

Predlog spremembe 24
PRILOGA I, TABELA 3, STOLPEC 1, KATEGORIJA M, OPOMBA 1 (novo)

(1) Omejitev emisij se nanaša na vozila kategorije M, pri katerih največja dovoljena skupna masa ne presega 3 500 kg.

Obrazložitev

Uredba 97/68/ES določa, da je potrebno na vozilih z bencinskimi motorji na prisilni vžig opraviti naslednje preskuse:

- za vozila, pri katerih največja dovoljena masa ne presega 3 500 kg (kategorije M1, N1) – tip I, III, IV, V, VI in OBD,

- za vozila, pri katerih največja dovoljena masa presega 3 500 kg (kategorije M1, M2, M3, N2, N3) – tip II, tip III.

V skladu s Prilogo I je treba na vseh vozilih kategorije M in ne samo na tistih, pri katerih največja dovoljena masa ne presega 3 500 kg (črka 'M' v stolpcu 'kategorija' v tabelah), opraviti preskuse tipa I (tabela 1), kakor tudi tipov V in VI (tabela 3). To kaže na spremembo obstoječih določb, o katerih kratka obrazložitev ne govori.

POSTOPEK

Naslov	Predlog 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
Referenčni dokumenti	KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD)
Pristojni odbor	ENVI
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 19.1.2006
Okrepljeno sodelovanje – datum razglasitve na zasedanju	16.3.2006
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Bogusław Liberadzki 7.2.2006
Nadomeščeni/-a pripravljavec/-ka mnenja	
Obravnava v odboru	20.4.2006 19.6.2006
Datum sprejetja	20.6.2006
Izid končnega glasovanja	+: 32 –: 0 0: 3
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Michael Henry Nattrass, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Armando Veneto, Marta Vincenzi
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Fausto Correia, Den Dover, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Helmuth Markov, Rosa Miguélez Ramos, Kathy Sinnott
Namestniki (člen 178(2)), navzoči pri končnem glasovanju	
Pripombe (na voljo samo v enem jeziku)	