

# EIROPAS PARLAMENTS

2004



2009

---

*Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja*

**2008/0100(COD)**

5.11.2008

## **ATZINUMS**

Sniegusi Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja

Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par tipa apstiprinājuma prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu vispārējo drošību  
(COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD))

Atzinumu sagatavoja: *Jorgo Chatzimarkakis*

PA\_Legam

## ĪSS PAMATOJUMS

Spēkā esošajos Eiropas Savienības tiesību aktos par tipa apstiprinājumu ir noteikts, ka, konstruējot mehāniskos transportlīdzekļus, ir jāpiemēro saskaņoti noteikumi, lai nodrošinātu iekšējā tirgus darbību, vienlaikus paredzot augsta līmeņa drošību un vides aizsardzību. Pašreizējo tiesību aktu kopumu veido 60 direktīvas, no kurām 50 direktīvas attiecas uz drošības jomu un 10 direktīvas — uz vides aizsardzības jomu.

Mūsdienās ir pieejamas jaunas tehnoloģijas, un, ja jaunus transportlīdzekļus ražotu, izmantojot tās kā standartu, varētu būtiski uzlabot transportlīdzekļu drošību (piemēram, elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmas) vai samazināt CO<sub>2</sub> emisiju (piemēram, ražojot riepas ar zemu rites pretestību).

Paziņojumā “Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam” (*CARS 21* paziņojums — COM(2007) 22) Komisija uzsvēra, ka labākam tiesiskajam regulējumam un tā vienkāršošanai ir ļoti liela nozīme, proti, varētu atcelt nevajadzīgus vai novecojušus noteikumus vai izdarīt tajos grozījumus, lai Eiropas autobūves nozare spētu sekmīgi konkurēt pasaulē.

### 1. Regulas priekšlikuma mērķi

Iesniedzot šo regulas priekšlikumu, Komisija vēlas vienkāršot spēkā esošos tiesību aktus, aizstājot mehānisko transportlīdzekļu jomā pieņemtās 50 pamatdirektīvas ar vienu Padomes un Parlamenta regulu. Tādējādi tiktu atceltas 50 direktīvas par transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu.

Regulas priekšlikumā ir ierosinātas arī jaunas obligātas prasības par drošības uzlabošanu — visi transportlīdzekļi jāaprīko ar elektroniskām stabilitātes kontroles sistēmām, vieglajos automobiļos ir jābūt riepu spiediena kontroles sistēmām un lielas kravnesības transportlīdzekļos ir jābūt uzlabotām avārijas bremzēšanas sistēmām un joslu uzraudzības sistēmām.

Turklāt regulas priekšlikumā ir noteiktas stingrākas riepu radītā trokšņa robežvērtības un ieviestas jaunas prasības attiecībā uz saķeri ar mitru ceļu un rites pretestību — galvenokārt tāpēc, lai samazinātu CO<sub>2</sub> emisijas apjomu.

### 2. Tiesību aktu vienkāršošana un uzlabošana

Regulas priekšlikumā ir minētas 50 direktīvas<sup>1</sup>, kuras ierosināts aizstāt ar vienu regulu un ar to saistītiem vairākiem īstenošanas pasākumiem. Turklāt ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumi joprojām ir spēkā.

---

<sup>1</sup> Direktīvas 70/221/EEK, 70/222/EEK, 70/311/EEK, 70/387/EEK, 70/388/EEK, 71/320/EEK, 72/245/EEK, 74/60/EEK, 74/61/EEK, 74/297/EEK, 74/408/EEK, 74/483/EEK, 75/443/EEK, 76/114/EEK, 76/115/EEK, 76/756/EEK, 76/757/EEK, 76/758/EEK, 76/759/EEK, 76/760/EEK, 76/761/EEK, 76/762/EEK, 77/389/EEK, 77/538/EEK, 77/539/EEK, 77/540/EEK, 77/541/EEK, 77/649/EEK, 78/316/EEK, 78/317/EEK, 78/318/EEK, 78/549/EEK, 78/932/EEK, 89/297/EEK, 91/226/EEK, 92/21/EEK, 92/22/EEK, 92/24/EEK, 92/114/EEK,

Atzinuma sagatavotājs nav pārliecināts, vai ar priekšlikumu atcelt 50 direktīvas tiešām praksē varēs panākt automobiļu un riepu ražošanas nozares reglamentējošo noteikumu vienkāršošanu. Atbilstoši ieteikumiem, kas ietverti augsta līmeņa grupas *CARS 21* ziņojumā, daudz efektīvāks paņēmieni, iespējams, būtu grozījumu izdarīšana Direktīvas 2007/46/EK IV pielikumā, lai tajā būtu tieša atsauce uz ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem.

Turklāt — tā kā regulas priekšlikuma darbības joma ir plaša, vēl jāizstrādā noteiktas prasības attiecībā uz daudziem gadījumiem. Komisija atzīst, ka ir vajadzīgs pārejas laiks, lai nozare varētu pielāgoties izvirzītajām prasībām. Tomēr, lai paredzētais pārejas laiks būtu lietderīgs, atzinuma sagatavotājs iesaka noteikt izpildes termiņus (tostarp pārejas laika termiņu), ņemot vērā datumu, kad ir pieņemti īstenošanas pasākumi, kuros noteiktas konkrētas prasības, nevis ņemot vērā pašreizējā priekšlikuma pieņemšanas datumu.

### 3. Drošība

Regulas priekšlikumā ir ierosināts noteikt, ka visiem transportlīdzekļiem obligāti jābūt aprīkoti ar papildu drošības elementiem, jo īpaši ar elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmām (*ESCS*), savukārt lielas kravnesības transportlīdzekļiem jābūt aprīkoti ar uzlabotām avārijas bremzēšanas sistēmām (*AEBS*) un joslu uzraudzības sistēmām (*LDWS*).

Citu kategoriju transportlīdzekļos ir iespējams uzstādīt *AEBS* un *LDWS* pēc izvēles ar noteikumu, ka uzstādītās sistēmas atbilst regulas priekšlikumā minētajām prasībām.

Atzinuma sagatavotājs atzinīgi vērtē transportlīdzekļu drošības uzlabošanas pasākumus, tomēr uzsver, ka *ESCS* ir praksē pārbaudīta tehnoloģija, bet *AEBS* un *LDWS* ir pilnīgi jauna un ļoti sarežģīta tehnoloģija. Tāpēc, lai izpildītu prasību par to obligātu uzstādīšanu, varētu būt nepieciešams ilgāks laiks, nekā paredzēts Komisijas priekšlikumā. Ir jāņem vērā, ka būtiski atšķiras pasažieru automobiļu, lielas noslodzes transportlīdzekļu un kravas automobiļu tehniskais raksturojums un izmantošana. Tādēļ tehniskās prasības transportlīdzekļu aprīkošanai ar *AEBS* un *LDWS* būtu jānosaka katram transportlīdzekļa veidam atsevišķi.

### 4. Riepas

Pasākumi, ar kuriem nodrošina prasību izpildi attiecībā uz riepām, ir paredzēti, lai uzlabotu drošību un mazinātu automašīnu negatīvo ietekmi uz vidi. Ar šiem pasākumiem ievieš prasību par riepu spiediena kontroles sistēmu (*TPMS*) obligātu uzstādīšanu visos transportlīdzekļos, nosaka stingrākas riepu radītā trokšņa robežvērtības un jaunas prasības attiecībā uz saķeri ar mitru ceļu un rites pretestību.

Riepas ir vienīgais transportlīdzekļa elements, kam ir saķere ar ceļa segumu, un tādēļ ir ārkārtīgi svarīgi pirmajā vietā izvirzīt drošības uzlabošanu, nevis kādu citu mērķi (piemēram, CO<sub>2</sub> emisijas apjoma samazināšanu). Tomēr Komisijas prasībās šī prioritāte nav atspoguļota. Komisija ir noteikusi stingrākas trokšņa robežvērtības, tomēr *TÜV Automotive* veiktajā

---

94/20/EK, 95/28/EK, 96/27/EK, 96/79/EK, 97/27/EK, 98/91/EK, 2000/40/EK, 2001/56/EK, 2001/85/EK, 2003/97/EK, 92/23/EEK.

neatkarīgajā pētījumā par riepu ražošanu ir izklāstīta svarīga un noteikta saistība starp troksni un saķeri, proti — jo mazāks troksnis, jo mazāka saķere ar ceļa segumu.

Turklāt Komisijas ietekmes novērtējums, kurā vērtēta izvēlēto paņēmieni lietderība, izmaksu un ieguvumu samērs utt., dažviet ir pretrunīgs. Tādēļ atzinuma sagatavotājs ļoti atzinīgi vērtē Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komitejas ierosinājumu pieprasīt, lai tiktu veikts pētījums, kurš papildinās Komisijas sagatavoto ietekmes novērtējumu. Ņemot vērā pētījuma rezultātus, būtu jāspēj noteikt prasības, ar kurām panākt pozitīvu ietekmi uz vidi, nemazinot drošību. Turklāt drošībai jābūt pirmajā vietā.

## GROZĪJUMI

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Iekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komiteju savā ziņojumā iekļaut šādus grozījumus:

### Grozījums Nr. 1

#### Regulas priekšlikums 6.a apsvēruma (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***(6a) Komisijai 12 mēnešu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā jāpārbauda arī, vai ir iespējams klasificēt ES ceļus atbilstoši radītā trokšņa līmenim, nolūkā noteikt pieļaujamā trokšņa maksimālo līmeni un atbilstošas specifikācijas ietvju veidošanai.***

#### *Pamatojums*

*Ceļš ir galvenais elements riepu saķerē ar ceļa virsmu, un saķeri lielā mērā ietekmē ceļa virsmas (mazāka vai lielāka) raupjuma pakāpe un/vai nelīdzenumi.*

*Ceļš tik tiešām ietekmē riepu apvalku vibrāciju, riepu rites troksni un troksni, kas rodas, protektora daļām atkārtoti saskaroties ar ceļa virsmas saķeres laukumu.*

*Atšķirībā no pašreizējā ceļa seguma, kurš neizraisa troksni, parastās ceļa virsmas rada 8 decibelu (A) troksni. Patlaban nav sistēmas, kā klasificēt esošos vai jaunus ceļus, ņemot vērā to ietekmi uz trokšņa radīšanu.*

### Grozījums Nr. 2

## Regulas priekšlikums

### 7. apsvēruma

*Komisijas ierosinātais teksts*

(7) Tehniskie sasniegumi uzlaboto drošības sistēmu jomā sniedz jaunas iespējas negadījumu samazināšanai. Lai palielinātu novērsto negadījumu skaitu, ir jāparedz dažu šādu tehnoloģiju ieviešana.

*Grozījums*

(7) Tehniskie sasniegumi uzlaboto drošības sistēmu jomā sniedz jaunas iespējas negadījumu samazināšanai. Lai palielinātu novērsto negadījumu skaitu, ir jāparedz dažu šādu tehnoloģiju ***pakāpeniska, brīvprātīga*** ieviešana ***atbilstoši transportlīdzekļu klāstam un tirgum.***

*Pamatojums*

*Dažas no tehnoloģijām varētu nebūt vienādi efektīvas visos tirgos, jo atšķiras gan ceļu stāvoklis, gan satiksmes apstākļi.*

### Grozījums Nr. 3

## Regulas priekšlikums

### 8. apsvēruma

*Komisijas ierosinātais teksts*

(8) Lai vienkāršotu tipa apstiprinājuma tiesību aktus atbilstīgi CARS 21 ziņojumam „Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam”, ir lietderīgi atcelt vairākas direktīvas, nesamazinot ceļa lietotāju drošību. Šajās direktīvās noteiktās prasības ***jāpārceļ uz šo regulu un*** vajadzības gadījumā jāaizstāj ar atsauci uz attiecīgiem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas ekonomikas komisijas (ANO/EEK) noteikumiem, kas iekļauti Kopienas *likumdošanā* ar 4. pantu Padomes 1997. gada 27. novembra Lēmumā 97/836/EK par Eiropas Kopienas pievienošanas ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Nolīgumam vienotu tehnisko prasību apstiprināšanai riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot riteņu transportlīdzekļos, un par nosacījumiem to apstiprinājumu savstarpējai atzīšanai, kas

*Grozījums*

(8) Lai vienkāršotu tipa apstiprinājuma tiesību aktus atbilstīgi CARS 21 ziņojumam „Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam”, ir lietderīgi atcelt vairākas direktīvas, nesamazinot ceļa lietotāju drošību. Šajās direktīvās noteiktās prasības vajadzības gadījumā jāaizstāj ar atsauci uz attiecīgiem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas ekonomikas komisijas (ANO/EEK) noteikumiem, kas iekļauti Kopienas *tiesību aktos* ar 4. pantu Padomes 1997. gada 27. novembra Lēmumā 97/836/EK par Eiropas Kopienas pievienošanas ANO Eiropas Ekonomikas komisijas Nolīgumam vienotu tehnisko prasību apstiprināšanai riteņu transportlīdzekļiem, aprīkojumam un detaļām, ko var uzstādīt un/vai lietot riteņu transportlīdzekļos, un par nosacījumiem to apstiprinājumu savstarpējai atzīšanai, kas piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām.

piešķirti, pamatojoties uz šīm prasībām.

#### *Pamatojums*

*Nav vajadzības pārcelt jaunajā Vispārējās drošības regulā to direktīvu prasības, kuras aizstāj ar atbilstīgu ANO EEK regulu. Ar pamatdirektīvas IV pielikumu minētās direktīvas var aizstāt tieši.*

#### **Grozījums Nr. 4**

##### **Regulas priekšlikums**

##### **10. apsvēruma**

###### *Komisijas ierosinātais teksts*

(10) Transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma īpašo jauno prasību ieviešanas laika grafikā jāņem vērā šo prasību tehniskā iespējamība. Vispārīgi prasībām sākotnēji jāattiecas tikai uz jauniem transportlīdzekļu tipiem. Esošajiem transportlīdzekļu tipiem jānodod papildu laika periods, lai panāktu to atbilstību prasībām. Turklāt riepu spiediena kontroles sistēmu obligātai uzstādīšanai sākotnēji jāattiecas tikai uz vieglajiem automobiļiem. Citu uzlabotu drošības elementu obligātai uzstādīšanai sākotnēji jāattiecas tikai uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

###### *Grozījums*

(10) Transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma īpašo jauno prasību ieviešanas laika grafikā jāņem vērā šo prasību tehniskā iespējamība. Vispārīgi prasībām sākotnēji jāattiecas tikai uz jauniem transportlīdzekļu tipiem. Esošajiem transportlīdzekļu tipiem jānodod papildu laika periods, lai panāktu to atbilstību prasībām. ***Jebkurā gadījumā attiecīgajās nozarēs ir jānosaka piemērots pārejas periods. Pārejas periods jāaprēķina, ņemot vērā to īstenošanas pasākumu pieņemšanas datumu, ar kuriem nosaka konkrētas prasības.*** Turklāt riepu spiediena kontroles sistēmu obligātai uzstādīšanai sākotnēji jāattiecas tikai uz vieglajiem automobiļiem. ***Komisijai jānovērtē, vai tehniski un ekonomiski ir iespējams riepu spiediena kontroles sistēmu un citu uzlabotu drošības elementu obligāto uzstādīšanu attiecināt arī uz citām transportlīdzekļu kategorijām, un jāierosina vajadzības gadījumā šajā regulā līdz 2010. gada 29. oktobrim izdarīt grozījumus.*** Citu uzlabotu drošības elementu obligātai uzstādīšanai sākotnēji jāattiecas tikai uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

#### *Pamatojums*

*Riepu spiediena kontroles sistēmas (TPMS) uzstādīšana citu kategoriju transportlīdzekļos (vieglajos kravas transportlīdzekļos un lielas kravnesības transportlīdzekļos) ir tehniski*

iespējama un lietderīga, ņemot vērā satiksmes drošību, degvielas patēriņa ekonomiju un CO<sub>2</sub> emisiju. Ir pienācīgi jāizvērtē ekonomiskais pamatojums, ietekme un veiktie pasākumi.

## Grozījums Nr. 5

### Regulas priekšlikums

#### 12. apsvēruma

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

(12) *Ir lietderīgi īstenot pasākumus riepu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai, kas minēti Komisijas paziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam „Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai”. Šis samazinājums jāpanāk, kombinējot zemu rites pretestību un riepu spiediena kontroles sistēmu izmantošanu. Vienlaikus ir lietderīgi noteikt arī prasības, kuru mērķis ir samazināt riepu ceļa troksni un nodrošināt, ka tiek saglabāti riepu drošības līmeņi, ieviešot saķeres ar mitru ceļu prasības. Attiecīgajā īstenošanas laika grafikā jāatspoguļo atbilstības visām šīm prasībām sarežģītības līmeni. Jo īpaši, ņemot vērā augsti uzstādītās prasības attiecībā uz rites troksni un ražošanas nozarei nepieciešamo laiku, lai aizstātu esošās riepu līnijas, ir lietderīgi noteikt ilgāku rites trokšņa prasību īstenošanas periodu attiecībā uz esošo tipu jaunām riepām.*

##### *Grozījums*

(12) *Lai samazinātu riepu radīto CO<sub>2</sub> emisiju, ir lietderīgi īstenot pasākumus, kas minēti Komisijas paziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam „Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai”. Šis samazinājums jāpanāk, kombinējot zemu rites pretestību un riepu spiediena kontroles sistēmu izmantošanu. Vienlaikus ir lietderīgi noteikt arī prasības, kuru mērķis ir samazināt riepu izraisīto troksni, transportlīdzeklim braucot pa ceļu, un nodrošināt, ka tiek saglabāti riepu drošības līmeņi, ieviešot prasības attiecībā uz saķeri ar mitru ceļu. Attiecīgajā īstenošanas laika grafikā jāatspoguļo to grūtību pakāpe, kuras rodas, nodrošinot atbilstību visām šīm prasībām, jāapzinās nepieciešamība nepārtraukt ražošanu un saglabāt piegādes ķēdes iedarbīgumu un jānodrošina īstenošanas efektivitāte. Jo īpaši lietderīgi ir ieviest attiecīgās tehniskās prasības tā, lai ražošanā un piegādes ķēdē nepieļautu nozīmīgus traucējumus. Šīs regulas mērķis nav ierobežot to riepu laišanu tirgū, kuras ražotas pirms attiecīgo jauno tehnisko prasību stāšanās spēkā un kuras var pārdot pēc šā datuma. Riepu ražošanas datumu viegli var noteikti pēc pašreiz obligātā ražošanas datuma marķējuma uz riepām, kā tas paredzēts Padomes 1992. gada 31. marta Direktīvā 92/23/EEK par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju riepām un riepu montāžu<sup>1</sup>.*



*Pamatojums*

*Riepas, kuras ražotas pirms jauno prasību spēkā stāšanās datuma, joprojām var pārdot. Riepu ražošanas datumu viegli var noteikt pēc pašreiz obligātā ražošanas datuma marķējuma uz visām tirgū laistajām riepām.*

**Grozījums Nr. 6**

**Regulas priekšlikums  
14. apsvērums**

*Komisijas ierosinātais teksts*

(14) Elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmām, uzlabotām avārijas bremzēšanas sistēmām un joslu uzraudzības sistēmām ir liels potenciāls būtiski samazināt negadījumu skaitu. Tādēļ ir jānosaka šo sistēmu prasības.

*Grozījums*

(14) Elektroniskās stabilitātes kontroles sistēmām, uzlabotām avārijas bremzēšanas sistēmām un joslu uzraudzības sistēmām ir liels potenciāls būtiski samazināt negadījumu skaitu. Tādēļ ***Eiropas Komisijai saskaņā ar ANO/EEK noteikumiem*** ir jānosaka šo sistēmu prasības.

*Pamatojums*

*ESCS, AEBS un LDWS ir sarežģītas tehnoloģijas, kurām ir nepieciešamas saskaņotas tehniskās prasības. Lai nozarē ierobežotu divkāršu reglamentēšanu un birokrātijas slogu, šīs prasības jānosaka ANO/EEK noteikumu sistēmā.*

**Grozījums Nr. 7**

**Regulas priekšlikums  
16.a apsvērums (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***(16a) Dalībvalstīm būtu vēlams sākt īstenot šo regulu vēl pirms tās stāšanās spēkā, lai, ņemot vērā mērķi, ko vēlas panākt ar šo regulu, stimulētu ražotājus un patērētājus.***

**Grozījums Nr. 8**

## Regulas priekšlikums

### 1. pants – 2. daļa

*Komisijas ierosinātais teksts*

Šajā regulā arī noteiktas riepu tipa apstiprinājuma prasības attiecībā uz to **CO2 un trokšņa emisijām**.

*Grozījums*

Šajā regulā arī noteiktas riepu tipa apstiprinājuma prasības attiecībā uz to **drošību un ietekmi uz apkārtējo vidi. Regula neattiecas uz atjaunotām riepām.**

*Pamatojums*

*Grozījums izdarīts, lai precizētu ierosinātās regulas darbības jomu.*

## Grozījums Nr. 9

### Regulas priekšlikums

#### 3. pants – 2. daļa – 6. punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(6) „**profesionāla riepa bezceļa apstākļiem**” ir riepa, kas paredzēta izmantošanai gan uz ceļiem, gan bezceļa apstākļos vai citiem īpašiem uzdevumiem;

*Grozījums*

(6) „**īpašas nozīmes riepa**” ir riepa, kas paredzēta izmantošanai gan uz ceļiem, gan bezceļa apstākļos vai *izmantojama citos īpašas noslodzes gadījumos*;

*Pamatojums*

*Regulā jāietver arī šīs kategorijas riepas. Jēdziena “īpašas nozīmes riepa” definīcijā ir ietverta atsauce uz ANO/EEK Noteikumiem Nr. 54.*

## Grozījums Nr. 10

### Regulas priekšlikums

#### 3. pants – 2. daļa – 10.a punkts (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

(10.a) “**profesionāla riepa bezceļa apstākļiem**” ir riepa, kura ietilpst kategorijas “īpašas nozīmes riepa” apakškategorijā un kuru galvenokārt izmanto ārkārtīgi sarežģītos bezceļa apstākļos.

## *Pamatojums*

*Šīs kategorijas riepas ir paredzētas izmantošanai ārkārtīgi ekstremālos bezceļa apstākļos, un tās ir piemērotas tādiem transportlīdzekļiem kā ugunsdzēsēju auto un elektrolīniju apkopes transportlīdzekļiem. No visu pārdoto riepu skaita C1 un C2 klases riepu skaits nepārsniedz 0,06 %. C3 klases riepu skaits nepārsniedz 1 %. Parasti šos transportlīdzekļus un šāda veida riepas izmanto, lai brauktu pa ceļiem bez līdzena seguma vietās, kur riepu radītais troksnis nerada būtiskas problēmas.*

### **Grozījums Nr. 11**

#### **Regulas priekšlikums**

#### **3. pants – 2. daļa – 10.b punkts (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***(10.b) “pastiprināta riepa” vai “lielas noslodzes riepa” ir tāda C1 klases pneimatiskās riepas struktūra, kurā riepas karkass ir veidots tā, lai tas izturētu lielāku noslodzi nekā attiecīga standarta riepa.***

## *Pamatojums*

*Šī definīcija ir jāiekļauj C daļas I pielikumā, jo runa ir par vieglā automobiļa riepām, kuras ir paredzētas, lai pārvadātu kravu, kas ir smagāka par to, ko var pārvadāt, izmantojot parastās tāda paša izmēra riepas. Ir jā saglabā iepriekšējā Direktīvā 2001/43/EK paredzētā pielaide. Lielas noslodzes riepas ir pastiprinātas, un spiediens tajās ir augstāks, lai varētu pārvadāt smagāku kravu.*

*Jo smagāka krava, jo riepu radītais troksnis ir lielāks. Pašreizējais maksimāli pieļaujamais spiediens ir noteikts, pamatojoties uz neapstrīdamiem fizikas principiem par trokšņa rašanos, proti, noslodzei uz riepu kļūstot lielākai, skaņas spiediena līmenis palielinās.*

### **Grozījums Nr. 12**

#### **Regulas priekšlikums**

#### **4. pants – 2. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

2. Izgatavotāji pierāda, ka visām atsevišķām tehniskām vienībām vai sastāvdaļām, kuras pārdod vai nodod ekspluatācijā Kopienā, ir tipa

2. Izgatavotāji pierāda, ka visām **jaunām** atsevišķām tehniskām vienībām vai sastāvdaļām, kuras pārdod vai nodod ekspluatācijā Kopienā, ir tipa

apstiprinājums saskaņā ar šo regulu.

apstiprinājums saskaņā ar šo regulu.

*Pamatojums*

*Grozījums izdarīts, lai būtu pilnīgi skaidrs, ka noteikums attiecas uz visām jaunām atsevišķām tehniskām vienībām vai sastāvdaļām, kuras pārdod vai nodod ekspluatācijā Kopienā.*

**Grozījums Nr. 13**

**Regulas priekšlikums**

**5. pants – 2. punkts – c apakšpunkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

c) sistēmām, kas vadītājam nodrošina redzamību un informāciju par transportlīdzekļa stāvokli un apkārtējo vidi, ieskaitot stiklojumu, spoguļus **un vadītāja informācijas sistēmas**;

*Grozījums*

c) sistēmām, kas vadītājam nodrošina redzamību un informāciju par transportlīdzekļa stāvokli un apkārtējo vidi, ieskaitot stiklojumu **un** spoguļus;

*Pamatojums*

*Prasības, kas minētas 2. punktā, ir paredzētas, lai atspoguļotu tās prasības, kuras pašlaik ir ietvertas Direktīvā 2007/46/EK. Vadītāja informācijas sistēmas šajā regulā vēl nav definētas vai noteiktas. Ja ir nodoms izstrādāt jaunu noteikumu, tas skaidri ir jādara zināms un jāapspiež.*

**Grozījums Nr. 14**

**Regulas priekšlikums**

**5. pants – 2. punkts – f apakšpunkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

f) transportlīdzekļa ārpusi **un piederumiem**;

*Grozījums*

f) transportlīdzekļa ārpusi;

*Pamatojums*

*Nav skaidrs, kas domāts ar “piederumiem”.*

**Grozījums Nr. 15**

## Regulas priekšlikums

### 6. pants – 2. punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

2. N<sub>2</sub> un N<sub>3</sub> kategorijas transportlīdzekļus projektē tā, lai priekšējas sadursmes ar citu transportlīdzekli gadījumā, kad viens transportlīdzeklis ietriecas zem otra transportlīdzekļa, ievainojuma risks transportlīdzekļa pasažierim būtu pēc iespējas mazāks.

*Grozījums*

2. N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> un O<sub>4</sub> kategorijas transportlīdzekļus konstruē tā, lai nodrošinātu aizmugurējo aizsardzību pret M1 un N1 kategoriju transportlīdzekļu pabraukšanu apakšā minēto kategoriju transportlīdzekļiem.

*Pamatojums*

*Teksta pašreizējais formulējums ir neskaidrs, un rodas maldīgs priekšstats, ka runa ir par “ne aizsargātu ceļa lietotāju drošību” saistībā ar kravas automobiļiem.*

### Grozījums Nr. 16

## Regulas priekšlikums

### 6. pants – 3. punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

3. N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> un O<sub>4</sub> kategorijas transportlīdzekļus projektē tā, lai gadījumā, ja transportlīdzekli no sāniem ietriecas **cits transportlīdzeklis vai** neaizsargāts ceļa lietotājs, samazinātu šā neaizsargātā ceļa lietotāja **vai transportlīdzekļa pasažiera** ievainojumu risku, kas saistīts ar viena transportlīdzekļa ietriekšanos zem otra.

*Grozījums*

3. N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> un O<sub>4</sub> kategorijas transportlīdzekļus projektē tā, lai gadījumā, ja transportlīdzekli no sāniem ietriecas neaizsargāts ceļa lietotājs, samazinātu šā neaizsargātā ceļa lietotāja ievainojumu risku, kas saistīts ar viena transportlīdzekļa ietriekšanos zem otra.

*Pamatojums*

*Teksta pašreizējais formulējums ir neprecīzs, jo ar sānu aizsardzību šajā punktā ir domāts tikai tas, ka ir jānodrošina neaizsargātu ceļa lietotāju aizsardzība.*

### Grozījums Nr. 17

## Regulas priekšlikums

### 6. pants – 4. punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

4. **Transportlīdzekļa** kabīne vai vadītājam un pasažieriem paredzētā telpa ir pietiekami izturīga, lai pasažieriem nodrošinātu aizsardzību trieciena vai apgāšanās gadījumā.

*Grozījums*

4. **Saskaņā ar attiecīgiem ANO/EEK noteikumiem transportlīdzekļa** kabīne vai vadītājam un pasažieriem paredzētā telpa ir pietiekami izturīga, lai pasažieriem nodrošinātu aizsardzību trieciena vai apgāšanās gadījumā.

*Pamatojums*

*Nemot vērā labāka regulējuma principu, par ko ir panākta vienošanās CARS21, ES iespējami vairāk ir jāatsaucas uz pašreizējiem ANO/EEK noteikumiem.*

### Grozījums Nr. 18

## Regulas priekšlikums

### 9. pants – 2. punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

2. M<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar riepu spiediena kontroles sistēmu, kas vadītāju var brīdināt, ja kādai no lietotām riepām ir bīstami zems spiediena līmenis, un var vadītājam paziņot, ja **kāda no riepām** tiek lietota ar spiediena līmeni, kas ir **būtiski** zemāks par optimālo spiedienu labam degvielas patēriņam.

*Grozījums*

2. M<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar riepu spiediena kontroles sistēmu, kas vadītāju var brīdināt, **ja kādā no braucoša transportlīdzekļa riepām spiediens varētu būt** zemāks par optimālo **ieteikto** spiediena līmeni labam degvielas patēriņam. **Izraudzītajai tehnoloģijai jābūt neitrālai, izmaksu ziņā izdevīgai, un tā nedrīkst apdraudēt ne patērētāja pirkstspēju, ne arī transportlīdzekļu parka atjaunošanu.**

*Pamatojums*

*Šā priekšlikuma mērķis (tostarp CO<sub>2</sub> emisijas samazināšanas pasākumi/drošība/...) ir jāpanāk neatkarīgi no ražotāju izraudzītās tehnoloģijas. Faktiski, lai nepieļautu jebkādus iespējamus tirgus traucējumus, obligāti ir jānodrošina tehnoloģijas neitralitāte. Turklāt papildus nosacījumam par mērķa sasniegšanu tehnoloģiskajiem pasākumiem vienmēr ir jābūt izdevīgiem izmaksu ziņā un nekādā gadījumā nav jāklūst par apgrūtinājumu pircējiem.*

### Grozījums Nr. 19

**Regulas priekšlikums**  
**10. pants – 1. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

1. M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> un N<sub>3</sub> kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar uzlabotu avārijas bremzēšanas sistēmu, kas atbilst šīs regulas prasībām.

*Visas uzlabotās avārijas bremzēšanas sistēmas, kuras izgatavotājs brīvprātīgi uzstādījis M<sub>1</sub> vai N<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzeklī, atbilst šīs regulas prasībām.*

*Grozījums*

1. ***Ja ietekmes novērtējums par M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> un N<sub>3</sub> kategorijas transportlīdzekļu aprīkošanu ar uzlabotu avārijas bremzēšanas sistēmu ir pozitīvs, tos aprīko ar uzlabotu avārijas bremzēšanas sistēmu, kas atbilst šīs regulas prasībām. Ietekmes novērtējums jāveic par visām transportlīdzekļu kategorijām.***

*Pamatojums*

*Not all vehicle categories should be equipped as their use varies, e.g. delivery trucks being used in an environment which is not suited for these systems.*

*According to technical evaluations done on field, in certain cases the adoption of Advanced Emergency Braking System (AEBS) may be technically impossible or may not bring any benefit (e.g. city buses or refuse collecting trucks being used at a relatively low speed).*

*The reference to vehicles in categories M1 or N1 should be deleted: development and tuning for AEBS for M1 and N1 vehicles are completely different then for heavy vehicles and will result in different systems with different requirements.*

**Grozījums Nr. 20**

**Regulas priekšlikums**  
**10. pants – 2. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

2. M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> un N<sub>3</sub> kategorijas transportlīdzekļus aprīko ar joslu uzraudzības sistēmu, kas atbilst šīs regulas prasībām.

*Grozījums*

2. ***Ja ietekmes novērtējums par M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> un N<sub>3</sub> kategorijas transportlīdzekļu aprīkošanu ar joslu uzraudzības sistēmu ir pozitīvs, tos aprīko ar joslu uzraudzības sistēmu, kas atbilst šīs regulas prasībām. Ietekmes novērtējums jāveic par visām transportlīdzekļu kategorijām.***

**Visas joslu uzraudzības sistēmas, kuras izgatavotājs brīvprātīgi uzstādījis M1 vai N1 kategorijas transportlīdzeklī, atbilst šīs regulas prasībām.**

*Pamatojums*

*Not all vehicle categories should be equipped as their use varies, e.g. delivery trucks being used in an environment which is not suited for these systems.*

*According to technical evaluations done on field, in certain cases the adoption of Lane Departure Warning System (LDWS) may not bring any benefit (e.g. city buses or refuse collecting trucks being used at a relatively low speed).*

*The reference to vehicles in categories M1 or N1 should be deleted: Development and tuning for LDWS for M1 and N1 vehicles are completely different then for heavy vehicles and will result in different systems with different requirements.*

**Grozījums Nr. 21**

**Regulas priekšlikums**

**10. pants – 3. punkts – 2. daļa**

*Komisijas ierosinātais teksts*

Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 40. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

*Grozījums*

Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar Direktīvas 2007/46/EK 40. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.  
***Kārtībā, kādā pieņem minētos pasākumus, ietver arī ietekmes novērtēšanu un apspriešanos ar ieinteresētajām personām, turklāt tai jābūt pārredzamai.***

*Pamatojums*

*Iepriekšējā regulatīvā prakse bija tāda, ka vienmēr, kad tika regulētas pilnīgi jaunas sistēmas, uz regulatīvo procedūru attiecināja koplēmuma procesu. Ja saskaņā ar jauno pieeju no šīs prakses ir jāatsakās, tad, lai regulējums būtu labs, ir nepieciešama ietekmes analīze, konsultēšanās ar ieinteresētajām personām un pārredzamība.*

**Grozījums Nr. 22**



**Regulas priekšlikums**  
**11. pants – 1. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

1. *Valsts* iestādes no **2012. gada 29. oktobra** tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar tiem transportlīdzekļa drošības un riepu aspektiem, uz kuriem attiecas 5. līdz 9. pants un I pielikums, izņemot rites pretestības robežvērtības, kas noteiktas I pielikuma B daļas 2. tabulā, atsakās piešķirt EK **tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu šajos pantos un to īstenošanas pasākumos minēto transportlīdzekļu kategoriju jauniem tipiem, kā arī piešķirt sastāvdaļu/atsevišķo tehnisko vienību EK tipa apstiprinājumu šādiem transportlīdzekļiem paredzētiem jauniem sastāvdaļu vai atsevišķu tehnisko vienību tipiem**, ja tie neatbilst šīs regulas attiecīgiem noteikumiem.

*Grozījums*

1. **Kad no šīs regulas publicēšanas datuma ir pagājuši trīs gadi**, valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar tiem transportlīdzekļa drošības un riepu aspektiem, uz kuriem attiecas 5. līdz 9. pants un I pielikums, izņemot rites pretestības robežvērtības, kas noteiktas I pielikuma B daļas 2. tabulā, atsakās piešķirt EK tipa apstiprinājumu **sastāvdaļām/atsevišķām tehniskām vienībām**, ja tās neatbilst šīs regulas attiecīgiem noteikumiem.

**Kad no šīs regulas publicēšanas datuma ir pagājuši četri gadi**, valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar tiem transportlīdzekļa drošības un riepu aspektiem, uz kuriem attiecas 5. līdz 9. pants un I pielikums, izņemot rites pretestības robežvērtības, kas noteiktas I pielikuma B daļas 2. tabulā, atsakās piešķirt EK vai valsts tipa apstiprinājumu jauniem to kategoriju transportlīdzekļiem, kuras norādītas minētajos pantos un to īstenošanas pasākumos.

*Pamatojums*

1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:

- *As regards tyres and components that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The related industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.

## 2. "Date of Manufacture" as reference point

The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.

## Grozījums Nr. 23

### Regulas priekšlikums

#### 11. pants – 2. punkts

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

2. Valsts iestādes no **2014. gada 29. oktobra** tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar tiem transportlīdzekļa drošības un riepu aspektiem, uz kuriem attiecas 5., 6., 7., 8. pants, 9. panta 1. līdz **4. punkts** un I pielikuma A **un** B daļa, izņemot rites pretestības robežvērtības **C3 riepām un rites pretestības robežvērtības**, kas noteiktas I pielikuma B daļas 2. tabulā, gadījumos, kad šajos pantos minēto kategoriju jauni transportlīdzekļi neatbilst šīs regulas attiecīgajiem noteikumiem, uzskata, ka tā atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām, un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, un šiem transportlīdzekļiem paredzētu jaunu **sastāvdaļu** vai atsevišķu tehnisko vienību gadījumā, kas neatbilst šīs regulas atbilstīgajiem noteikumiem, aizliedz to tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā.

##### *Grozījums*

2. Valsts iestādes no **2016. gada 29. oktobra** tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar tiem transportlīdzekļa drošības un riepu aspektiem, uz kuriem attiecas 5., 6., 7., 8. pants, 9. panta 1. līdz **5. punkts** un I pielikuma A, B **un** C daļa, izņemot rites pretestības robežvērtības, kas noteiktas I pielikuma B daļas 2. tabulā, gadījumos, kad šajos pantos minēto kategoriju jauni transportlīdzekļi neatbilst šīs regulas attiecīgajiem noteikumiem, uzskata, ka tā atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām, un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, un šiem transportlīdzekļiem paredzētu jaunu **riepu, kuras sāktas ražot no šā datuma**, vai atsevišķu tehnisko vienību gadījumā, kas neatbilst šīs regulas atbilstīgajiem noteikumiem, aizliedz to tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā.

## *Pamatojums*

### *1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:*

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

*- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.*

### *2. "Date of Manufacture" as reference point*

*The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.*

## **Grozījums Nr. 24**

### **Regulas priekšlikums**

#### **11. pants – 3. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***3. Valsts iestādes no 2016. gada  
29. oktobra tādu iemeslu dēļ, kas saistīti  
ar riepu rites troksni un attiecībā uz C3  
riepām arī ar riepas rites pretestību,  
izņemot riepu rites pretestības  
robežvērtības, kas noteiktas I pielikuma B  
daļas 2. tabulā, gadījumos, kad M, N un  
O kategoriju jauni transportlīdzekļi  
neatbilst šīs regulas attiecīgajiem  
noteikumiem, uzskata, ka to atbilstības  
sertifikāti vairs nav derīgi  
Direktīvas 2007/46/EK 26. panta  
vajadzībām, un aizliedz šādu***

***svītrots***

**transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā un aizliedz šiem transportlīdzekļiem paredzētu jaunu riepu, kas neatbilst šīs regulas attiecīgajiem noteikumiem, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā.**

#### *Pamatojums*

##### *1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:*

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

*- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.*

##### *2. “Date of Manufacture” as reference point*

*The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.*

## **Grozījums Nr. 25**

### **Regulas priekšlikums**

#### **11. pants – 4. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

**4. Valsts iestādes no 2016. gada 29. oktobra** tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar riepu rites pretestību, atsakās piešķirt EK **tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu M, N un O kategorijas transportlīdzekļu jauniem tipiem, kā arī**

PE409.703v02-00

*Grozījums*

**4. Kad pēc šīs regulas publicēšanas ir pagājuši septiņi gadi, valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar riepu rites pretestību, atsakās piešķirt EK sastāvdaļu/atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprinājumu jauniem riepu tipiem, kas**

20/35

AD\750922LV.doc

**piešķirt** sastāvdaļu/atsevišķu tehnisko vienību **EK** tipa apstiprinājumu jauniem riepu tipiem, kas paredzēti šādiem transportlīdzekļiem un kas neatbilst rītes pretestības robežvērtībām, kas noteiktas I pielikuma B daļas 2. tabulā.

paredzēti šādiem transportlīdzekļiem un kas neatbilst rītes pretestības robežvērtībām, kas noteiktas I pielikuma B daļas 2. tabulā.

***Kad pēc šīs regulas publicēšanas ir pagājuši astoņi gadi, valsts iestādes tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar riepu rītes pretestību, atsakās piešķirt EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu M, N un O kategorijas transportlīdzekļu jauniem tipiem.***

#### *Pamatojums*

##### *1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:*

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

*- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.*

##### *2. “Date of Manufacture” as reference point*

*The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.*

#### **Grozījums Nr. 26**

**Regulas priekšlikums**  
**11. pants – 5. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

**5. Valsts iestādes no 2018. gada 29. oktobra tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar C1 un C2 riepu rites pretestību, gadījumos, kad M, N un O kategoriju jauni transportlīdzekļi neatbilst rites pretestības robežvērtībām, kas noteiktas I pielikuma B daļas 2. tabulā, uzskata, ka to atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām, un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā un aizliedz šiem transportlīdzekļiem paredzētu jaunu riepu, kas neatbilst rites pretestības robežvērtībām, kas noteiktas I pielikuma B daļas 2. tabulā, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā.**

**svītrots**

**Grozījums Nr. 27**

**Regulas priekšlikums**  
**11. pants – 5.a punkts (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

**5.a Valsts iestādes no 2020. gada 29. oktobra tādu iemeslu dēļ, kas saistīti ar C1 klases riepu rites pretestību, gadījumos, kad jauni M, N un O kategoriju transportlīdzekļi neatbilst rites pretestības robežvērtībām, kas noteiktas I pielikuma B daļas 2. tabulā, uzskata, ka to atbilstības sertifikāti vairs nav derīgi Direktīvas 2007/46/EK 26. panta vajadzībām, un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, un aizliedz šiem transportlīdzekļiem paredzētu jaunu riepu, kas neatbilst rites pretestības robežvērtībām, kas noteiktas I pielikuma B daļas 2. tabulā, tirdzniecību un**

## ***nodošanu ekspluatācijā.***

### *Pamatojums*

#### *1. Lead time & new [tyre and vehicle] type approval:*

*- As regards tyres that can legally be placed on the EU market, the proposed regulation sets out a highly complex array of obligations and an equally complex schedule for their implementation. While for some of these obligations the technical requirements are well established, for the others the formulation of requirements is still ongoing. The tyre industry can only develop or adapt solutions once the technical requirements are definitively defined. In very practical terms, therefore, for the tyre industry the **lead time necessary for implementation of new technical standards after their adoption cannot be less than 36 months.***

*- Requesting the implementation for new type approvals for vehicles on the same date as that for tyres would effectively oblige the tyre industry to anticipate the process by at least one year, which in turn would reduce the lead time for implementation below the above-mentioned minimum of 36 months that the industry considers feasible for a first date of implementation. Therefore, a different date of application for new type approvals for tyres and vehicles must be fixed. We propose at least a 12 month period between them.*

#### *2. “Date of Manufacture” as reference point*

*The date of manufacture of tyres can be easily recognised by consumers, retailers and the national enforcement authorities because of the existing mandatory marking of the date of manufacture on all tyres placed on the EU market. That is, all tyres manufactured within the EU or imported within the EU must bear the date of manufacture engraved visibly on the sidewall as a legal requirement. The distribution chain and notably consumers will thus have an obvious reference point to determine if the tyre being considered for purchase is legally bound to meet the specified new technical requirements.*

## **Grozījums Nr. 28**

### **Regulas priekšlikums**

#### **11. pants – 10.a punkts (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***10.a Šī regula neskar nevienu EK tipa apstiprinājumu, kas piešķirts transportlīdzekļiem, sastāvdaļām vai atsevišķām tehniskām vienībām pirms 1. punktā noteiktā datuma, un neaizliedz pagarināt šādus apstiprinājumus saskaņā ar tās direktīvas noteikumiem, saskaņā ar kuru tie sākotnēji tika piešķirti.***

## *Pamatojums*

*Būtu jāatceļ direktīvu noteikumu piemērošana attiecībā uz jauniem transportlīdzekļu tipiem, jaunām sastāvdaļām vai tehniskām vienībām, nevis attiecībā uz pašreizējiem transportlīdzekļiem. Pretējā gadījumā attiecībā uz ikvienu pašreizējo transportlīdzekli būs jāveic pilnīga, atkārtota apstiprināšana.*

### **Grozījums Nr. 29**

#### **Regulas priekšlikums**

#### **12. pants**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

**1. Dalībvalstis pieņem noteikumus par sodiem, ko piemēro izgatavotājiem šīs regulas noteikumu pārkāpuma gadījumā, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētajām sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām. Dalībvalstis ne vēlāk kā astoņpadsmit mēnešus pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas paziņo par šiem noteikumiem Komisijai un nekavējoties paziņo tai par visiem to turpmākiem grozījumiem.**

**svītrots**

**2. Pārkāpumi, par kuriem piemēro sankcijas, ietver:**

**a) nepatiesas deklarācijas sniegšanu apstiprinājuma procedūru vai procedūru, kuru rezultātā notiek atsaukums, laikā;**

**b) tipa apstiprinājuma testu rezultātu viltošanu;**

**c) tādu datu vai tehnisko specifikāciju nepubliskošanu, kuru rezultātā tiktu atsaukts vai anulēts tipa apstiprinājums.**

## *Pamatojums*

*Kārtība, kādā jāizskata gadījumi, kad tipa apstiprinājuma nav vai tas vairs nav spēkā, pilnībā ir noteikta Direktīvā 2007/46/EK.*

### **Grozījums Nr. 30**



**Regulas priekšlikums**  
**13.a pants (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

**13.a pants**

***Pārskatīšanas klauzula***

*Līdz 2010. gada 29. oktobrim Komisija iesniedz ziņojumu, ko papildina ar ietekmes novērtējumu un nepieciešamības gadījumā arī ar Eiropas Parlamentam un Padomei iesniegtajiem priekšlikumiem par turpmāko šīs regulas vai citu svarīgu Kopienas tiesību aktu pārskatīšanu, un tajā atspoguļo šādus jautājumus:*

*a) riepu spiediena kontroles sistēmu obligāta uzstādīšana N un O kategorijas transportlīdzekļos;*

*b) atjaunotu riepu tipa apstiprinājums saskaņā ar saķeres ar mitru ceļu, rites pretestības un rites radītā trokšņa robežvērtībām, kas norādītas šīs regulas pielikumos.*

*Pamatojums*

*Installation of TPMS for commercial vehicles is technically feasible and appropriate with regard to road safety, fuel efficiency and CO2 emissions. Retreaded tyres represent up to 50% of the market for heavy duty vehicles and up to 25% of the market for light vehicle traffic, with the highest share in the Nordic countries. This proportion may increase with scarcity of raw materials and high oil prices reflected in the price of new tyres. It is therefore appropriate to examine the technical, economic and legal feasibility of application of the same type approval standards to retreaded models to ensure continued effectiveness.*

**Grozījums Nr. 31**

**Regulas priekšlikums**  
**I pielikums – B daļa – 2. tabula**

*Komisijas ierosinātais teksts*

**2. tabula**

Riepas kategorija	Maks. lielums (kg/tonna) <u>2. posms</u>
C1	10,5

C2	9
C3	<b>6,5</b>

### Grozījums

#### 2. tabula

Riepas kategorija	Maks. lielums (kg/tonna) <u>2. posms</u>
C1	10,5
C2	9
C3	<b>8 (2. posma nav)</b>
	<b>C1, C2 un C3 klases riepām, kas klasificētas kā “ziemas riepās” (kā noteikts saskaņā ar 3. pantu) robežvērtības var palielināt par 1 kg/t.</b>

### Pamatojums

*1. stage 2-rolling resistance requirements for C3 are technically very difficult to reach. At present C3-snow tyres with RRC below 6.5kg/t would be less than 20% of the tyre population, and C3-summer tyres would only be around 50%. Even with an extra allowance of +1kg/t, 45.3% of all snow tyres are above 7.5 kg/t and would be excluded.*

*2. limit values increased by 1kg/t for “snow tyres”:*

*For Passenger cars and Light Trucks, a summer tyre has mainly longitudinal grooves. Snow tyres generally have a deeper non-skid than summer tyres. This generates higher level of rolling resistance. In addition, a snow tyre has longitudinal and lateral grooves (lateral grooves for better traction). These lateral grooves give, compared to just longitudinal grooves of summer tyres, a further geometrical softening of the tread pattern. These results in more radial tread deformation of a snow tread pattern compared to a standard tread pattern. The increased tread compound deformation amplitudes result in increased (=worse) rolling resistance for snow tyres.*

*For Truck tyres high inflation pressures and high axial loads are applied.*

*This results in high radial pressure and high deformations for the tread rubber within the footprint. These tread rubber deformations are significantly contributing to the tyre rolling resistance (more deformation = more (worse) rolling resistance).*

*The more flexible a tread pattern is, the higher the tread rubber deformations are. More grooves usually increase the flexibility of a tread pattern*

### Grozījums Nr. 32

**Regulas priekšlikums**  
**I pielikums – C daļa – 1.1 punkts – tabula**

*Komisijas ierosinātais teksts*

<i>riepas klase</i>	Nominālais šķērsriezuma platums (mm)	Robežvērtības dB(A)
C1A	$\leq 185$	<b>70</b>
C1B	$> 185 \leq 215$	<b>71</b>
C1C	$> 215 \leq 245$	<b>71</b>
C1D	$> 245 \leq 275$	<b>72</b>
C1E	$> 275$	<b>74</b>

*Grozījums*

<i>Riepas klase</i>	Nominālais šķērsriezuma platums (mm)	Robežvērtības dB(A)
C1A	$\leq 185$	<b>72</b>
C1B	$> 185 \leq 215$	<b>73</b>
C1C	$> 215 \leq 245$	<b>74</b>
C1D	$> 245 \leq 275$	<b>75</b>
C1E	$> 275$	<b>76</b>
		<p><b><i>Riepām, kas klasificētas kā “ziemas” riepas un “lielas noslodzes” riepas (kā noteikts saskaņā ar 3. pantu), robežvērtība ir +1 dB(A).</i></b></p> <p><b><i>Riepām, kas klasificētas kā “īpašas nozīmes” riepas (kā noteikts saskaņā ar 3. pantu), robežvērtība ir +2 dB(A).</i></b></p>

### 1. Limit values

*The limits proposed by the Commission are too low and may lead to an unjustifiable reduction in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.*

*In the C1 category, approximately 50% of all existing tyre families would have to be redesigned. A recent Swedish study shows that only half of the 22 tyres measured would pass the proposed limits (if they were measured on an "average" test track).*

*The largest reduction in the proposed limits for C1 tyres is 5 dB(A) which is the same as removing almost 3 tyres from a vehicle. Such large reductions in noise will inevitably lead to trade-offs in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.*

*For C3 tyres, the biggest problem involves traction tyres, where a reduction of 3 dB(A) in comparison with the current limits would be difficult to accomplish without degrading the adherence properties of drive axle tyres. In effect, drive axle tyres (traction tyres) must have aggressive tread patterns to allow them to move heavy goods vehicles forward in slippery conditions. If the traction properties are degraded, more trucks will have difficulties when even a small amount of snow falls, effectively blocking roads for all traffic.*

*A very recent study done by TÜV Automotive shows a significant correlation between C3 tyre noise and snow adherence. The quieter tyres are worse in snow traction. In addition, of the 5 traction tyres tested, only one would pass the proposed EC limits, but with no margin for error. The 2 tyres that perform best in snow are 2 and 3 dB(A) higher than the proposed noise limit.*

*All of these factors point to the need for the noise limits for C2 and C3 tyres to be revised upwards by 1 to 2 dB(A).*

### 2. Snow tyres

*Snow tyres (tyres with a marking M+S) are typically made with more aggressive tread patterns, which tend to make them more noisy. But this pattern layout is required to give the grip in mud and snow conditions. An extra allowance of 1 dB(A) for tyres marked M+S is therefore required in the C1 category.*

### 3. Extra Load tyres

*Extra Load or Reinforced tyres carry more weight than their standard load counterparts.*

*By carrying extra load, they make more noise. This attribute has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account. Therefore it is justified to continue to allow these tyres to have 1 dB(A) more than standard load tyres.*

### 4. Special use tyres

*Special use tyres are designed for use in off-road and on-road applications. They are used in the construction industry, in certain mining and logging activities, and for general off-road areas. Because they must have aggressive tread patterns which allow them to adhere in snow, mud and sand, they make more noise. This feature has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account and offers a 2 dB(A) allowance for these tyres compared to the standard tyres in all three categories (C1, C2 and C3). Continuing the current situation in the new Regulation is therefore justified.*

### **Grozījums Nr. 33**

**Erna Hennicot-Schoepges, Pia Elda Locatelli, Aldo Patriciello**

#### **Regulas priekšlikums**

#### **I pielikums – C daļa – 1.2 punkts – tabula**

*Komisijas ierosinātais teksts*

<i>riepas klase</i>	Nominālais šķērsriezuma platums (mm)	Robežvērtības dB(A)
C2	Parastās	72
	Vilces riepas	73
C3	Parastās	73
	Vilces riepas	75

*Grozījums*

<i>Riepas klase</i>	Nominālais šķērsriezuma platums (mm)	Robežvērtības dB(A)
C2	Parastās	73
	Vilces riepas	75
	<b><i>Īpašas nozīmes riepas</i></b>	76
C3	Parastās	74
	Vilces riepas	76
	<b><i>Īpašas nozīmes riepas</i></b>	77

#### *Pamatojums*

##### *1. Limit values*

*The limits proposed by the Commission are too low and may lead to an unjustifiable reduction in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.*

*In the C1 category, approximately 50% of all existing tyre families would have to be redesigned. A recent Swedish study shows that only half of the 22 tyres measured would pass the proposed limits (if they were measured on an "average" test track).*

*The largest reduction in the proposed limits for C1 tyres is 5 dB(A) which is the same as removing almost 3 tyres from a vehicle. Such large reductions in noise will inevitably lead to trade-offs in other performance characteristics such as wet grip, aquaplaning, wear and handling.*

*For C3 tyres, the biggest problem involves traction tyres, where a reduction of 3 dB(A) in comparison with the current limits would be difficult to accomplish without degrading the adherence properties of drive axle tyres. In effect, drive axle tyres (traction tyres) must have aggressive tread patterns to allow them to move heavy goods vehicles forward in slippery conditions. If the traction properties are degraded, more trucks will have difficulties when even a small amount of snow falls, effectively blocking roads for all traffic.*

*A very recent study done by TÜV Automotive shows a significant correlation between C3 tyre noise and snow adherence. The quieter tyres are worse in snow traction. In addition, of the 5 traction tyres tested, only one would pass the proposed EC limits, but with no margin for error. The 2 tyres that perform best in snow are 2 and 3 dB(A) higher than the proposed noise limit.*

*All of these factors point to the need for the noise limits for C2 and C3 tyres to be revised upwards by 1 to 2 dB(A).*

## *2. Snow tyres*

*Snow tyres (tyres with a marking M+S) are typically made with more aggressive tread patterns, which tend to make them more noisy. But this pattern layout is required to give the grip in mud and snow conditions. An extra allowance of 1 dB(A) for tyres marked M+S is therefore required in the C1 category.*

## *3. Extra Load tyres*

*Extra Load or Reinforced tyres carry more weight than their standard load counterparts.*

*By carrying extra load, they make more noise. This attribute has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account. Therefore it is justified to continue to allow these tyres to have 1 dB(A) more than standard load tyres.*

## *4. Special use tyres*

*Special use tyres are designed for use in off-road and on-road applications. They are used in the construction industry, in certain mining and logging activities, and for general off-road areas. Because they must have aggressive tread patterns which allow them to adhere in snow, mud and sand, they make more noise. This feature has long been recognized, and the current Directive on tyre noise (Directive 2001/43/EC) takes this into account and offers a 2 dB(A) allowance for these tyres compared to the standard tyres in all three categories (C1, C2 and C3). Continuing the current situation in the new Regulation is therefore justified.*

## Grozījums Nr. 34

### Regulas priekšlikums

#### II Pielikums – 1. punkts – a apakšpunkts – i daļa

Direktīva 2007/46/EK

IV pielikums – I daļa

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***i) svītros 3. līdz 10., 12. līdz 38., 42. līdz 45 un 47. līdz 57. punktu,*** ***svītrots***

*Pamatojums*

*Teksts svītrots, lai šīs direktīvas aizstātu ar tiešu atsauci uz ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem.*

## Grozījums Nr. 35

### Regulas priekšlikums

#### II Pielikums – 1. punkts – b apakšpunkts – i daļa

Direktīva 2007/46/EK

IV pielikums – papildinājums – tabula

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***i) svītros tabulas 3. līdz 10., 12. līdz 37., 44., 45 un 50. līdz 54. punktu,*** ***svītrots***

*Pamatojums*

*Teksts svītrots, lai šīs direktīvas aizstātu ar tiešu atsauci uz ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem.*

## Grozījums Nr. 36

### Regulas priekšlikums

#### II Pielikums – 2. punkts – a apakšpunkts

Direktīva 2007/46/EK

VI pielikums – papildinājums – tabula

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***a) svītros 3. līdz 10., 12. līdz 38., 42. līdz 45*** ***svītrots***

**un 47. līdz 57. punktu,**

*Pamatojums*

*Teksts svītrots, lai šīs direktīvas aizstātu ar tiešu atsauci uz ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem.*

### **Grozījums Nr. 37**

**Regulas priekšlikums**

**II Pielikums – 3. punkts – a apakšpunkts – i daļa**

Direktīva 2007/46/EK

XI pielikums – 1. papildinājums – tabula

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***i) svītros 3. līdz 10., 12. līdz 38., 44., 45. un 47. līdz 54. punktu,*** *svītrots*

*Pamatojums*

*Teksts svītrots, lai šīs direktīvas aizstātu ar tiešu atsauci uz ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem.*

### **Grozījums Nr. 38**

**Regulas priekšlikums**

**II Pielikums – 3. punkts – b apakšpunkts – i daļa**

Direktīva 2007/46/EK

XI pielikums – 2. papildinājums – tabula

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***i) svītros 3. līdz 10., 12. līdz 38., 42. līdz 45. un 47. līdz 57. punktu,*** *svītrots*

*Pamatojums*

*Teksts svītrots, lai šīs direktīvas aizstātu ar tiešu atsauci uz ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem.*

### **Grozījums Nr. 39**



**Regulas priekšlikums**  
**II Pielikums – 3. punkts – c apakšpunkts – i daļa**  
Direktīva 2007/46/EK  
XI pielikums – 3. papildinājums – tabula

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

*i) svītros 3. līdz 10., 12. līdz 37., 44., 45. un 50. līdz 54. punktu,* *svītrots*

*Pamatojums*

*Teksts svītrots, lai šīs direktīvas aizstātu ar tiešu atsauci uz ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem.*

#### **Grozījums Nr. 40**

**Regulas priekšlikums**  
**II Pielikums – 3. punkts – d apakšpunkts – i daļa**  
Direktīva 2007/46/EK  
XI pielikums – 4. papildinājums – tabula

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

*i) svītros 3. līdz 10., 13. līdz 36., 42. līdz 45 un 47. līdz 57. punktu,* *svītrots*

*Pamatojums*

*Teksts svītrots, lai šīs direktīvas aizstātu ar tiešu atsauci uz ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem.*

#### **Grozījums Nr. 41**

**Regulas priekšlikums**  
**II Pielikums – 3. punkts – e apakšpunkts – i daļa**  
Direktīva 2007/46/EK  
XI pielikums – 5. papildinājums – tabula

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

*i) svītros 3. līdz 10., 12. līdz 36., 42. līdz 45 un 47. līdz 57. punktu,* *svītrots*

*Pamatojums*

*Teksts svītrots, lai šīs direktīvas aizstātu ar tiešu atsauci uz ANO Eiropas Ekonomikas komisijas noteikumiem.*

## PROCEDŪRA

<b>Virsraksts</b>	Tipa apstiprinājuma prasības attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu vispārējo drošību
<b>Atsauces</b>	COM(2008)0316 – C6-0210/2008 – 2008/0100(COD)
<b>Komiteja, kas atbildīga par jautājumu</b>	IMCO
<b>Atzinumu sniedza</b> Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ITRE 5.6.2008
<b>Atzinumu sagatavoja</b> Iecelšanas datums	Jorgo Chatzimarkakis 2.7.2008
<b>Izskatīšana komitejā</b>	18.9.2008                      16.10.2008
<b>Pieņemšanas datums</b>	4.11.2008
<b>Galīgais balsojums</b>	+:                      42 –:                      4 0:                      1
<b>Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Fiona Hall, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Romana Jordan Cizelj, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Eluned Morgan, Reino Paasilinna, Atanas Paparizov, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Amalia Sartori, Andres Tarand, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto
<b>Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Pilar Ayuso, Etelka Barsi-Pataky, Ivo Belet, Daniel Caspary, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Christian Ehler, Juan Fraile Cantón, Neena Gill, Robert Goebbels, Cristina Gutiérrez-Cortines, Gunnar Hökmark, Pierre Pribetich, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev, Lambert van Nistelrooij