

EIROPAS PARLAMENTS

2004



2009

Sesijas dokuments

A6-0329/2008

11.8.2008

*****I** **ZIŅOJUMS**

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI) un piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai (COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja

Referents: *Matthias Groote*

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums

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

(Norādīto procedūru izvēlas atkarībā no Komisijas ierosinātā juridiskā pamata)

Grozījumi normatīvā tekstā

Parlamenta grozījumos izmaiņas ir ***treknrakstā un slīprakstā***. Attiecībā uz normatīviem grozījumu aktiem tās daļas, kuras tiek pārņemtas no jau esoša teksta, ko Parlaments vēlas grozīt, lai gan Komisija to nav grozījusi, ir izceltas ***treknrakstā***. Iespējamie teksta fragmentu svītrojumi tiek apzīmēti šādi: [...]. Teksts *parastā slīprakstā* tehniskajiem dienestiem norāda tās normatīvā teksta daļas, kurās ir ierosināti labojumi galīgajam teksta variantam (piemēram, nepārprotami kļūdainas teksta daļas vai to izlaidumi kādā no valodām). Šie labojumu ierosinājumi jāapstiprina attiecīgajiem tehniskajiem dienestiem.

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS	5
PASKAIDROJUMS	25
IEKŠĒJĀ TIRGUS UN PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBAS KOMITEJAS ATZINUMS	27
TRANSPORTA UN TŪRISMA KOMITEJAS ATZINUMS	39
PROCEDŪRA	56

EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI) un piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai (COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

(Koplēmuma procedūra, pirmais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2007)0851),
 - ņemot vērā EK līguma 251. panta 2. punktu un 95. pantu, saskaņā ar kuriem Komisija tam iesniedz priekšlikumu (C6-0007/2008),
 - ņemot vērā Reglamenta 51. pantu,
 - ņemot vērā Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas ziņojumu un Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komitejas, kā arī Transporta un tūrisma komitejas atzinumus (A6-0329/2008),
1. apstiprina grozīto Komisijas priekšlikumu;
 2. prasa Komisijai šo priekšlikumu iesniegt vēlreiz, ja tā ir paredzējusi to būtiski grozīt vai aizstāt ar citu tekstu;
 3. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai.

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums 5. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Lai sasniegtu ES gaisa kvalitātei noteiktos mērķus, arī turpmāk jāstrādā, lai samazinātu transportlīdzekļu radītās emisijas. *Šim nolūkam rūpniecība jānodrošina ar skaidru informāciju par emisijas robežvērtībām nākotnē.*

Grozījums

(5) Lai sasniegtu ES gaisa kvalitātei noteiktos mērķus, arī turpmāk jāstrādā, lai samazinātu transportlīdzekļu radītās emisijas. *Tādēļ ražotājiem jāsaņem skaidra informācija par emisijas robežvērtībām nākotnē un jānodrošina tiem pienācīgs sagatavošanās laiks, kurā panākt atbilstību šīm vērtībām un vajadzīgo tehnisko attīstību.*

Pamatojums

Ir jāsasniedz Parlamenta un Komisijas mērķis uzlabot gaisa kvalitāti ES. Tomēr ražotājiem ir vajadzīgs laiks, lai varētu reaģēt uz jauniem tiesību aktiem un sagatavot tirgum nepieciešamās tehniskās izstrādes.

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums 6.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6a) Uzlabojot vecākus lielas kravnesības transportlīdzekļus ar modernākām emisijas kontroles sistēmām, tiks uzlabota gaisa kvalitāte. Komisijai jāapsver iespēja ierosināt ES tiesību aktus attiecībā uz šādām sistēmām, kas arī nodrošinātu slāpekļa dioksīda emisijas ierobežošanu no uzstādītajām emisijas kontroles sistēmām.

Pamatojums

Katru gadu aptuveni 10 % no lielas kravnesības transportlīdzekļu kopējā daudzuma tiek aizstāti ar jauniem. Tāpēc, lai pilnībā izpildītu Euro VI noteikumus, būs vajadzīgi vairāki gadi. Lai ar pašreizējo priekšlikumu panāktu maksimālu efektivitāti, Komisijai jāizpēta iespējas sagatavot ES tiesību akta priekšlikumu par pašreizējo transportlīdzekļu aprīkošanu ar emisijas kontroles sistēmām.

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums 7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(7) Nosakot emisiju standartus, jāņem vērā ietekme uz tirgu un izgatavotāju konkurētspēju, tiešās un netiešās izmaksas uzņēmumiem un iegūtās priekšrocības, jo tiek sekmēta inovācija, uzlabota gaisa kvalitāte, samazinātas veselības aprūpes izmaksas un pagarināts paredzamais dzīves ilgums.

*(7) Nosakot emisiju standartus, jāņem vērā ietekme uz tirgu un izgatavotāju konkurētspēju, tiešās un netiešās izmaksas uzņēmumiem un iegūtās priekšrocības, jo tiek sekmēta inovācija, uzlabota gaisa kvalitāte, samazinātas veselības aprūpes izmaksas un pagarināts paredzamais dzīves ilgums. ***Lai veicinātu transportlīdzekļu izgatavotāju konkurētspēju, emisijas****

standarts ir jāsaglabā nemainīgs vismaz piecus gadus.

Pamatojums

Ražotājiem ir vajadzīgs obligāts stabilitātes periods — pieci gadi — katram emisijas standartam, lai atpelnītu ieguldītos līdzekļus, kas vajadzīgi jaunas tehnoloģijas ieviešanai. Saistībā ar ļoti bieži veiktajām izmaiņām prasībās attiecībā uz emisiju ražotāji ir spiesti ieguldīt daudz resursu pašreizējo ražojumu atjaunināšanā. Tas kavē jaunu produktu nokļūšanu tirgū un mazina konkurētspēju. Tikai pietiekama un atbilstīga sagatavošanās laika nodrošināšana neradīs šķēršļus konkurētspējai un nodrošinās vides jomā noteikto mērķu sasniegšanu ilgtermiņā.

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums 8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(8) Nepieciešama neierobežota piekļuve transportlīdzekļu remonta informācijai, izmantojot standartformātu, ko lieto tehniskas informācijas iegūšanai, un efektīva konkurence transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijas dienestu tirgū, lai uzlabotu iekšējā tirgus darbību jo īpaši attiecībā uz preču brīvu apriti, brīvību veikt uzņēmējdarbību un brīvību sniegt pakalpojumus. Liela šādas informācijas daļa saistīta ar iebūvētām diagnostikas sistēmām un to mijiedarbību ar citām transportlīdzekļa sistēmām. Jānosaka tās informācijas tehniskās specifikācijas, kas izgatavotājiem jāsniedz tīmekļa vietnēs, un mērķtiecīgi pasākumi, lai mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MVU) nodrošinātu pienācīgu piekļuvi informācijai.

Grozījums

(8) Nepieciešama neierobežota piekļuve transportlīdzekļu remonta informācijai ***vispiemērotākā veidā, neradot atbilstīgi iegūtajam labumam nesamērīgu slogu patērētājiem***, izmantojot standartformātu, ko lieto tehniskas informācijas iegūšanai, un efektīva konkurence transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijas dienestu tirgū, lai uzlabotu iekšējā tirgus darbību jo īpaši attiecībā uz preču brīvu apriti, brīvību veikt uzņēmējdarbību un brīvību sniegt pakalpojumus. Liela šādas informācijas daļa saistīta ar iebūvētām diagnostikas sistēmām un to mijiedarbību ar citām transportlīdzekļa sistēmām. Jānosaka tās informācijas tehniskās specifikācijas, kas izgatavotājiem jāsniedz tīmekļa vietnēs, un mērķtiecīgi pasākumi, lai mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MVU) nodrošinātu pienācīgu piekļuvi informācijai.

Pamatojums

Komisijai jābūt pilnvarotai pieņemt tikai atbilstīgus pasākumus attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai. Nav pamata radīt patērētāju ieguvumiem nesamērīgu slogu. Piemēram, nav piemēroti attiecināt definīciju par remonta un

tehniskās apkopes informāciju arī uz attālināto diagnosticēšanu un piespiest ražotājus nodrošināt akreditētiem neatkarīgiem remontētājiem piekļuvi transportlīdzekļa drošības sistēmai.

Ir nevis piemēroti, bet gan nepieciešami noteikt informācijas tehniskās specifikācijas, kas ražotājiem jāievēro attiecībā uz tīmekļa vietnēm.

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums 8.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(8a) Ne vēlāk kā ...* Komisijai jāpārskata, kā darbojas neierobežota piekļuve transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, lai noteiktu, vai vajadzētu apvienot visus noteikumus par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai pārskatītā pamatdirektīvā par transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu. Ja noteikumi par piekļuvi šādai informācijai ir apvienoti minētā veidā, ir jāatceļ šīs regulas attiecīgie noteikumi, kamēr tiek saglabātas pašreizējās tiesības piekļūt remonta un tehniskās apkopes informācijai.

** Četrus gadus pēc šīs regulas spēkā stāšanās brīža.*

Pamatojums

Noteikumi par piekļuvi visai remonta un tehniskās apkopes informācijai ir jāiekļauj pamatdirektīvā par tipa apstiprinājumu vai citā pamattiesību aktā par tipa apstiprinājumu. Atbilstīgajā Euro V/VI regulējumā par vieglajiem automobiļiem ((EK) Nr. 715/2007) ietilpst identisks apsvēruma (Nr. 9).

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums 8.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(8b) Komisijai ir jānodrošina, izmantojot,

piemēram, Eiropas Standartizācijas komitejas darbu, izstrādāt starptautiski saskaņotu standarta formātu neierobežotai un standartizētai piekļuvei transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

Pamatojums

Lai nodrošinātu starptautiski saskaņotu regulējumu attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem un lai saskaņotu līdz šim vēl neskartas jomas, Komisijai ir jāmudina izstrādāt starptautiski saskaņotu ISO standarta formātu piekļuvei remonta informācijai.

Grozījums Nr. 7

**Regulas priekšlikums
8.c apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(8c) Ir būtiski izstrādāt kopīgu Eiropas standartu iebūvētās diagnostikas informācijas un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijas formātam. Tā kā pašreizējo Strukturēto informācijas standartu organizācijas (OASIS) formātu nevar pilnībā piemērot iebūvētās diagnostikas informācijai un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļiem, Eiropas Standartizācijas komiteja ir pilnvarota izstrādāt paplašinātu standartu šādai informācijai. Šā standarta pamatā jābūt OASIS formātam, pielāgojot to lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu īpašajām vajadzībām. Tiklīdz Eiropas Standartizācijas komiteja ir pieņēmusi minēto standartu, iebūvētās diagnostikas informācija un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļiem ir jāsniedz viegli pieejamā veidā un formātā, kas garantē nediskriminējošu piekļuvi. Šai informācijai jābūt pieejamai ražotāju

tūmekļa vietnēs vai, ja tas nav iespējams informācijas satura dēļ, citā atbilstīgā veidā. Specifikācijas attiecībā uz tehniskās informācijas jomu, kas noteikta OASIS dokumentā SC1-D2, ir jāiekļauj šīs regulas īstenošanai pieņemtajos pasākumos.

Pamatojums

Lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļus bieži vien izgatavo viens ražotājs, taču ļoti daudzu transportlīdzekļu ražošana notiek vairākos posmos, un tos pārdod atsevišķi pa daļām, piemēram, kā šasijas un dzinējus. Otrreizējam tirgum ir vajadzīga remonta informācija gan par pilnībā samontētiem transportlīdzekļiem, gan par transportlīdzekļiem, ko pārdod atsevišķi pa daļām, piemēram, kā dzinējus vai šasijas.

Noteikumus par piekļuvi remonta un tehniskās apkopes informācijai nevar vienkārši pārnest no Euro V (vieglie automobiļi) uz Euro VI (lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļi). Tādēļ standarta formāts ir jāpielāgo lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļu ražošanas nozares vajadzībām.

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums

15. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(15) Lai labāk kontrolētu ekspluatācijas radītās faktiskās emisijas, tostarp OCE, un atvieglotu ekspluatācijas atbilstības procesu, jāpieņem testēšanas metodes un veiktspējas prasības, kuru pamatā ir pārnēsājama emisijas mērīšanas sistēmu (PEMS) izmantošana.

Grozījums

(15) Lai labāk kontrolētu ekspluatācijas radītās faktiskās emisijas, tostarp OCE, un atvieglotu ekspluatācijas atbilstības procesu, ***atbilstīgā laika posmā*** jāpieņem testēšanas metodes un veiktspējas prasības, kuru pamatā ir pārnēsājama emisijas mērīšanas sistēmu (PEMS) izmantošana.

Pamatojums

Šo elementu iekļaušana ir ļoti svarīgs jautājums, lai nodrošinātu vispārēji saskaņotu likumdošanu un ES ražošanas nozares vispārējo konkurētspēju. Komisijai jābūt noteiktākai savos formulējumos un jāiekļauj šāds vispārējais tehniskais regulējums Euro VI.

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums

18.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(18a) Dalībvalstīm ir jāizstrādā efektīvi pasākumi, lai nodrošinātu pašreizējo lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļu modernizēšanu saskaņā ar Euro VI standartiem.

Pamatojums

Transportlīdzekļu parka lielu daļu vēl daudzus gadus veidos pašreizējie transportlīdzekļi, un to modernizēšana var lielā mērā veicināt emisijas samazināšanu.

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums 18.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(18b) Dalībvalstīm regulāri jāpārtrauc transportlīdzekļu atjaunošana un modernizēšana, jāpastiprina centieni samazināt to transportlīdzekļu skaitu, kuri rada lielāku piesārņojumu, un katru gadu jāziņo par rezultātiem Komisijai.

Pamatojums

Pārraudzība un ziņošana var veicināt emisijas samazināšanas politikas turpmāko efektivitāti.

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums 24. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(24) Īpaši Komisijai piešķiramas pilnvaras I pielikumā ieviest robežvērtības, pamatojoties uz makrodaļiņu skaitu, precizēt NO₂ komponenta pieļaujamā līmeņa vērtību NO_x robežvērtībā, noteikt precīzas procedūras, testus un prasības tipa

(24) Īpaši Komisijai piešķiramas pilnvaras I pielikumā ieviest robežvērtības, pamatojoties uz makrodaļiņu skaitu, **vajadzības gadījumā** precizēt NO₂ komponenta pieļaujamā līmeņa vērtību NO_x robežvērtībā, noteikt precīzas

apstiprinājumam, makrodaļiņu skaita mērīšanas procedūru un pieņemt pasākumus par ārpuscikla emisijām, piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai un testa cikliem, ko izmanto emisiju mērīšanā. Tā kā šādiem pasākumiem ir vispārīga darbības joma un tie veidoti, lai papildinātu šo regulu, jo pievieno jaunus nebūtiskus elementus, tie jāpieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas paredzēta Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā.

procedūras, testus un prasības tipa apstiprinājumam, makrodaļiņu skaita mērīšanas procedūru un pieņemt pasākumus par ārpuscikla emisijām, **pārnēsājamu emisijas mērīšanas sistēmu izmantošanu**, piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai un testa cikliem, ko izmanto emisiju mērīšanā. Tā kā šādiem pasākumiem ir vispārīga darbības joma un tie veidoti, lai papildinātu šo regulu, jo pievieno jaunus nebūtiskus elementus, tie jāpieņem saskaņā ar regulatīvo kontroles procedūru, kas paredzēta Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā.

Pamatojums

Mērot emisiju patiesajos ceļa apstākļos, rezultāti bieži vien ir ļoti atšķirīgi salīdzinājumā ar rādītājiem, ko iegūst pārbaudes ciklā. Lai novērstu, ka transportlīdzekļus īpaši sagatavo pārbaudes ciklam un ārpus tā tie rada vairāk emisijas, ir jāizmanto pārnēsājamas emisijas mērīšanas sistēmas un jāpārbauda ārpuscikla emisija.

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums

2. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Šo regulu piemēro, neierobežojot Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu.

Grozījums

Šo regulu piemēro, neierobežojot Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu **un radot iespēju konkrētos gadījumos attiecināt apstiprinājumu, kas piešķirts transportlīdzekļiem, kuru standartmasa ir ≤ 2610 kg, arī uz līdzīgiem transportlīdzekļu tipiem, kuru standartmasa ir ≤ 2840 kg.**

Pamatojums

Daļai vieglo transportlīdzekļu tipu ir vienāda tehniskā bāze. Atkarībā no konkrētās izmantotās virsbūves to svars var būt tieši zem robežvērtības vai vienāds ar to. Tas nozīmē, ka divi tehniskā ziņā identiski transportlīdzekļi tiks uzskatīti par atšķirīgiem — vienu uzskatīs par vieglo transportlīdzekli, otru par kravas transportlīdzekli. Tas radīs atšķirības attiecībā uz tehniskajām prasībām tipa apstiprinājumam. Lai šo situāciju padarītu skaidrāku, ir pievienoti Regulas 715/2007/EK noteikumi attiecībā uz šo jautājumu.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1) „motors” ir *transportlīdzekļa dzinēja piedziņas avots, kam kā atsevišķai tehniskai vienībai, kā definēts Direktīvas 2007/46/EK 3. panta 25. punktā, var piešķirt tipa apstiprinājumu;*

Grozījums

1) „motora sistēma” ir *dzinējs, emisijas samazināšanas sistēma un datu pārraides saskarne (aparātūra un paziņojumi) starp motora sistēmas elektronisko (-ajiem) vadības bloku (-iem) un citiem piedziņai vai transportlīdzeklī paredzētajiem vadības blokiem;*

Pamatojums

Attiecībā uz 1. punktu — Euro VI ievērošana ir jāattiecina uz visu „motora sistēmu”. Motora sistēma ir dzinēja, izplūdes gāzu apstrādes sistēmas un papildu vadības bloku optimāls apvienojums. „Motora” definīcija ir atbilstīgi jāmaina vai jāaizstāj ar „motora sistēmas” definīciju. Starptautiski saskaņotās celtpējas/kravnesības sertifikācijas vispārējā tehniskajā regulējumā Nr. 4 jau ir iekļautas „motora sistēmas”, „motora” un „izplūdes gāzu apstrādes sistēmas” definīcijas, kuras šeit atbilstīgi var pārņemt.

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums

3. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

1a) „dzinēja tips” ir dzinēja kategorija, kurā ietilpst dzinēji ar vienādām raksturīgajām pazīmēm;

Grozījums

Pamatojums

Attiecībā uz 1. punktu — Euro VI ievērošana ir jāattiecina uz visu „motora sistēmu”. Motora sistēma ir dzinēja, izplūdes gāzu apstrādes sistēmas un papildu vadības bloku optimāls apvienojums. „Motora” definīcija ir atbilstīgi jāmaina vai jāaizstāj ar „motora sistēmas” definīciju. Starptautiski saskaņotās celtpējas/kravnesības sertifikācijas vispārējā tehniskajā regulējumā Nr. 4 jau ir iekļautas „motora sistēmas”, „motora” un „izplūdes gāzu apstrādes sistēmas” definīcijas, kuras šeit atbilstīgi var pārņemt.

Grozījums Nr. 15

Regulas priekšlikums
3. pants – 1.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1b) „dūmgāzes pēcapstrādes sistēma” ir katalizators (oksidācijas vai trīs pakāpju), makrodaļiņu filtrs, DeNOx sistēma, DeNOx un makrodaļiņu apvienojums vai cita emisijas samazināšanas ierīce, kas ir pakārtota dzinējam; šajā definīcijā neietilpst izplūdes gāzu recirkulācija, kas uzskatāma par dzinēja pamatsastāvdaļu;

Pamatojums

Attiecībā uz 1. punktu — Euro VI ievērošana ir jāattiecina uz visu „motora sistēmu”. Motora sistēma ir dzinēja, izplūdes gāzu apstrādes sistēmas un papildu vadības bloku optimāls apvienojums. „Motora” definīcija ir atbilstīgi jāmaina vai jāaizstāj ar „motora sistēmas” definīciju. Starptautiski saskaņotās celtpējas/kravnesības sertifikācijas vispārējā tehniskajā regulējumā Nr. 4 jau ir iekļautas „motora sistēmas”, „motora” un „izplūdes gāzu apstrādes sistēmas” definīcijas, kuras šeit atbilstīgi var pārņemt.

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums
3. pants - 7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

7) „iebūvēta diagnostika” jeb „OBD sistēma” ir sistēma **emisiju kontrolei**, kas var identificēt iespējamo darbības traucējuma zonu, izmantojot **klūdas kodus**, kas **uzglabāti** datora atmiņā;

7) „iebūvēta diagnostika” jeb „OBD sistēma” ir **transportlīdzeklī vai dzinējā iebūvēta** sistēma, kas var **atklāt darbības traucējumus un, ja iespējams, ar brīdināšanas sistēmas palīdzību norādīt to rašanos, kā arī** identificēt iespējamo darbības traucējuma zonu, izmantojot **informāciju**, kas **uzglabāta** datora atmiņā, **un paziņot šo informāciju ārpus transportlīdzekļa; Komisija saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktu var pieņemt citu definīciju, lai atspoguļotu OBD sistēmas tehnisko attīstību;**

Pamatojums

OBD sistēma patiesībā nekontrolē emisiju. OBD sistēma pārrauga to sistēmu un sastāvdaļu darbību, kuras kontrolē emisiju. Ierosinātā jaunā definīcija atbilst vienai no Starptautiski saskaņotajām iebūvētajām diagnostikas (WWH-OBD) sistēmām.

Grozījums Nr. 17

Regulas priekšlikums

3. pants - 11. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

11) „transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija” ir visa informācija, kas nepieciešama transportlīdzekļa diagnostikai, tehniskajai apkopei, pārbaudei, periodiskai uzraudzībai, remontam, atkārtotai programmēšanai **vai** atkārtotai iedarbināšanai un ko izgatavotājs sniedz pilnvarotiem pārdevējiem un remonta veicējiem, tostarp visi turpmāki šādas informācijas grozījumi un papildinājumi. Šajā informācijā ietver visu informāciju, kas nepieciešama daļu vai iekārtu uzmontēšanai transportlīdzeklī;

Grozījums

11) „transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija” ir visa informācija, kas nepieciešama transportlīdzekļa diagnostikai, tehniskajai apkopei, pārbaudei, periodiskai uzraudzībai, remontam, atkārtotai programmēšanai, atkārtotai iedarbināšanai **vai diagnostiskam atbalstam no attāluma** un ko izgatavotājs sniedz pilnvarotiem pārdevējiem un remonta veicējiem, tostarp visi turpmāki šādas informācijas grozījumi un papildinājumi. Šajā informācijā ietver visu informāciju, kas nepieciešama daļu vai iekārtu uzmontēšanai transportlīdzeklī. **Ražotājs nodrošina standartizētu, drošu, attālinātu iekārtu, lai dotu iespēju akreditētiem neatkarīgiem remontētājiem pabeigt darbības, kas saistītas ar piekļuvi transportlīdzekļa drošības sistēmai;**

Pamatojums

Ņemot vērā aizvien pieaugošo transportlīdzekļu sarežģīto (elektronisko) uzbūvi, ražotāji aizvien vairāk nodrošina attālinātās diagnostiskā atbalsta ierīces. Lai radītu līdzvērtīgus konkurences apstākļus uzņēmējiem, šīm ierīcēm jābūt pieejamām neatkarīgiem uzņēmējiem, lai dotu viņiem iespēju piedāvāt klientiem pastāvīgas izvēles iespējas remontdarbu nodrošināšanā. Turklāt ir jāpiemin drošā saziņa starp transportlīdzekli un tā ražotāju, pārkodējot imobilizācijas iekārtas un pārprogrammējot elektroniskās kontroles vienības.

Grozījums Nr. 18

Regulas priekšlikums

3. pants - 11.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

11a) „ražotājs” ir persona vai struktūra, kas apstiprinātājai iestādei atbild par visiem tipa apstiprināšanas vai atļauju piešķiršanas procesa aspektiem un par ražošanas atbilstības nodrošināšanu; nav būtiski, lai šī persona vai struktūra būtu tieši iesaistīta visos apstiprināšanas procesā iesaistītā transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības izgatavošanas posmos;

Pamatojums

Pašizskaidrojošs (definīcija no Direktīvas 2007/46/EK).

Grozījums Nr. 19

Regulas priekšlikums

5. pants - 4. punkts - ievads un a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4. Saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktā noteikto procedūru Komisija pieņem pasākumus šā panta īstenošanai. Šie pasākumi attiecas uz

a) izpūtēja emisijām, tostarp testa cikliem, ārpuscikla emisijām, makrodaļiņu skaitu, tukšgaitas motora apgriezību emisijām, dūmainību un piesārņotāju kontroles iekārtu pareizu darbību un reģenerāciju;

4. Saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktā noteikto procedūru Komisija pieņem pasākumus šā panta īstenošanai. Šie pasākumi **ir jāizstrādā vēlākais līdz 2009. gada 1. aprīlim, un tie** attiecas uz

a) izpūtēja emisijām, tostarp testa cikliem, **pārnēsājamu emisijas mērīšanas sistēmu izmantošanu, lai pārbaudītu ekspluatācijas radīto faktisko emisiju, kā arī uz ārpuscikla emisijas pārbaudi un ierobežošanu, lai ievērotu I pielikumā noteiktos emisijas ierobežojumus, un makrodaļiņu skaita robežvērtību noteikšanu, ievērojot spēkā esošās vides aizsardzības stingrās normas, tukšgaitas**

motora apgriezienu emisijām, dūmainību
un piesārņotāju kontroles iekārtu pareizu
darbību un reģenerāciju;

Pamatojums

Līdz 2009. gada 1. aprīlim ir jāizstrādā īstenošanas pasākumi, lai nodrošinātu ražotājiem un piegādātājiem informāciju, kas nepieciešama, lai savlaicīgi aprīkotu transportlīdzekļus atbilstīgi normām. Mērot emisiju patiesajos ceļa apstākļos, rezultāti bieži vien ir ļoti atšķirīgi salīdzinājumā ar rādītājiem, ko iegūst pārbaudes ciklā. Lai novērstu, ka transportlīdzekļus īpaši sagatavo pārbaudes ciklam un ārpus tā tie rada vairāk emisijas, ir jāizmanto pārņēsājamas emisijas mērīšanas sistēmas un jāpārbauda ārpuscikla emisija.

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums

5. pants - 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

***Saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK
39. panta 9. punktā noteikto procedūru
Komisija var pieņemt citus pasākumus,
kas attiecas uz īpašām procedūrām,
testiem un prasībām tipa apstiprinājuma
vajadzībām.***

svītrots

Pamatojums

Šī teksta daļa ir pārāk nenoteikta un formulēta pārāk atvērti, un tā dod Komisijai pārāk lielu rīcības brīvību komitoloģijas procedūrā. Tā rezultātā varētu aizkavēties īstenošanas pasākumu pieņemšana. Tipa apstiprinājuma prasībai jābūt galīgai. Jaunas prasības var izvirzīt tikai tad, ja iesaista arī Parlamentu un Padomi.

Grozījums Nr. 21

Regulas priekšlikums

6. pants - 1. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1. Izgatavotājs nodrošina, ka neatkarīgiem uzņēmumiem ir neierobežota un standarta piekļuve iebūvētās diagnostikas (OBD)

1. Izgatavotājs nodrošina, ka neatkarīgiem uzņēmumiem ir neierobežota un standarta piekļuve iebūvētās diagnostikas (OBD)

sistēmas informācijai un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

sistēmas informācijai, **diagnostikas un citām iekārtām, instrumentiem, tostarp atbilstīgai programmatūrai**, un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

Pamatojums

Neatkarīgiem uzņēmumiem ir nepieciešama piekļuve ražotāja oriģinālajiem instrumentiem un testa iekārtām, lai speciālisti varētu veikt remontu. Tā kā 2010. gadā beidz darboties Regula (EK) Nr. 1400/2002 par mehānisko transportlīdzekļu kategoriju atbrīvojumiem, identisks noteikums, kas nodrošina tādas pašas tiesības, ir jāiekļauj šajā regulā.

Grozījums Nr. 22

Regulas priekšlikums

6. pants - 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Izgatavotājs nodrošina, ka neatkarīgiem uzņēmumiem ir neierobežota un standarta piekļuve iebūvētās diagnostikas (OBD) sistēmas informācijai un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

Piemēro Regulas (EK) Nr. 715/2007 6. un 7. pantu.

Grozījums

1. Izgatavotājs nodrošina, ka neatkarīgiem uzņēmumiem ir neierobežota un standarta piekļuve iebūvētās diagnostikas (OBD) sistēmas informācijai un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

Vairākposmu tipa apstiprinājuma gadījumā ražotājs, kas atbild par attiecīgo apstiprinājumu, ir atbildīgs arī par to, ka gan gala ražotājs, gan neatkarīgi uzņēmumi saņem remonta informāciju saistībā ar attiecīgo posmu. Gala ražotājs atbild par informācijas sniegšanu neatkarīgiem uzņēmumiem attiecībā uz visu transportlīdzekli. Maksu par piekļuves laiku iekasē tikai vienreiz.

Regulas (EK) Nr. 715/2007 6. un 7. pantu piemēro mutatis mutandis. Iebūvētās diagnostikas un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija ir saskaņā ar Eiropas Standartizācijas komitejas standartu, tiklīdz tas ir pieņemts.

Tiklīdz Eiropas Standartizācijas komiteja ir pieņēmusi šo jauno standartu, iebūvētās diagnostikas informāciju un transportlīdzekļa remonta un tehniskās

apkopes informāciju sniedz viegli pieejamā un nediskriminējošā veidā. Informāciju publisko ražotāju tīmekļa vietnēs vai, ja tas nav iespējams informācijas satura dēļ, citā atbilstīgā veidā.

Pamatojums

Liela celšpējas/kravnesības transportlīdzekļus bieži vien izgatavo viens ražotājs. Tomēr ļoti daudzu transportlīdzekļu ražošana notiek vairākos posmos, un tos pārdod atsevišķi pa daļām, piemēram, kā šasijas un dzinējus. Otrreizējam tirgum ir vajadzīga remonta informācija gan par pilnībā samontētiem transportlīdzekļiem, gan par transportlīdzekļiem, ko pārdod atsevišķi pa daļām, piemēram, kā dzinējus vai šasijas. Noteikumus par piekļuvi remonta un tehniskās apkopes informācijai nevar vienkārši pārnest no Euro V (vieglie automobiļi) uz Euro VI (liela celšpējas/kravnesības transportlīdzekļi). Tādēļ standarta formāts ir jāpielāgo liela celšpējas/kravnesības transportlīdzekļu ražošanas nozares vajadzībām.

Grozījums Nr. 23

Regulas priekšlikums

6. pants - 2. punkts - 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

2. Lai īstenotu šā panta 1. punktu, Komisijas saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktā noteikto procedūru izstrādā un papildina tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz veidu, kādā sniedzama iebūvētās diagnostikas (OBD) sistēmas informācija un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija.

Grozījums

2. Lai īstenotu šā panta 1. punktu, Komisijas saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktā noteikto procedūru izstrādā un papildina **atbilstīgās** tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz veidu, kādā sniedzama iebūvētās diagnostikas (OBD) sistēmas informācija un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija. **Komisija ņem vērā pašreizējo informācijas tehnoloģiju un transportlīdzekļa nākotnes tehnoloģiju iespējas, kā arī pašreizējos Eiropas Standartizācijas komitejas (ISO) standartus un iespēju ieviest ISO standartu visā pasaulē.**

Pamatojums

Kad Komisija izstrādā un atjaunina tehniskās specifikācijas attiecībā uz OBD informāciju un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informāciju, ir ļoti svarīgi ņemt vērā transportlīdzekļa pašreizējo un nākotnes tehnoloģiju iespējas un ISO standartus.

Grozījums Nr. 24

Regulas priekšlikums

8. pants – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

2. Sākot ar **2014. gada 1. oktobri**, valstu iestādes gadījumā, kad jauni transportlīdzekļi neatbilst šai regulai, uzskata, ka atbilstīguma sertifikāti Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām vairs nav spēkā, un, pamatojumam atsaucoties uz emisijām, šādus transportlīdzekļus aizliedz reģistrēt, pārdot un nodot ekspluatācijā.

Grozījums

2. Sākot ar **brīdi 48 mēnešus pēc 4. panta 3. punktā, 5. panta 4. punktā un 6. panta 2. punktā minēto regulas īstenošanas pasākumu stāšanās spēkā**, valstu iestādes gadījumā, kad jauni transportlīdzekļi neatbilst šai regulai, uzskata, ka atbilstīguma sertifikāti Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām vairs nav spēkā, un, pamatojumam atsaucoties uz emisijām, šādus transportlīdzekļus aizliedz reģistrēt, pārdot un nodot ekspluatācijā.

Pamatojums

Starp īstenošanas noteikumu publiskošanas un jauno emisijas standartu spēkā stāšanās brīdi ir jānosaka 48 mēnešu ilgs laiks, lai nodrošinātu, ka ražotāju un piegādātāju rīcībā ir visi dati, kas ļauj aprīkot jaunus transportlīdzekļus ar nepieciešamajām tehniskajām iekārtām.

Grozījums Nr. 25

Regulas priekšlikums

10. pants

Komisijas ierosinātais teksts

10. pants

Finanšu stimuli

1. Stājoties spēkā šīs regulas īstenošanas noteikumiem, dalībvalstis var nodrošināt finanšu stimulus, kurus piemēro tiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem sērijveida ražošanā, kuri atbilst šai regulai.

Šos stimulus piemēro visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst šai regulai un laisti attiecīgās dalībvalsts

Grozījums

svītrots

tīrgū. Tomēr tos vairs nepiemēro vēlākais 2014. gada 1. oktobrī.

2. Stājoties spēkā šīs regulas īstenošanas noteikumiem, dalībvalstis var piešķirt finanšu stimulus par transportlīdzekļiem, kas ir ekspluatācijā, bet tiek atkārtoti pielāgoti I pielikumā noteiktajām emisijas robežvērtībām, un transportlīdzekļiem, kuri neatbilst šai regulai un tiek nodoti metāllūžņos.

3. Katra tipa mehāniskajam transportlīdzeklī 1. un 2. punktā noteiktie stimuli nedrīkst pārsniegt tādu tehnisko iekārtu papildizmaksas, kas ieviestas, lai nodrošinātu atbilstību I pielikumā noteiktajiem emisijas ierobežojumiem, tostarp izmaksām par uzstādīšanu transportlīdzeklī.

4. Komisija jāinformē par plāniem ieviest vai mainīt 1. un 2. punktā minētos finanšu stimulus.

Pamatojums

Ļaujot atsevišķām dalībvalstīm izmantot finanšu stimulus, tiek pārkāpti vienota tirgus principi un apdraudēta konkurētspēja.

Grozījums Nr. 26

Regulas priekšlikums 12. pants

Komisijas ierosinātais teksts

1. Pēc tam, kad **pabeigta** ANO/EEK Makrodaļiņu mērīšanas **programma**, kuru vada Pasaules forums transportlīdzekļu regulējuma saskaņošanai, Komisija, nepazeminot vides aizsardzības līmeni Kopienā, veic **šādu** pasākumus:

a) ievieš robežvērtības, pamatojoties uz

Grozījums

1. Pēc tam, kad **pabeigtas** ANO/EEK Makrodaļiņu mērīšanas programmas **attiecīgās daļas**, kuru vada Pasaules forums transportlīdzekļu regulējuma saskaņošanai, **un ne vēlāk kā 2009. gada 1. aprīlī** Komisija, nepazeminot vides aizsardzības līmeni Kopienā, veic **šādus** pasākumus **saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktu**:

a) ievieš robežvērtības, pamatojoties uz

makrodaļiņu skaitu, un, ja nepieciešams, precizē NO₂ komponenta pieļaujamā līmeņa vērtību NO_x robežvērtībā **saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 2. punktu**;

b) pieņem makrodaļiņu skaita mērīšanas procedūru.

2. Komisija izveido korelācijas koeficientus starp Eiropas pārejas ekspluatācijas ciklu (ETC) un Eiropas vienmērīga režīma ciklu (ESC), kā aprakstīts Direktīvā 2005/55/EK, un starptautiski saskaņoto pārejas ekspluatācijas braukšanas ciklu (WHTC) un starptautiski saskaņoto vienmērīgā režīma braukšanas ciklu (WHSC), attiecīgi koriģējot robežvērtības.

3. Komisija uzrauga 5. panta 4. punktā minētās procedūras, testus un prasības, **kā arī testa ciklus, ko lieto emisiju mērīšanai**.

Ja pārskatā konstatē, ka šādas procedūras, testi, prasības **un testa cikli** vairs nav piemēroti vai vairs neatspoguļo faktiskās emisijas, tos koriģē, lai atbilstīgi atspoguļotu reālās braukšanas laikā radītās emisijas uz ceļiem.

4. 4. Komisija uzrauga 3. panta 2. punktā norādītos piesārņotājus. Ja Komisija secina, ka nepieciešams regulējums arī attiecībā uz citu piesārņotāju emisijām, tā **attiecīgi groza šo regulu**.

makrodaļiņu skaitu, un, ja nepieciešams, precizē NO₂ komponenta pieļaujamā līmeņa vērtību NO_x robežvērtībā;

b) pieņem makrodaļiņu skaita mērīšanas procedūru.

2. Komisija izveido korelācijas koeficientus starp Eiropas pārejas ekspluatācijas ciklu (ETC) un Eiropas vienmērīga režīma ciklu (ESC), kā aprakstīts Direktīvā 2005/55/EK, un starptautiski saskaņoto pārejas ekspluatācijas braukšanas ciklu (WHTC) un starptautiski saskaņoto vienmērīgā režīma braukšanas ciklu (WHSC), attiecīgi koriģējot robežvērtības **saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktu**.

3. Komisija uzrauga 5. panta 4. punktā minētās procedūras, testus un prasības. Ja pārskatā konstatē, ka šādas procedūras, **prasības un testi** vairs nav piemēroti vai vairs neatspoguļo faktiskās emisijas, tos koriģē **saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktu**, lai atbilstīgi atspoguļotu reālās braukšanas laikā radītās emisijas uz ceļiem.

4. Komisija uzrauga 3. panta 2. punktā norādītos piesārņotājus. Ja Komisija secina, ka nepieciešams regulēt arī citu piesārņojošo vielu emisijas, tā **iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu par grozījumiem šajā regulā**.

Pamatojums

Līdz 2009. gada 1. aprīlim ir jāizstrādā īstenošanas pasākumi, lai nodrošinātu, ka uzņēmumi saņem visu informāciju, kas nepieciešama, lai savlaicīgi aprīkotu transportlīdzekļus atbilstīgi normām.

Grozījums Nr. 27

Regulas priekšlikums
16. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**2.a Komisija līdz 2009. gada
31. decembrim pieņem īstenošanas
pasākumus, kas minēti 4. panta 3. punktā,
5. panta 4. punktā un 6. panta 2. punktā.**

Pamatojums

Visiem ražotājiem ir vajadzīgs pietiekams sagatavošanās laiks no regulas stāšanās spēkā brīža līdz komitoloģijas procedūrai. Attiecībā uz neseno Euro V/VI regulējumu Komisija komitoloģijas procedūrā pieņēma vairākus tāds jaunus pasākumus attiecībā uz jaunākiem vieglajiem automobiļiem, kuri būs saistoši jau 2009. gada septembrī saistībā ar Euro V regulējumu, un tādējādi ražotājiem netiek atvēlēts gandrīz nekāds pārejas laiks. Šī problēma ir jārisina saistībā ar Euro VI regulējumu.

Grozījums Nr. 28

Regulas priekšlikums
I Pielikums

Komisijas ierosinātais teksts

I PIELIKUMS
Euro VI emisijas ierobežojumi

	Robežvērtības							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM masa (mg/kWh)	PM (1) skaits (#/kWh)
<i>ESC (CI)</i>	1500	130			400	10	10	
<i>ETC (CI)</i>	4000	160			400	10	10	
<i>ETC (PI)</i>	4000		160	500	400	10	10	
<i>WHSC (2)</i>								
<i>WHTC (2)</i>								

Grozījums

I PIELIKUMS
Euro VI emisijas ierobežojumi

	Robežvērtības
--	---------------

	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM masa (mg/kWh)	PM (1) skaits (#/kWh)
ESC (CI)	1500	130			500	10	10	
ETC (CI)	4000	160			500	10	10	
ETC (PI)	4000		160	500	500	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Pamatojums

NO_x robežvērtības neliels palielinājums rada iespējas tehniskiem risinājumiem, kuru rezultātā CO₂ samazināsies pat par 50 %. Ar šo grozījumu nodrošina priekšrocības gan attiecībā uz gaisa piesārņotājiem, gan siltumnīcefekta gāzu emisiju, jo tiek panākts labāks līdzsvars starp NO_x un CO₂ emisiju.

PASKAIDROJUMS

Sadedzinot fosilo degvielu, benzīnu, dīzeļdegvielu un gāzi, izdalās ogleklis, kas kaitē veselībai, kā arī florai un faunai un sekmē atmosfēras sasilšanu.

„Tīri” kravas transportlīdzekļi ir nozīmīgs ieguldījums labākai gaisa kvalitātei Eiropā. Tā ir cieši saistīta ar kravas transportlīdzekļu, kas pārvietojas pa Eiropas ceļiem, vidējo vecumu. Samazinoties kravas transportlīdzekļu vidējam vecumam, pieaug to automašīnu skaits, kuras izdala mazāk videi un veselībai kaitīgās izplūdes gāzes.

Komisijas priekšlikums

Saskaņā ar Kopienas Sesto rīcības programmu vides jomā un uz tās pamata sagatavoto programmu „Tīrs gaiss Eiropai” (CAFE) Komisija 2005. gada septembrī iesniedza priekšlikumu tematiskai stratēģijai par gaisa piesārņojumu. Komisijas 2007. gada 21. decembra priekšlikums Euro VI regulējumam ir viens no pasākumiem, lai uzlabotu gaisa kvalitāti.

Komisijas priekšlikuma mērķis ir paredzēt saskaņotus noteikumus attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem, lai nodrošinātu iekšējā tirgus darbību līdz ar augsta līmeņa dabas aizsardzību. Tiek noteiktas kaitīgo oglekļa monoksīda (CO), slāpekļa oksīda (NO_x) un cieto daļiņu (PM) emisijas robežvērtības. Salīdzinot ar Euro V regulējumu, atļautā cieto daļiņu emisijas masa jāsamazina par 66 % un NO_x — par 80 %. Lai nodrošinātu iekšējā tirgus darbību līdz ar augsta līmeņa dabas aizsardzību, Komisijas priekšlikums paredz piekļuvi transportlīdzekļa remonta informācijai.

Paralēli pašreizējam regulas priekšlikumam („politiskā regula”) saskaņā ar divu līmeņu pieeju tiek izstrādāta „tehniskā regula”, ar ko nosaka pamatprasībām atbilstošas tehniskās specifikācijas.

Euro VI regulējums aizstāj Euro IV regulējumā noteiktos emisijas ierobežojumus, kas tiek piemēroti no 2006. gada novembra, savukārt Euro V regulējumā noteiktos emisijas ierobežojumus, ko piemēros no 2008. gada oktobra, aizstās 2013. gadā.

Referenta pieeja

Referents pauž nožēlu, ka Komisijas priekšlikums, nosakot cieto daļiņu emisijas masas robežvērtības, nav pietiekami tālejošs. Diskusijās noskaidrojās, ka robežvērtības ir jāsamazina vēl vairāk, lai nodrošinātu, ka tiek izmantoti slēgti filtri īpaši sīkām daļiņām. Tas ir tehniski iespējams un testos jau pārbaudīts. Tādēļ referents ierosina iet soli tālāk un Komisijas priekšlikumā noteikto cieto daļiņu emisijas masas robežvērtību 10 mg/kWh samazināt līdz 5 mg/kWh.

Saskaņā ar Komisijas priekšlikumu jaunie emisijas ierobežojumi tiek piemēroti no

2013. gada. Ņemot vērā tehnikas līmeni, tos var ieviest agrāk. Tāpēc referents aicina komitoloģijas procedūru pabeigt līdz 2009. gada 1. aprīlim. Pēc 36 mēnešiem, proti, no 2012. gada 1. aprīļa jaunie emisijas ierobežojumi jāpiemēro jauniem transportlīdzekļu veidiem un no 2013. gada 1. aprīļa — visiem transportlīdzekļiem.

Diskutējot par slāpekļa oksīdu, nedrīkst aizmirst par smalko putekļu radītām problēmām. Piesārņojums ir īpaši jūtams lielās pilsētās. Cieto daļiņu skaita noteikšana atbilstoši nelielai cieto daļiņu masai nodrošina īpaši smalko daļiņu emisijas ierobežošanu. Daļiņu skaits jānosaka īstenošanas pasākumos.

Referents atbalsta un aizstāv Komisijas priekšlikumā paredzēto iespēju dalībvalstīm, izmantojot finansiālus stimulus, sekmēt „tīru” transportlīdzekļu ātrāku ieviešanu.

Komisijas priekšlikumā noteikumi par piekļuvi transportlīdzekļa remonta informācijai pārņemti no Euro V un Euro VI regulējuma standartiem. Referents atbalsta šo Komisijas priekšlikumu un uzsver, ka neatkarīgiem uzņēmumiem tāpat kā pilnvarotiem pārdevējiem un remonta darbiniekiem jābūt standarta piekļuvei iebūvētās diagnostikas (*OBD*) sistēmas informācijai un transportlīdzekļa remonta informācijai. Mehāniskā transportlīdzekļa apkope un remonts nodrošina tā darbību un pienācīgu ekspluatāciju. Ja remontu var veikt arī neatkarīgi uzņēmumi, tiek atvieglota regulāras apkopes pieejamība. Regulāra apkope ir atbalstāma, jo tā nodrošina drošu un vidi saudzējošu transportlīdzekļa ekspluatāciju.

Neatkarīgas pārbaudes liecina, ka reālā braukšanas režīma faktiskās emisijas var atšķirties no testa laikā veiktajiem mērījumiem. Lai nodrošinātu, ka noteiktās robežvērtības saglabājas ne tikai testa režīmā, referents prasa izmantot pārņēsājamu emisijas mērīšanas sistēmu un ieviest procedūras ārpuscikla emisijas (*OCE*) kontrolei.

Ja lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļos tiek uzstādīti dīzeļdegvielas cieto daļiņu filtri, NO_2 emisija var palielināties. Gaisa kvalitātes direktīvā paredzēto NO_2 robežvērtību ievērošana sagādās grūtības daudzām pilsētām un pašvaldībām. Lai nodrošinātu, ka emisija tiek samazināta, ir svarīgi regulēt pašreiz izmantojamo transportlīdzekļu modernizāciju. Referents aicina Komisiju izstrādāt attiecīgu priekšlikumu.

Ņemot vērā diskusijas par klimata pārmaiņām, kā arī izmaksu ietaupījumu uz patēriņa samazinājuma rēķina, referents prasa, lai Komisija, vadoties pēc mērījumu datiem, ja iespējams, iesniedz priekšlikumu lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļu radīto oglekļa dioksīda emisijas regulēšanai.

Nosakot, kādi jautājumi jālemj koplēmuma un kādi komitoloģijas procedūrā, jāņem vērā, ka svarīgi lēmumi, piemēram, jaunu vielu robežvērtību ieviešana, jāpieņem koplēmuma procedūrā.

Transportlīdzekļi, kuros emisija tiek samazināta, izmantojot reaģentu, šobrīd var braukt arī bez šī reaģenta un tādējādi reālos ekspluatācijas apstākļos to radītā emisija ievērojami pārsniedz noteiktās robežvērtības. Ražotājiem turpmāk jānodrošina, ka transportlīdzekļi, kuriem Euro VI regulējumā noteikto emisijas robežvērtību ievērošanai nepieciešams reaģents, bez šī patērējamā reaģenta nav darbināmi. Tādējādi būtu nodrošināta robežvērtību ievērošana.

25.6.2008

IEKŠĒJĀ TIRGUS UN PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBAS KOMITEJAS ATZINUMS

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI) un piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai (COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Atzinumu sagatavoja: *Anja Weisgerber*

ĪSS PAMATOJUMS

Priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (*Euro VI*) un piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai ir noteikts mērķis paredzēt saskaņotus noteikumus mehānisko transportlīdzekļu konstruēšanai, lai nodrošinātu iekšējā tirgus darbību, vienlaicīgi saglabājot augsta līmeņa vides aizsardzību attiecībā uz atmosfēras piesārņotāju emisijām.

Lai garantētu efektīvu konkurenci remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu tirgū un nodrošinātu, ka neatkarīgus uzņēmumus neizslēdz no tirgus, mehānisko transportlīdzekļu ražotājiem ir jāpiešķir neatkarīgiem uzņēmumiem, piemēram, remontdarbu veicējiem, remonta iekārtu, instrumentu vai rezerves daļu ražotājiem vai izplatītājiem, neierobežota un standartizēta piekļuve iebūvētās diagnostikas sistēmas (*OBD*) informācijai un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

Kopumā referents atbalsta priekšlikumu, taču ierosina veikt papildu uzlabojumus attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļa remonta informācijai. Lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu ražošana bieži vien notiek vairākos posmos, un tādēļ piekļuvi transportlīdzekļa remonta informācijai nodrošina arī šādās situācijās, lai neatkarīgiem uzņēmumiem būtu pieejama visaktuālākā informācija par visiem transportlīdzekļa aspektiem. Tādēļ referents ierosina, lai vairākposmu tipa apstiprinājuma gadījumā ražotājs, kas atbild par katru apstiprinājumu, būtu atbildīgs arī par to, ka gan gala ražotājs, gan neatkarīgi uzņēmumi

saņem remonta informāciju saistībā ar attiecīgo posmu.

Noteikumus par piekļuvi remonta un tehniskās apkopes informācijai nevar vienkārši pārnest no *Euro V* (vieglie automobiļi) uz *Euro VI* (lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļi), ņemot vērā standarta iesniegšanas formātu. Tādēļ Komisija ir pilnvarojusi Eiropas Standartizācijas komiteju izstrādāt remonta un tehniskās apkopes informācijas iesniegšanai paredzētu jaunu formātu, kurā atspoguļoti visjaunākie dati par transportlīdzekļa tehnoloģiju un kuru var piemērot arī lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļiem. Tiklīdz šo jauno formātu pieņem, visu remonta un tehniskās apkopes informāciju sniedz saskaņā ar šo formātu.

GROZĪJUMI

Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteju savā ziņojumā iekļaut šādus grozījumus:

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums 8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(8) Nepieciešama neierobežota piekļuve transportlīdzekļu remonta informācijai, izmantojot standartformātu, ko lieto tehniskas informācijas iegūšanai, un efektīva konkurence transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijas dienestu tirgū, lai uzlabotu iekšējā tirgus darbību jo īpaši attiecībā uz preču brīvu apriti, brīvību veikt uzņēmējdarbību un brīvību sniegt pakalpojumus. Liela šādas informācijas daļa saistīta ar iebūvētām diagnostikas sistēmām un to mijiedarbību ar citām transportlīdzekļa sistēmām. Jānosaka tās informācijas tehniskās specifikācijas, kas izgatavotājiem jāsniedz tīmekļa vietnēs, un mērķtiecīgi pasākumi, lai mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MVU) nodrošinātu pienācīgu piekļuvi informācijai.

Grozījums

Neattiecas uz tekstu latviešu valodā.

Pamatojums

Neattiecas uz tekstu latviešu valodā.

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums 8.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(8a) Ne vēlāk kā ...* Komisijai jāpārskata, kā darbojas neierobežota piekļuve transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, lai noteiktu, vai vajadzētu apvienot visus noteikumus par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai pārskatītā pamatdirektīvā par transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu. Ja noteikumi par piekļuvi šādai informācijai ir apvienoti minētā veidā, ir jāatceļ šīs regulas attiecīgie noteikumi, kamēr tiek saglabātas pašreizējās tiesības piekļūt remonta un tehniskās apkopes informācijai.

** Četrus gadus, sākot ar šīs regulas spēkā stāšanās dienu.*

Pamatojums

Noteikumi par piekļuvi visai remonta un tehniskās apkopes informācijai ir jāiekļauj pamatdirektīvā par tipa apstiprinājumu vai citā pamattiesību aktā par tipa apstiprinājumu. Atbilstīgajā Euro V/VI regulējumā par vieglajiem automobiļiem ((EK) Nr. 715/2007) ietilpst identisks apsvērums (Nr. 9).

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums 8.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(8b) Komisijai, izmantojot, piemēram, Eiropas Standartizācijas komiteju, ir jāmudina izstrādāt starptautiski saskaņotu standarta formātu neierobežotai un standartizētai piekļuvei transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes

informācijai.

Pamatojums

Lai nodrošinātu starptautiski saskaņotu regulējumu attiecībā uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem un saskaņotu līdz šim vēl neskartas jomas, Komisijai ir jāmudina izstrādāt starptautiski saskaņotu ISO standarta formātu piekļuvei remonta informācijai.

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums 8.c apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(8c) Ir jāizstrādā kopīgs Eiropas standarts iebūvētās diagnostikas informācijas un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijas formātam. Tā kā pašreizējo OASIS formātu nevar pilnībā piemērot iebūvētās diagnostikas informācijai un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļiem, Eiropas Standartizācijas komiteja ir pilnvarota izstrādāt paplašinātu standartu šādi informācijai. Šā standarta pamatā jābūt OASIS formātam, pielāgojot to lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļu īpašajām vajadzībām. Tiklīdz Eiropas Standartizācijas komiteja ir pieņēmusi minēto standartu, iebūvētās diagnostikas informācija un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija attiecībā uz lielas celjspējas/kravnesības transportlīdzekļiem ir jāsniedz viegli pieejamā veidā un formātā, kas garantē nediskriminējošu piekļuvi. Informācijai jābūt pieejamai ražotāju tīmekļa vietnēs vai, ja tas nav iespējams informācijas satura dēļ, citā atbilstīgā veidā. Specifikācijas attiecībā uz tehniskās informācijas jomu, kas noteikta OASIS dokumentā SC1-D2, ir jāiekļauj šīs regulas īstenošanai pieņemtajos pasākumos.

Pamatojums

Skatīt 6. panta 1. punkta grozījuma pamatojumu.

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums

3. pants – 7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

(7) „iebūvēta diagnostika” jeb „OBD sistēma” ir sistēma **emisiju kontrolei**, kas var identificēt iespējamo darbības traucējuma zonu, izmantojot **klūdas kodus**, kas **uzglabāti** datora atmiņā;

Grozījums

(7) „iebūvēta diagnostika” jeb „OBD sistēma” ir **transportlīdzeklī vai dzinējā iebūvēta** sistēma, kas var **atklāt darbības traucējumus un, ja iespējams, ar brīdināšanas sistēmas palīdzību norādīt to rašanos, kā arī** identificēt iespējamo darbības traucējuma zonu, izmantojot **informāciju**, kas **uzglabāta** datora atmiņā, **un paziņot šo informāciju ārpus transportlīdzekļa; Komisija saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktu var pieņemt citu definīciju, lai atspoguļotu OBD sistēmas tehnisko attīstību;**

Pamatojums

OBD sistēma patiesībā nekontrolē emisijas. OBD sistēma pārtrauca to sistēmu un sastāvdaļu darbību, kuras kontrolē emisijas. Ierosinātā jaunā definīcija atbilst vienai no Starptautiski saskaņotajām iebūvētajām diagnostikas (WWH-OBD) sistēmām.

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums

5. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktā noteikto procedūru Komisija var pieņemt citus pasākumus, kas attiecas uz īpašām procedūrām, testiem un prasībām tipa apstiprinājuma vajadzībām.

Grozījums

Saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktā noteikto procedūru **un ja pastāv būtisks papildu slogs**, Komisija, **pamatojoties uz visaptverošu ietekmes novērtējumu**, var pieņemt citus pasākumus, kas attiecas uz īpašām procedūrām, testiem un prasībām tipa apstiprinājuma vajadzībām **saskaņā ar šo**

regulu, lai pielāgotu to zinātniskai un tehniskai attīstībai gaisa kvalitātes uzlabošanas nolūkos.

Pamatojums

Ir jānodrošina, ka komitoloģijas procedūra nerada nevajadzīgu papildu slogu ražotājiem.

Grozījums Nr. 7

Regulas priekšlikums

6. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Izgatavotājs nodrošina, ka neatkarīgiem uzņēmumiem ir neierobežota un standarta piekļuve iebūvētās diagnostikas (OBD) sistēmas informācijai un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

Piemēro Regulas (EK) Nr. 715/2007 6. un 7. pantu.

Grozījums

1. Izgatavotājs nodrošina, ka neatkarīgiem uzņēmumiem ir neierobežota un standarta piekļuve iebūvētās diagnostikas (OBD) sistēmas informācijai un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai.

Vairākposmu tipa apstiprinājuma gadījumā ražotājs, kas atbild par katru apstiprinājumu, ir atbildīgs arī par to, ka gan gala ražotājs, gan neatkarīgi uzņēmumi saņem remonta informāciju saistībā ar attiecīgo posmu. Gala ražotājs atbild par informācijas sniegšanu neatkarīgiem uzņēmumiem attiecībā uz visu transportlīdzekli. Maksu par piekļuves laiku iekasē tikai vienreiz.

*Atbilstīgi piemēro Regulas (EK) Nr. 715/2007 6. un 7. pantu. **Pēc Eiropas Standartizācijas komitejas attiecīgā standarta pieņemšanas iebūvētās diagnostikas informācijas un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijas pamatā ir minētais standarts.***

Tiklīdz Eiropas Standartizācijas komiteja ir pieņēmusi minēto standartu, iebūvētās diagnostikas informācija un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija ir jāsniedz viegli pieejamā un nediskriminējošā veidā. Informācijai ir pieejamai ražotāju tīmekļa vietnēs vai, ja tas nav iespējams

informācijas būtības dēļ, cita atbilstīgā veidā.

Pamatojums

Lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļus bieži vien izgatavo viens ražotājs, taču ļoti daudzu transportlīdzekļu ražošana notiek vairākos posmos, un tos pārdod atsevišķi pa daļām, piemēram, kā šasijas un dzinējus. Otrreizējam tirgum ir vajadzīga remonta informācija gan par pilnībā samontētiem transportlīdzekļiem, gan par transportlīdzekļiem, ko pārdod atsevišķi pa daļām, piemēram, kā dzinējus vai šasijas.

Noteikumus par piekļuvi remonta un tehniskās apkopes informācijai nevar vienkārši pārnest no Euro V (vieglie automobiļi) uz Euro VI (lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļi). Tādēļ standarta formāts ir jāpielāgo lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļu ražošanas nozares vajadzībām.

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums

6. pants – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

2. Lai īstenotu šā panta 1. punktu, Komisijas saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktā noteikto procedūru izstrādā un papildina tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz veidu, kādā sniedzama iebūvētās diagnostikas (OBD) sistēmas informācija un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija.

Grozījums

2. Lai īstenotu šā panta 1. punktu, Komisijas saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 9. punktā noteikto procedūru izstrādā un papildina **atbilstīgās** tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz veidu, kādā sniedzama iebūvētās diagnostikas (OBD) sistēmas informācija un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija.

Komisija ņem vērā pašreizējo informācijas tehnoloģiju, transportlīdzekļa topošo tehnoloģiju, pašreizējos ISO standartus un iespēju ieviest ISO standartu visā pasaulē.

Pamatojums

Kad Komisija izstrādā un atjaunina tehniskās specifikācijas attiecībā uz OBD informāciju un transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informāciju, ir ļoti svarīgi ņemt vērā pašreizējo un topošo transportlīdzekļa tehnoloģiju un ISO standartus.

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums
8. pants – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Sākot ar **2014. gada 1. oktobri**, valstu iestādes gadījumā, kad jauni transportlīdzekļi neatbilst šai regulai, uzskata, ka atbilstīguma sertifikāti Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām vairs nav spēkā, un, pamatojumam atsaucoties uz emisijām, šādus transportlīdzekļus aizliedz reģistrēt, pārdot un nodot ekspluatācijā.

Grozījums

Sākot ar **[48 mēneši pēc 4. panta 3. punktā, 5. panta 4. punkta pirmajā rindkopā un 6. panta 2. punkta pirmajā rindkopā minēto īstenošanas pasākumu spēkā stāšanās]**, valstu iestādes gadījumā, kad jauni transportlīdzekļi neatbilst šai regulai, uzskata, ka atbilstīguma sertifikāti Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām vairs nav spēkā, un, pamatojumam atsaucoties uz emisijām, šādus transportlīdzekļus aizliedz reģistrēt, pārdot un nodot ekspluatācijā.

Pamatojums

Starp īstenošanas noteikumu publiskošanas un jauno emisijas standartu spēkā stāšanās brīdi ir jānosaka 48 mēnešu ilgs laiks, lai nodrošinātu, ka ražotāju un piegādātāju rīcībā ir visi dati, kas ļauj aprīkot jaunus transportlīdzekļus ar nepieciešamajām tehniskajām iekārtām.

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums
10. pants

Komisijas ierosinātais teksts

10. pants

Finanšu stimuli

1. Stājoties spēkā šīs regulas īstenošanas noteikumiem, dalībvalstis var nodrošināt finanšu stimulus, kurus piemēro tiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem sērijveida ražošanā, kuri atbilst šai regulai.

Šos stimulus piemēro visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kuri atbilst šai regulai un laisti attiecīgās dalībvalsts tirgū. Tomēr tos vairs nepiemēro vēlākais 2014. gada 1. oktobrī.

2. Stājoties spēkā šīs regulas īstenošanas

Grozījums

svītrots

noteikumiem, dalībvalstis var piešķirt finanšu stimulus par transportlīdzekļiem, kas ir ekspluatācijā, bet tiek atkārtoti pielāgoti I pielikumā noteiktajām emisijas robežvērtībām, un transportlīdzekļiem, kuri neatbilst šai regulai un tiek nodoti metāllūžņos.

3. Katra tipa mehāniskajam transportlīdzeklim 1. un 2. punktā noteiktie stimuli nedrīkst pārsniegt tādu tehnisko iekārtu papildizmaksas, kas ieviestas, lai nodrošinātu atbilstību I pielikumā noteiktajiem emisijas ierobežojumiem, tostarp izmaksām par uzstādīšanu transportlīdzeklī.

4. Komisija jāinformē par plāniem ieviest vai mainīt 1. un 2. punktā minētos finanšu stimulus.

Pamatojums

Ļaujot atsevišķām dalībvalstīm nodrošināt finanšu stimulus, tiek pārkāpti vienota tirgus principi un apdraudēta konkurētspēja.

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums

13. pants – -1. punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

-1. Direktīvas 3. panta 2. punkta ievadformulējumu aizstāj ar šādu:

„2. „īpašām sociālajām vajadzībām paredzēti transportlīdzekļi” ir M kategorijas dīzeļdzinēju transportlīdzekļi, kas ir:”

Pamatojums

Regulation 715/2007 covering the EURO 5/6 standards introduced the concept of “special social needs” (SSN) vehicles that will have a justified benefit by being able to be type approved for EURO 5 against the emissions standards applicable to category N1 Class III vehicles. This means that Minibuses (M1) are allowed to emit more NOx than normal passenger cars (if they only have nine seats including the driver). However, the same Minibus (M2) if designed with an additional seat is treated like a normal passenger car. This

amendment aims to end this unfair situation created by the definition of the SSN and to enlarge the definition of SSN to all Minibuses.

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums

15. pants - 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Padomes Direktīva 80/1269/EEK, Komisijas Direktīva 88/195/EEK, 97/21/EK, 1999/99/EK un 2005/78/EK un Direktīva 2005/55/EK tiek atcelta, sākot ar **2014. gada 1. oktobri.**

Grozījums

1. 1. Padomes Direktīva 80/1269/EEK, Komisijas Direktīva 88/195/EEK, 97/21/EK, 1999/99/EK un 2005/78/EK un Direktīva 2005/55/EK tiek atcelta, sākot ar **[48 mēneši pēc 4. panta 3. punktā, 5. panta 4. punkta pirmajā rindkopā un 6. panta 2. punkta pirmajā rindkopā minēto īstenošanas pasākumu spēkā stāšanās].**

Pamatojums

Starp īstenošanas noteikumu publiskošanas un jauno emisijas standartu spēkā stāšanās brīdi ir jānosaka 48 mēnešu ilgs laiks, lai nodrošinātu, ka ražotāju un piegādātāju rīcībā ir visi dati, kas ļauj aprīkot jaunus transportlīdzekļus ar nepieciešamajām tehniskajām iekārtām.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums

16. pants - 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

To piemēro, sākot ar **2013. gada 1. aprīli.** Tomēr 8. panta 3. punktu un 10. pantu piemēro no spēkā stāšanās dienas un II pielikuma 1. punkta a) apakšpunkta i) daļu, 1. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 2. punkta a) apakšpunktu, 3. punkta a) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta c) apakšpunkta i) daļu un 3. punkta d) apakšpunkta i) daļu piemēro, sākot ar **2012. gada 1. oktobri.**

Grozījums

To piemēro, sākot ar **[36 mēneši pēc 4. panta 3. punktā, 5. panta 4. punkta pirmajā rindkopā un 6. panta 2. punkta pirmajā rindkopā minēto īstenošanas pasākumu spēkā stāšanās].** Tomēr 8. panta 3. punktu un 10. pantu piemēro no spēkā stāšanās dienas un II pielikuma 1. punkta a) apakšpunkta i) daļu, 1. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 2. punkta a) apakšpunktu, 3. punkta a) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta c) apakšpunkta i) daļu un 3. punkta d) apakšpunkta i) daļu piemēro, sākot ar

**[48 mēneši pēc 4. panta 3. punktā,
5. panta 4. punkta pirmajā rindkopā un
6. panta 2. punkta pirmajā rindkopā
minēto īstenošanas pasākumu spēkā
stāšanās].**

Pamatojums

Starp īstenošanas noteikumu publiskošanas un jauno emisijas standartu spēkā stāšanās brīdi ir jānosaka 36 mēnešu ilgs laiks (vai 48 mēneši visiem jaunajiem transportlīdzekļu modeļiem), lai nodrošinātu, ka ražotāju un piegādātāju rīcībā ir visi dati, kas ļauj aprīkot jaunus transportlīdzekļus ar nepieciešamajām tehniskajām iekārtām.

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums

16. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**2.a Komisija vēlākais līdz 2009. gada
31. decembrim pieņem īstenošanas
pasākumus, kas minēti 4. panta 3. punktā,
5. panta 4. punktā un 6. panta 2. punktā.**

Pamatojums

Visiem ražotājiem ir vajadzīgs pietiekams sagatavošanās laiks no komitoloģijas procedūras pabeigšanas un koplēmuma spēkā stāšanās brīža. Attiecībā uz neseno Euro V/VI regulējumu par vieglajiem automobiļiem Komisija ievieša dažus jaunus pasākumus, izmantojot komitoloģijas procedūru, ko diez vai pabeigs tik ātri, lai šos pasākumus varētu piemērot saistībā ar Euro V no 2009. gada septembra, un kura nenodrošina ražotājiem gandrīz nekādu sagatavošanās laiku. Šī problēma ir jārisina saistībā ar Euro VI.

PROCEDŪRA

Virsraksts	Mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājums		
Atsauces	COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)		
Komiteja, kas atbildīga par jautājumu	ENVI		
Atzinumu sniedza Datums, kad paziņoja plenārsēdē	IMCO 15.1.2008		
Atzinumu sagatavoja Iecelšanas datums	Anja Weisgerber 25.3.2008		
Izskatīšana komitejā	6.5.2008	27.5.2008	24.6.2008
Pieņemšanas datums	24.6.2008		
Galīgais balsojums	+: -: 0:	34 0 0	
Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsošanā	<i>Cristian Silviu Buşoi, Charlotte Cederschiöld, Gabriela Creţu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Anna Hedh, Iliana Malinova Iotova, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Toine Manders, Arlene McCarthy, Nickolay Mladenov, Bill Newton Dunn, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Salvador Domingo Sanz Palacio, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Barbara Weiler, Marian Złotea</i>		
Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsošanā	<i>Emmanouil Angelakas, Giovanna Corda, Jan Cremers, Manuel Medina Ortega, Olle Schmidt, Gary Titley, Anja Weisgerber</i>		

8.5.2008.

TRANSPORTA UN TŪRISMA KOMITEJAS ATZINUMS

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI) un piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai (COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Atzinumu sagatavoja: *Johannes Blokland*

ĪSS PAMATOJUMS

Ievads

Iepazīstinot ar savu priekšlikumu par *Euro VI* izmešu ierobežojumiem lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļiem, Eiropas Komisija uzsver pieaugošo spiedienu uz vidi pilsētās Particulate matter un blīvi apdzīvotās vietās. Satiksme ir lielā mērā atbildīga par *NOx* un makrodaļiņu izmešiem šajās vietās.

Šo problēmu risināšanai Komisija 2001. gadā ieviesa *CAFE* („Tīrs gaiss Eiropai”) programmu. Šī programma pievēršas stratēģijām, kuras veicinātu izmešu samazināšanos un tādējādi uzlabotu gaisa kvalitāti līdz 2020. gadam. Tika noteiktas sešas iespējamās darbības zonas, viena no tām paredzēta izmešu samazināšanai to rašanās vietā.

Komisija uzskata, ka *Euro VI* izmešu līmeņi ir viena no metodēm tādu ozona prekursoru, kā *NOx* un makrodaļiņu izmešu samazināšanai. Salīdzinājumā ar *Euro V* izmešu ierobežojumiem, *NOx* jāierobežo par 80% un *PM* par 67%. Tā kā daži tehniskie jautājumi priekšlikumā ir atkarīgi no to virzības Apvienoto Nāciju organizācijas darba grupās, Komisija ierosina turpmākos tehniskos noteikumus tajā iekļaut tikai pēc tam, kad tiks panākta vienošanās šajās darba grupās.

Komisija arī nosaka, ka jānodrošina piekļuve remonta un tehniskās apkopes informācijai neatkarīgiem uzņēmumiem, papildus tiem, kuri tieši saistīti ar ražotājiem.

Konsultāciju procesa rezultāti par *Euro VI* priekšlikumu parādīja, ka aptaujātie visumā piekrīt minētajam priekšlikumam.

Referenta nostāja

Referents piekrīt, ka ir jāsamazina izmeši to rašanās vietā, lai samazinātu gan vieglo, gan smago transportlīdzekļu radītos izmešus. Tādējādi referents atbalsta *EuroVI* priekšlikumu. Tomēr ir arī komentāri par dažiem priekšlikuma elementiem.

Izmešu līmeņi un laika robežas

Komisija plāno veikt noteiktus pasākumus šī priekšlikuma īstenošanai līdz 2020. gadam. Tas ir saistīts ar *CAFE* programmas termiņiem. Tomēr ir vēl kādi vērā ņemami termiņi. 2015. gadā spēkā stāsies jaunie noteikumi gaisa kvalitātei. Pilsētām un blīvi apdzīvotiem reģioniem, iespējams, būs grūti izpildīt šos noteikumus. Daļēji tas ir transportlīdzekļu radīto izmešu dēļ. Palielinot videi draudzīgu transportlīdzekļu īpatsvaru, tiks veicināta arī vietējā gaisa kvalitātes uzlabošanās, kas, savukārt, ļaus dalībvalstīm pietuvināties tādām kvalitātes līmenim, kāds jāpanāk līdz 2015. gadam.

Ik gadu ES tiek nomainīti lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļi 10% apmērā no to kopējā skaita. *Euro VI* ieviešanas laiks jāpateidzina, lai būtiski sekmētu 2015. gada gaisa kvalitātes noteikumu izpildi. Ja vien būs iespējams panākt vienošanos par šo priekšlikumu pirmajā lasījumā Padomē pirms 2008. gada oktobra, ieviešanas laiku varētu pārcelt uz 2011. gada 1. oktobri (tipa apstiprinājumam) un 2012. gada 1. oktobri (jauniem transportlīdzekļiem). Ražotāji norāda, ka, tiklīdz ieviesīs jaunus noteikumus, vajadzēs 36 mēnešus ražošanas līniju pārkārtošanai.

Ikgadējā desmit procentu autoparka atjaunošana nozīmē to, ka vajadzēs vismaz desmit gadus, lai pilnībā pielāgotu autoparku jaunajiem noteikumiem un veicinātu izmešu līmeņu pazemināšanos. Būtu lietderīgi arī lūgt Komisiju, lai tā apsver, vai *EuroVI* noteikumus nevar attiecināt arī uz „senākiem” transportlīdzekļiem, tos modernizējot un uzstādot tajos atbilstošas sistēmas. Ja tehniskā izpēte parādīs, ka tas ir tehniski iespējams, ir jāierosina atbilstoši likumdošanas akti.

Pieklūve informācijai

Agrāk lielas celtségas/kravnesības transporta līdzekļu apkopi veica tikai remonta organizācijas, kas bija tieši saistītas ar transportlīdzekļu ražotājiem. Pēdējos gados neatkarīgo uzņēmumu līdzdalība šajā tirgū arvien pieaug. Tas nozīmē, ka aizvien svarīgāka kļūst „ārējās” pieklūves iespēja tehniskajai informācijai par transportlīdzekļiem. Šādu informāciju sniedz ražotāji savās tīmekļa vietnēs. Informācija ir pieejama neatkarīgajiem uzņēmumiem, tomēr katrs ražotājs to izklāsta atšķirīgā formātā, kas nerada līdzvērtīgus apstākļus visām remontdarbnīcām.

Pašlaik Regulā (EK) Nr. 1400/2002 ir ietverti obligātie noteikumi par informācijas sniegšanu, ir arī standartformāts tehniskās informācijas izklāstam (*OASIS*). Tā kā paredzams, ka līdz 2010. gadam Regulu Nr. 1400/2002 atcels, prasība par informācijas pieejamību būtu jāiekļauj pašreizējā priekšlikumā. Tā kā *OASIS* sistēmu attīstīja gan ražotāji, gan neatkarīgie uzņēmumi Komisijas uzraudzībā, tai būtu jāklūst par informācijas sniegšanas standartformātu. Standartizēta informācija dotu iespēju remontdarbnīcām darboties vienlīdzīgos apstākļos, un klientiem būtu lielāka izvēle.

Referents vēlas uzsvērt, cik nozīmīgi ir nodrošināt vienlīdzīgu pieklūvi identiski izklāstītai informācijai, lai panāktu vienlīdzīgus apstākļus visiem uzņēmumiem. Tādēļ viņš vēlas

nostiprināt 3. pantā minētos noteikumus attiecībā uz informācijas sniegšanu.

Komitoloģija

Visbeidzot, rūpīgi jāapsver komitoloģijas procedūru piemērošana. Komitoloģijas procedūras tiek piemērotas, lai noteikumus pielāgotu tehniskajam progresam. Tādēļ tās nevajadzētu izmantot tādu jaunu tehnisku noteikumu ieviešanai, kas būtiski mainītu standartus. Šī iemesla dēļ, 5. un 12. pantā iekļauti īpaši aizsargmehānismi.

GROZĪJUMI

Transporta un tūrisma komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteju savā ziņojumā iekļaut šādus grozījumus:

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums

5. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Lai sasniegtu ES gaisa kvalitātei noteiktos mērķus, arī turpmāk jāstrādā, lai samazinātu transportlīdzekļu radītās emisijas. Šim nolūkam rūpniecība jānodrošina ar skaidru informāciju par emisijas robežvērtībām nākotnē.

Grozījums

(5) Lai sasniegtu ES gaisa kvalitātei noteiktos mērķus, arī turpmāk jāstrādā, lai samazinātu transportlīdzekļu radītās emisijas. Šim nolūkam rūpniecība jānodrošina ar skaidru informāciju par emisijas robežvērtībām nākotnē **un pienācīgu sagatavošanās laiku, lai panāktu atbilstību tām.**

Pamatojums

Rūpniecībai nepieciešami vismaz 36 mēneši sagatavošanās laika, lai pielāgotu savus ražošanas procesus jaunajām tehniskajām prasībām.

Komisijas mērķis uzlabot gaisa kvalitāti Eiropas Savienībā ir jāsasniedz, bet ražotājiem ir vajadzīgs pienācīgs sagatavošanās laiks, lai varētu pildīt jaunajos tiesību aktos noteiktās prasības un atgūt ievērojamās investīcijas, kas veiktas, lai atbilstu prasībām iepriekš spēkā esošajos tiesību aktos (piemēram, Euro V).

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums 6.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6a) Uzlabojot vecākus lielas kravnesības transportlīdzekļus ar modernākām emisijas kontroles sistēmām, tiks uzlabota gaisa kvalitāte. Komisijai jāapsver iespēja ierosināt ES tiesību aktus attiecībā uz šādām sistēmām, kas arī nodrošinātu slāpekļa dioksīda emisijas ierobežošanu no uzstādītajām emisijas kontroles sistēmām.

Pamatojums

Katru gadu aptuveni 10 % no lielas kravnesības transportlīdzekļu kopējā daudzuma tiek aizstāti ar jauniem. Tāpēc, lai pilnībā izpildītu Euro VI noteikumus, būs vajadzīgi vairāki gadi. Lai ar pašreizējo priekšlikumu panāktu maksimālu efektivitāti, Komisijai jāizpēta iespējas sagatavot ES tiesību akta priekšlikumu par esošo transportlīdzekļu aprīkošanu ar emisijas kontroles sistēmām.

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums 7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(7) Nosakot emisiju standartus, jāņem vērā ietekme uz tirgu un izgatavotāju konkurētspēju, tiešās un netiešās izmaksas uzņēmumiem un iegūtās priekšrocības, jo tiek sekmēta inovācija, uzlabota gaisa kvalitāte, samazinātas veselības aprūpes izmaksas un pagarināts paredzamais dzīves ilgums.

(7) Nosakot emisiju standartus, jāņem vērā ietekme uz tirgu un izgatavotāju konkurētspēju, tiešās un netiešās izmaksas uzņēmumiem un iegūtās priekšrocības, jo tiek sekmēta inovācija, uzlabota gaisa kvalitāte, samazinātas veselības aprūpes izmaksas un pagarināts paredzamais dzīves ilgums. ***Lai atbalsētu transportlīdzekļu izgatavotāju konkurētspēju, emisijas standarts ir jā saglabā nemainīgs vismaz piecus gadus.***

Pamatojums

Ražotājiem ir vajadzīgs minimālais stabilitātes periods — pieci gadi — katram emisijas standartam, lai atpelnītu ieguldītos līdzekļus, kas nepieciešami jaunas tehnoloģijas ieviešanai. Saistībā ar ļoti bieži veiktajām izmaiņām emisijas prasībās izgatavotāji ir spiesti ieguldīt daudz resursu pašreizējo ražojumu atjaunināšanā. Tas kavē jaunu produktu nokļūšanu tirgū, mazinot konkurētspēju. Tikai pietiekama un atbilstīga sagatavošanās laika nodrošināšana neradīs šķēršļus konkurētspējai un nodrošinās vides jomā noteikto mērķu sasniegšanu ilgtermiņā.

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums

8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(8) Nepieciešama neierobežota piekļuve transportlīdzekļu remonta informācijai, izmantojot standartformātu, ko lieto tehniskas informācijas iegūšanai, un efektīva konkurence transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijas dienestu tirgū, lai uzlabotu iekšējā tirgus darbību jo īpaši attiecībā uz preču brīvu apriti, brīvību veikt uzņēmējdarbību un brīvību sniegt pakalpojumus. Liela šādas informācijas daļa saistīta ar iebūvētām diagnostikas sistēmām un to mijiedarbību ar citām transportlīdzekļa sistēmām. Jānosaka tās informācijas tehniskās specifikācijas, kas izgatavotājiem jāsniedz tīmekļa vietnēs, un mērķtiecīgi pasākumi, lai mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MVU) nodrošinātu pienācīgu piekļuvi informācijai.

Grozījums

(8) Nepieciešama neierobežota piekļuve transportlīdzekļu remonta informācijai ***vispiemērotākā veidā, neradot nesamērīgu slogu patērētājiem***, izmantojot standartformātu, ko lieto tehniskas informācijas iegūšanai, un efektīva konkurence transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijas dienestu tirgū, lai uzlabotu iekšējā tirgus darbību jo īpaši attiecībā uz preču brīvu apriti, brīvību veikt uzņēmējdarbību un brīvību sniegt pakalpojumus. Liela šādas informācijas daļa saistīta ar iebūvētām diagnostikas sistēmām un to mijiedarbību ar citām transportlīdzekļa sistēmām. Jānosaka tās informācijas tehniskās specifikācijas, kas izgatavotājiem jāsniedz tīmekļa vietnēs, un mērķtiecīgi pasākumi, lai mazajiem un vidējiem uzņēmumiem (MVU) nodrošinātu pienācīgu piekļuvi informācijai.

Pamatojums

Komisijai jābūt pilnvarotai pieņemt tikai atbilstīgus pasākumus attiecībā uz piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai. Nav pamata radīt nesamērīgu slogu patērētājiem. Piemēram, nav piemēroti attiecināt definīciju par remonta un tehniskās apkopes informāciju arī uz attālināto diagnosticēšanu un spiest izgatavotājus nodrošināt akreditētiem neatkarīgiem remontētājiem piekļuvi transportlīdzekļa drošības sistēmai.

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums
15. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(15) Lai labāk kontrolētu ekspluatācijas radītās faktiskās emisijas, tostarp OCE, un atvieglotu ekspluatācijas atbilstības procesu, jāpieņem testēšanas metodes un veikspējas prasības, kuru pamatā ir pārnēsājamo emisijas mērīšanas sistēmu (PEMS) izmantošana.

Grozījums

(15) Lai labāk kontrolētu ekspluatācijas radītās faktiskās emisijas, tostarp OCE, un atvieglotu ekspluatācijas atbilstības procesu, **atbilstīgā laikā posmā** jāpieņem testēšanas metodes un veikspējas prasības, kuru pamatā ir pārnēsājamo emisijas mērīšanas sistēmu (PEMS) izmantošana.

Pamatojums

Šo elementu iekļaušana ir ļoti svarīgs jautājums, lai nodrošinātu vispārēji saskaņotu likumdošanu un ES ražošanas nozares vispārējo konkurētspēju. Komisijai jābūt noteiktākai savos formulējumos un jāiekļauj šāds vispārējais tehniskais regulējums Euro VI.

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums
18.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(18a) Dalībvalstīm ir jāizstrādā efektīvi pasākumi, lai nodrošinātu pašreizējo lielas celtségas/kravnesības transportlīdzekļu modernizēšanu saskaņā ar Euro VI standartiem.

Pamatojums

Transportlīdzekļu parka lielu daļu vēl daudzus gadus veidos pašreizējie transportlīdzekļi, un to modernizēšana var lielā mērā veicināt emisijas samazināšanu.

Grozījums Nr. 7

Regulas priekšlikums
18.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(18b) Dalībvalstīm regulāri jāpārtrauga transportlīdzekļu atjaunošana un

modernizēšana, jāpastiprina centieni samazināt to transportlīdzekļu skaitu, kuri rada lielāku piesārņojumu, un katru gadu jāziņo par rezultātiem Komisijai.

Pamatojums

Pārraudzība un ziņošana var veicināt emisijas samazināšanas politikas turpmāko efektivitāti.

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums

2. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Šo regulu piemēro, neierobežojot Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu.

Grozījums

Šo regulu piemēro, neierobežojot Regulas (EK) Nr. 715/2007 2. panta 2. punktu, **kas dod iespēju konkrētos gadījumos attiecināt apstiprinājumu, kas piešķirts transportlīdzekļiem, kuru standartmasa ir ≤ 2610 kg, arī uz līdzīgiem transportlīdzekļu tipiem, kuru standartmasa ir ≤ 2840 kg.**

Pamatojums

Daļai vieglo transportlīdzekļu tipu ir tāda pati tehniskā bāze. Atkarībā no konkrētās izmantotās virsbūves, to svars var būt tieši zem vai tieši vienāds ar robežvērtību. Tas nozīmē, ka divi tehniskā ziņā identiski transportlīdzekļi tiks uzskatīti par atšķirīgiem; vienu uzskatīs par vieglo transportlīdzekli, otru par kravas transportlīdzekli. Tas radīs atšķirības attiecībā uz tehniskajām prasībām tipa apstiprinājumam. Lai šo situāciju padarītu skaidrāku, ir pievienoti Regulas 715/2007/EK noteikumi attiecībā uz šo jautājumu.

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1) „motors” ir **transportlīdzekļa dzinēja piedziņas avots, kam kā atsevišķai tehniskai vienībai, kā definēts Direktīvas 2007/46/EK 3. panta 25. punktā, var piešķirt tipa apstiprinājumu;**

Grozījums

1) „motora sistēma” ir **dzinējs, emisijas samazināšanas sistēma un datu pārraides saskarne (aparātūra un paziņojumi) starp motora sistēmas elektronisko (-ajiem) vadības bloku (-iem) un citiem piedziņai vai transportlīdzeklim paredzētajiem**

vadības blokiem;

Pamatojums

Attiecībā uz 1. punktu — Euro VI ievērošana ir jāattiecina uz visu „motora sistēmu“. Motora sistēma ir dzinēja, izplūdes gāzu apstrādes sistēmas un papildu vadības bloku optimāls apvienojums. „Motora“ definīcija ir atbilstīgi jāmaina vai jāaizstāj ar „motora sistēmas“ definīciju. Starptautiski saskaņotās celtpējas/kravnesības sertifikācijas vispārējā tehniskajā regulējumā Nr. 4 jau ir iekļautas „motora sistēmas”, „motora” un „izplūdes gāzu apstrādes sistēmas” definīcijas, kuras šeit atbilstīgi var pārņemt.

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums

3. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1a) „dzinēja tips” ir dzinēja kategorija, kurā ietilpst dzinēji ar vienādām raksturīgajām pazīmēm;

Pamatojums

Attiecībā uz 1. punktu — Euro VI ievērošana ir jāattiecina uz visu „motora sistēmu“. Motora sistēma ir dzinēja, izplūdes gāzu apstrādes sistēmas un papildu vadības bloku optimāls apvienojums. „Motora“ definīcija ir atbilstīgi jāmaina vai jāaizstāj ar „motora sistēmas“ definīciju. Starptautiski saskaņotās celtpējas/kravnesības sertifikācijas vispārējā tehniskajā regulējumā Nr. 4 jau ir iekļautas „motora sistēmas”, „motora” un „izplūdes gāzu apstrādes sistēmas” definīcijas, kuras šeit atbilstīgi var pārņemt.

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums

3. pants – 1.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1b) „dūmgāzes pēcapstrādes sistēma” ir katalizators (oksidācijas vai trīs pakāpju), makrodaļiņu filtrs, DeNOx sistēma, DeNOx un makrodaļiņu apvienojums vai cita emisijas samazināšanas ierīce, kas ir pakārtota dzinējam; šajā definīcijā neietilpst izplūdes gāzu recirkulācija, kas uzskatāma par dzinēja pamatsastāvdaļu;

Pamatojums

Attiecībā uz 1. punktu — Euro VI ievērošana ir jāattiecina uz visu „motora sistēmu“. Motora sistēma ir dzinēja, izplūdes gāzu apstrādes sistēmas un papildu vadības bloku optimāls apvienojums. „Motora“ definīcija ir atbilstīgi jāmaina vai jāaizstāj ar „motora sistēmas“ definīciju. Starptautiski saskaņotās celstspējas/kravnesības sertifikācijas vispārējā tehniskajā regulējumā Nr. 4 jau ir iekļautas „motora sistēmas“, „motora“ un „izplūdes gāzu apstrādes sistēmas“ definīcijas, kuras šeit atbilstīgi var pārņemt.

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums

3. pants – 7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

7) „iebūvēta diagnostika” jeb „OBD sistēma” ir sistēma emisiju **kontrolei**, kas var identificēt iespējamo darbības traucējuma zonu, izmantojot kļūdas kodus, kas uzglabāti datora atmiņā;

Grozījums

7) „iebūvēta diagnostika” jeb „OBD sistēma” ir sistēma emisiju **pārraudzībai**, kas var identificēt iespējamo darbības traucējuma zonu, izmantojot kļūdas kodus, kas uzglabāti datora atmiņā;

Pamatojums

OBD sistēma nevis „kontrolē”, bet „pārbauga” emisijas. Ja OBD sistēma nosaka defektu emisiju sistēmā, var tikt veikti remontdarbi.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums

3. pants – 11. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

11) „transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija” ir visa informācija, kas nepieciešama transportlīdzekļa diagnostikai, tehniskajai apkopei, pārbaudei, periodiskai uzraudzībai, remontam, atkārtotai programmēšanai **vai** atkārtotai iedarbināšanai un ko izgatavotājs sniedz pilnvarotiem pārdevējiem un remonta veicējiem, tostarp visi turpmāki šādas informācijas grozījumi un papildinājumi. Šajā informācijā ietver visu informāciju, kas nepieciešama daļu vai iekārtu

Grozījums

11) „transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācija” ir visa informācija, kas nepieciešama transportlīdzekļa diagnostikai, tehniskajai apkopei, pārbaudei, periodiskai uzraudzībai, remontam, atkārtotai programmēšanai, atkārtotai iedarbināšanai **vai diagnostiskam atbalstam no attāluma** un ko izgatavotājs sniedz pilnvarotiem pārdevējiem un remonta veicējiem, tostarp visi turpmāki šādas informācijas grozījumi un papildinājumi. Šajā informācijā ietver visu informāciju, kas nepieciešama daļu

uzmontēšanai transportlīdzeklī;

vai iekārtu uzmontēšanai transportlīdzeklī.
Ražotājs nodrošina standartizētu, drošu attālinātu iekārtu, lai dotu iespēju akreditētiem neatkarīgiem remontētājiem pabeigt darbības, kas saistītas ar piekļuvi transportlīdzekļa drošības sistēmai;

Pamatojums

Ņemot vērā aizvien pieaugošo transportlīdzekļu sarežģīto (elektronisko) uzbūvi, ražotāji aizvien vairāk nodrošina attālinātās diagnostiskā atbalsta ierīces. Lai radītu līdzvērtīgus konkurences apstākļus uzņēmējiem, šīm ierīcēm jābūt pieejamām neatkarīgiem uzņēmējiem, lai dotu viņiem iespēju piedāvāt klientiem pastāvīgas izvēles iespējas remontdarbu nodrošināšanā. Turklāt jāmin droša saziņa starp transportlīdzekli un tā ražotāju, pārkodējot imobilizācijas iekārtas un pārprogrammējot elektroniskās kontroles vienības.

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums

3. pants – 11.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

11a) „izgatavotājs” ir persona vai struktūra, kas apstiprinātājai iestādei atbild par visiem tipa apstiprināšanas vai atļauju piešķiršanas procesa aspektiem un par ražošanas atbilstības nodrošināšanu; nav būtiski, lai šī persona vai struktūra būtu tieši iesaistīta visos apstiprināšanas procesā iesaistītā transportlīdzekļa, sistēmas, sastāvdaļas vai atsevišķas tehniskas vienības izgatavošanas posmos;

Pamatojums

Pašizskaidrojošs (definīcija no Direktīvas 2007/46/EK).

Grozījums Nr. 15

Regulas priekšlikums

5. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK

Saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK

39. panta 9. punktā noteikto procedūru Komisija var pieņemt citus pasākumus, kas attiecas uz īpašām procedūrām, testiem un prasībām tipa apstiprinājuma vajadzībām.

39. panta 9. punktā noteikto procedūru Komisija var pieņemt citus pasākumus, kas attiecas uz īpašām procedūrām, testiem un prasībām tipa apstiprinājuma vajadzībām, ***lai atspoguļotu attīstību jautājumos, uz kuriem attiecas spēkā esošie noteikumi.***

Pamatojums

Komisijai jābūt tiesīgai pieņemt pasākumus saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EC 39. panta 9. punktu vienīgi tajos jautājumos, kas saistīti ar tehnisko attīstību attiecībā uz konkrētām procedūrām, pārbaudēm, utt. Nekādus jaunus elementus nevar ieviest saskaņā ar komitoloģijas procedūru.

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums

5. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.a Pārbaudes jāveic, ņemot vērā gan laboratorijas apstākļos, gan reālas braukšanas laikā radīto emisiju.

Pamatojums

„Artemis” pētījums, kas līdzfinansēts, izmantojot ES Pētniecības un attīstības pamatprogrammas līdzekļus, parādīja, ka reālas braukšanas laikā radītā emisija var ievērojami atšķirties no laboratorijā iegūtajiem rādītājiem.

Grozījums Nr. 17

Regulas priekšlikums

8. pants – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2. Sākot ar 2014. gada 1. oktobri, valstu iestādes gadījumā, kad jauni transportlīdzekļi neatbilst šai regulai, uzskata, ka atbilstīguma sertifikāti Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām vairs nav spēkā, un, pamatojumam atsaucoties uz emisijām, šādus transportlīdzekļus aizliedz reģistrēt,

2. Sākot ar 2013. gada 1. oktobri, valstu iestādes gadījumā, kad jauni transportlīdzekļi neatbilst šai regulai, uzskata, ka atbilstīguma sertifikāti Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām vairs nav spēkā, un, pamatojumam atsaucoties uz emisijām, šādus transportlīdzekļus aizliedz reģistrēt,

pārdot un nodot ekspluatācijā.

pārdot un nodot ekspluatācijā. ***Šajā laika posmā Komisijai jānodrošina, ka ražotājiem ir dots sagatavošanās laiks — 36 mēneši, lai pielāgotu ražošanas procesus.***

Pamatojums

Nosakot minēto datumu, ražotājiem ir jādod pienācīgs sagatavošanās laiks, lai pielāgotu ražošanas procesus, kā arī jānodrošina, ka tehniskās prasības var savlaicīgi noteikt komitoloģijas procedūrās.

Šī grozījuma mērķis ir nodrošināt, lai Komisija ātri izstrādātu tehniskas specifikācijas, kas, ņemot vērā gaisa kvalitātes stingrās prasības 2015. gadā, neapdraud ražotājiem nepieciešamo sagatavošanās laiku un stingri noteikto sākuma datumu 2012. gadā.

Grozījums Nr. 18

Regulas priekšlikums

10. pants – 1. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Stājoties spēkā šīs regulas īstenošanas noteikumiem, dalībvalstis var nodrošināt finanšu stimulus, kurus piemēro tiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem sērijveida ražošanā, kuri atbilst šai regulai.

Grozījums

Stājoties spēkā šīs regulas īstenošanas noteikumiem, dalībvalstis var nodrošināt finanšu stimulus, kurus piemēro tiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem sērijveida ražošanā, kuri atbilst šai regulai ***un tās īstenošanas pasākumiem, izņemot 6. pantā noteiktās prasības un to īstenošanas pasākumus.***

Pamatojums

Ražotāji ir skaidri jāinformē par to, ka stimulus piemēro transportlīdzekļiem, kas atbilst Euro VI noteiktajiem emisijas ierobežojumiem un visiem īstenošanas pasākumiem, ko iekļaus Euro VI paketē.

Grozījums Nr. 19

Regulas priekšlikums

10. pants – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Šos stimulus piemēro visiem jaunajiem

Grozījums

Šos stimulus piemēro visiem jaunajiem

transportlīdzekļiem, kuri **atbilst šai regulai un laisti attiecīgās dalībvalsts tirgū**. Tomēr tos vairs nepiemēro vēlākais 2014. gada 1. oktobrī.

transportlīdzekļiem, kuri **laisti attiecīgās dalībvalsts tirgū un atbilst šai regulai un tās īstenošanas pasākumiem, izņemot 6. pantā noteiktās prasības un to īstenošanas pasākumus**. Tomēr tos vairs nepiemēro vēlākais 2013. gada 1. oktobrī.

Pamatojums

Ražotāji ir skaidri jāinformē par to, ka stimulus piemēro transportlīdzekļiem, kas atbilst Euro VI noteiktajiem emisijas ierobežojumiem un visiem īstenošanas pasākumiem, ko iekļaus Euro VI paketē.

Nosakot minēto datumu, ražotājiem ir jādod pienācīgs sagatavošanās laiks, lai pielāgotu ražošanas procesus, kā arī jānodrošina, ka tehniskās prasības var savlaicīgi noteikt komitoloģijas procedūrās.

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums

12. pants – 1. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

1. Pēc tam, kad **pabeigta** ANO/EEK Makrodaļiņu mērīšanas **programma**, kuru vada Pasaules forums transportlīdzekļu regulējuma saskaņošanai, Komisija, nepazeminot vides aizsardzības līmeni Kopienā, veic **šādu** pasākumus:

Grozījums

1. Pēc tam, kad **pabeigtas attiecīgās daļas** ANO/EEK Makrodaļiņu mērīšanas **programmā**, kuru vada Pasaules forums transportlīdzekļu regulējuma saskaņošanai, **bet ne vēlāk kā 2008. gada 1. oktobrī** Komisija, nepazeminot vides aizsardzības līmeni Kopienā, veic **šādus** pasākumus:

Pamatojums

Lai nodrošinātu, ka rūpniecībai ir pietiekams sagatavošanās laiks, panākot atbilstību Euro VI prasībām 2011./2012. gadā, visām prasībām (gan tiesību aktos, gan atbilstīgi komitoloģijai) jābūt pieejamām no 2008. gada 1. oktobra.

Grozījums Nr. 21

Regulas priekšlikums

12. pants – 1. punkts – a) apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

a) ievieš robežvērtības, pamatojoties uz

Grozījums

a) ievieš robežvērtības, pamatojoties uz

makrodaļiņu skaitu, **un, ja nepieciešams, precīzē NO₂ komponenta pieļaujamā līmeņa vērtību NO_x robežvērtībā** saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 2. punktu;

makrodaļiņu skaitu, **kas pamatots ar korelāciju attiecībā uz slēgta dīzeļdegvielas daļiņu filtra pašreizējo stāvokli,** saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 2. punktu;

Pamatojums

Lai noteiktu reālās robežvērtības, tās jāsaista ar slēgta dīzeļdegvielas filtra pašreizējo stāvokli.

Grozījums Nr. 22

**Regulas priekšlikums
12. pants – 1.a punkts (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.a Ja NO₂ emisijas līmeņu noteikšana ietver to, ka NO₂ emisija, ko rada lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļi, var pārsniegt 150 mg/kWh, Komisija saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 39. panta 2. punktu ievieš NO₂ robežvērtību — 150 mg/kWh — lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļiem, tostarp nosakot piemērotu metodi mērījumu veikšanai.

Pamatojums

NO₂ ir vissvarīgākais NO_x veids attiecībā uz gaisa kvalitāti. Ņemot vērā 2015. gadā sasniedzamās NO₂ robežvērtības attiecībā uz gaisa kvalitātes prasībām, NO₂ emisijas līmenis ir stingri jāpārtrauc. Ja 150 mg/kWh robeža (attiecībā uz prasībām par modernizētām sistēmām) ir pārsniegta, (un tikai tad) Komisijai ir jāievieš noteikta NO₂ emisijas robežvērtība, tostarp jānosaka piemērota, saskaņota metode mērījumu veikšanai.

Grozījums Nr. 23

**Regulas priekšlikums
12. pants – 4. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4. Komisija uzrauga 3. panta 2. punktā norādītos piesārņotājus. Ja Komisija

4. Komisija uzrauga 3. panta 2. punktā norādītos piesārņotājus. Ja Komisija

secina, ka nepieciešams regulējums arī attiecībā uz citu piesārņotāju emisijām, tā attiecīgi **groza** šo regulu.

secina, ka nepieciešams regulējums arī attiecībā uz citu piesārņotāju emisijām, tā attiecīgi **ierosina grozījumus** šajā regulā.

Pamatojums

Jaunu piesārņotāju pievienošana varētu būtiski ietekmēt prasības attiecībā uz rūpniecību. Tāpēc šāda papildināšana ir jāveic ar standarta likumdošanas procedūru.

Grozījums Nr. 24

Regulas priekšlikums

15. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Padomes Direktīva 80/1269/EEK, Komisijas Direktīva 88/195/EEK, 97/21/EK, 1999/99/EK un 2005/78/EK un Direktīva 2005/55/EK tiek atcelta, sākot ar **2014.** gada 1. oktobri.

Grozījums

1. Padomes Direktīva 80/1269/EEK, Komisijas Direktīva 88/195/EEK, 97/21/EK, 1999/99/EK un 2005/78/EK un Direktīva 2005/55/EK tiek atcelta, sākot ar **2013.** gada 1. oktobri.

Pamatojums

Nosakot minēto datumu, ražotājiem ir jādod pienācīgs sagatavošanās laiks, lai pielāgotu ražošanas procesus, kā arī jānodrošina, ka tehniskās prasības var savlaicīgi noteikt komitoloģijas procedūrās.

Grozījums Nr. 25

Regulas priekšlikums

16. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

To piemēro, sākot ar **2013. gada 1. aprīli.** Tomēr 8. panta 3. punktu un 10. pantu piemēro no spēkā stāšanās dienas un II pielikuma 1. punkta a) apakšpunkta i) daļu, 1. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 2. punkta a) apakšpunktu, 3. punkta a) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta c) apakšpunkta i) daļu un 3. punkta d) apakšpunkta i) daļu piemēro, sākot ar **2014.** gada 1. oktobri.

Grozījums

To piemēro, sākot ar **2012. gada 1. aprīli.** Tomēr 8. panta 3. punktu un 10. pantu piemēro no spēkā stāšanās dienas un II pielikuma 1. punkta a) apakšpunkta i) daļu, 1. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 2. punkta a) apakšpunktu, 3. punkta a) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta b) apakšpunkta i) daļu, 3. punkta c) apakšpunkta i) daļu un 3. punkta d) apakšpunkta i) daļu piemēro, sākot ar **2013.** gada 1. oktobri.

Pamatojums

Nosakot minēto datumu, ražotājiem ir jādod pienācīgs sagatavošanās laiks, lai pielāgotu ražošanas procesus, kā arī jānodrošina, ka tehniskās prasības var savlaicīgi noteikt komitoloģijas procedūrās.

PROCEDŪRA

Virsraksts	Mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājums
Atsauces	COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)
Komiteja, kas atbildīga par jautājumu	ENVI
Atzinumu sniedza Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 15.1.2008
Atzinumu sagatavoja Iecelšanas datums	<i>Johannes Blokland</i> 22.1.2008
Izskatīšana komitejā	8.4.2008 5.5.2008
Pieņemšanas datums	6.5.2008
Galīgais balsojums	+: 36 –: 0 0: 1
Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsošanā	<i>Etelka Barsi-Pataky, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zīle</i>
Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsošanā	<i>Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jelko Kacin, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool</i>

PROCEDŪRA

Virsraksts	Mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājums
Atsauces	COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)
Datums, kad to iesniedza EP	21.12.2007
Komiteja, kas atbildīga par jautājumu Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ENVI 15.1.2008
Komiteja(-s), kurai(-ām) ir lūgts sniegt atzinumu Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ITRE IMCO TRAN 15.1.2008 15.1.2008 15.1.2008
Atzinumu nav sniegusi Lēmuma datums	ITRE 29.1.2008
Referents(-e/-i/-es) Iecelšanas datums	<i>Matthias Groot</i> 26.2.2008
Izskatīšana komitejā	27.5.2008
Pieņemšanas datums	15.7.2008
Galīgais balsojums	+: 51 -: 0 0: 1
Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsošanā	<i>Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Martin Callanan, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groot, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Klaf, Holger Kraemer, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Maria Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Anders Wijkman, Glenis Willmott</i>
Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsošanā	<i>Inés Ayala Sender, Adam Gierek, Rebecca Harms, Jutta Haug, Johannes Lebech, Alojz Peterle, Robert Sturdy, Donato Tommaso Veraldi</i>
Aizstājējs(-i) (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā	<i>Elisabetta Gardini</i>