



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по промишленост, изследвания и енергетика

2009/0173(COD)

28.6.2010

СТАНОВИЩЕ

на комисията по промишленост, изследвания и енергетика

на вниманието на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (КОМ(2009)0593 – С7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Докладчик по становище(*): Werner Langen

(*) Процедура с асоциирана комисия - член 50 от правилника

PA_Legam

КРАТКА ОБОСНОВКА

Стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лични моторни превозни средства и от леки търговски превозни средства датира от 1995 г. В своите заключения от 10 октомври 2000 г. Съветът по околна среда поиска от Комисията да проучи мерки за намаляване на емисиите на CO₂ по отношение на леките търговски превозни средства. С Регламент (ЕО) № 443/2009 бяха определени цели за намаляване на емисиите на CO₂ от лични моторни превозни средства и едновременно с това се посочва необходимостта от определяне на цели, свързани с емисиите на CO₂ от леките търговски превозни средства.

Леките търговски превозни средства се използват най-вече от малките и средни предприятия, и понастоящем леките търговски превозни средства съставляват около 12 % от целия автомобилен парк. В случая става въпрос за превозни средства за целите на занаятчийските, куриерските и експресните услуги, а също и за множество еднолични търговци, като например цветари, хотелиери и др. Те са абсолютно необходими за снабдяването на населението със стоки от ежедневна необходимост и спомагат за създаването на работни места и са икономическия растеж в множество региони на ЕС.

1. Правно основание

Докладчикът изразява убеждението, че правното основание по силата на член 114 от ДФЕС (в миналото член 95 от ДЕО) трябва да бъде разширено, тъй като регулирането има за цел също така хармонизирането на вътрешния пазар.

2. Цели на предложението за регламент

С настоящото предложение за регламент Европейската комисия желае постепенното постигане за периода между 2014 г.- 2016 г. на единна цел от 175 грама въглероден двуокис на километър за емисиите на CO₂ от леките търговски превозни средства. В допълнение към това предложението предвижда за леките търговски превозни средства една дългосрочна цел от 135 грама въглероден двуокис на километър (135 g CO₂/km), която следва да влезе в действие през 2020 г. след евентуално потвърждение на нейната осъществимост въз основа на актуализираните резултати от оценката на въздействието. Европейският парламент подкрепя преследваните от Комисията общи цели, но счита един по-дълъг преходен период за абсолютно необходим. Предложението за приемане от Съвета и Парламента регламент трябва да преследва свързани с редуцираните цели, които са неутрални по отношение на конкуренцията, социално приемливи и устойчиви и които са съобразени с многообразието на европейските автомобилни производители и с тяхната позиция в международната конкуренция и които същевременно зачитат законните интереси на малките и средни предприятия.

3. Етап на въвеждане

По данни на автомобилостроителната промишленост развитието на нови типове и нови платформи в областта на търговските превозни средства отнема почти 10 години, а производствените цикли са по-дълги, отколкото при личните моторни превозни средства. Комисията е предложила прилагането, от 2014 г., на целта от 175 g CO₂/km като част от един многогодишен преходен етап. Поради по-дългите производствени

цикли въвеждането следва да започне през 2015 г., тъй като превозните средства, продадени през 2014 г., вече се намират във фазата на разработка и съответно производство. Продължителността на преходния период от 2015 г. до 2018 г., съчетана с едно алтернативно диференциране са постигане на целите от 65%, 75%, 80% и 100% на новия автомобилен парк, съответства на продължителността и диференцирането на регламента за намаляване на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили. Постигането на коригираната дългосрочна цел от 150 g CO₂/km следва да започне да се въвежда постепенно от 2018 г., за да бъдат гарантирани преходни периоди за производителите и постоянното прилагане на новаторски и горивоспестяващи технологии.

4. Превозни средства, произвеждани на множество етапи

Търговските превозни средства често биват произвеждани на множество етапи. Даден производител на моторни превозни средства доставя първо шасито, което впоследствие бива използвано от производителя на каросерии като основа за по-нататъшното изработване на цялото превозно средство. Делът на многоетапно произведените малки търговски превозни средства съставлява около 25%, при тежкотоварните превозни средства делът е още по-голям. Тези превозни средства бяха включени в предложението за регламент. За определяне на емисиите на цялото превозно средство следва да бъде прилагана временна методика, съгласно която производителят следва да поеме отговорността за емисията на CO₂ за завършеното превозно средство. Предложеният метод обаче не е подходящ за едно валидно определяне на емисиите на цялото превозно средство. Освен това производителите не разполагат с необходимите за тази цел данни. В рамките на един работен документ Комисията вече е обсъждала алтернативни методи за определяне на конкретните емисии на CO₂ от многоетапно произведените превозни средства и бива приканена в срок до 2011 г. да представи на Европейския парламент и на Съвета предложение за подходящ метод за определяне на конкретните емисии на CO₂ от завършените превозни средства.

5. Санкции

В регламента за намаляване на емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили се определя налог при надвишаване на определените стойности. В продължение на един шестгодишен преходен период санкциите възлизат, в зависимост от степента на превишаване, между 5 и 95 евро за грам, а след това по 95 евро за всеки грам превишена стойност. За леките търговски превозни средства Комисията е предложила подобна процедура, но налогът вече възлиза на 120 евро. Размерът на налога за превишаване на стойностите за леките търговски превозни средства не следва да бъде по-висок, отколкото за леките пътнически превозни средства. Поради това меродавните стойности следва да бъдат адаптирани в размера на налога също и във времевото диференциране по подобие на регламента за намаляване на емисиите на CO₂ от леките пътнически автомобили (ЕО) № 443/2009.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по промишленост, изследвания и енергетика приканва водещата комисия по промишленост, изследвания и енергетика да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент Първо позоваване

Текст, предложен от Комисията

– като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 175, параграф 1 от него,

Изменение

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 от него,

Обосновка

Техническа корекция, тъй като регламентът беше предложен, преди Договорът от Лисабон да влезе в сила.

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 1 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1а) Комисията завърши преглед на стратегията за устойчиво развитие, насочен към най-належащите проблеми във връзка с устойчивото развитие като транспорт, изменение на климата, обществено здраве и енергоспестяване. Всички тези проблеми са взаимосвързани и могат да бъдат разрешени посредством мерки за енергийна ефективност в транспорта.

Обосновка

Следва да се включат някои позовавания на основните стратегии на Европейския съюз – стратегията за устойчиво развитие е важен стратегически документ, който все още не е упоменат в съображенията.

Изменение 3

**Предложение за регламент
Съображение 2 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2а) като има предвид, че увеличеното движение по пътищата и засилените в резултат на това опасности и вреди представляват сериозни проблеми, свързани с безопасността на движението по пътищата и околната среда, за всички държави-членки.

Обосновка

Публикуваният нов доклад TERM от Европейската агенция за околна среда наскоро подчерта, че движението по пътищата продължава да води до сериозни екологични проблеми в Европа. Свързаният с безопасността аспект на движението по пътищата също следва да се подчертае.

Изменение 4

**Предложение за регламент
Съображение 9 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(9а) В Директива 1999/94/ЕО вече се съдържа изискването производителите да използват „популяризираща литература“ за леките автомобили и на крайните потребители се предоставят „данните за официалните емисии на CO₂ и данните за официалния разход на гориво на конкретния модел лек автомобил“. В своята препоръка 2003/217/ЕО Комисията е изтъквала това като включване на реклама. Следователно приложното поле на Директива 1999/94/ЕО следва да се разшири върху леките търговски превозни средства, така че рекламните материали за всяко леко търговско превозно средство да предоставят задължително на

крайните потребители данните за официалните емисии на CO2 и данните за официалния разход на гориво на конкретния модел лек автомобил, когато се оповестява информацията относно енергийните показатели и цената.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

(13) Производителите следва да разполагат с гъвкавост при вземането на решенията относно начина, по който ще постигат своите цели в съответствие с настоящия регламент, и следва да имат възможност да усредняват емисиите за своя парк от нови превозни средства, вместо да са длъжни да спазват целите за CO₂ за всяко отделно превозно средство. Поради това производителите следва да са длъжни да гарантират, че средните специфични емисии за всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността, за които отговарят, не превишават средното за целите за емисии от тези превозни средства. Това изискване следва да бъде поетапно въведено между 2014 г. и 2016 г. с цел улесняване на привеждането му в действие. Това е в съответствие с дадените подготвителни периоди и с продължителността на периода за въвеждане, определен в Регламент 443/2009

Изменение

(13) Производителите следва да разполагат с гъвкавост при вземането на решенията относно начина, по който ще постигат своите цели в съответствие с настоящия регламент, и следва да имат възможност да усредняват емисиите за своя парк от нови превозни средства, вместо да са длъжни да спазват целите за CO₂ за всяко отделно превозно средство. Поради това производителите следва да са длъжни да гарантират, че средните специфични емисии за всички нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността, за които отговарят, не превишават средното за целите за емисии от тези превозни средства. Това изискване следва да бъде поетапно въведено между **2015 г. и 2018 г.** с цел улесняване на привеждането му в действие. Това е в съответствие с дадените подготвителни периоди и с продължителността на периода за въвеждане, определен в Регламент 443/2009

Обосновка

Поради по-дългия цикъл на живот на леките търговски превозни средства въвеждането следва да започне през 2015 г., тъй като превозните средства, продадени през 2014 г., вече се намират във фазата на разработка и съответно производство. Продължителността на преходния период от 2015 г. до 2018 г., съчетана с едно алтернативно диференциране от 65%, 75%, 80% и 100%, съответства на продължителността и диференцирането съгласно регламента за

намаляване на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили (ЕО) № 443/2009.

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 14

Текст, предложен от Комисията

(14) С оглед да се гарантира, че целите отразяват особеностите на дребните и тясноспециализираните производители и са съгласувани с потенциала на производителя за намаляване на емисиите, за такива производители следва да се определят алтернативни цели за намаляване на емисиите, които вземат предвид технологичния потенциал на превозните средства на даден производител за намаляване на техните специфични емисии на CO₂ и са съгласувани с характеристиките на засегнатите пазарни сегменти. Тази дерогация следва да бъде обхваната от прегледа на целите за специфични емисии в приложение I, който трябва да приключи най-късно в началото на 2013 г.

Изменение

(14) С оглед да се гарантира, че целите отразяват особеностите на дребните и тясноспециализираните производители и са съгласувани с потенциала на производителя за намаляване на емисиите, за такива производители следва да се определят алтернативни цели за намаляване на емисиите, които вземат предвид технологичния потенциал на превозните средства на даден производител за намаляване на техните специфични емисии на CO₂, **както и средната стойност на емисиите на CO₂ от леките търговски превозни средства на всички производители**, и са съгласувани с характеристиките на засегнатите пазарни сегменти. Тази дерогация следва да бъде обхваната от прегледа на целите за специфични емисии в приложение I, който трябва да приключи най-късно в началото на 2013 г.

Обосновка

Изискването за алтернативна цел за намаляване на емисиите задължава тези производители да полагат повече усилия, отколкото едрите производители на автомобилен парк, но в същото време им предоставя по-справедливи условия, като за отправна точка се използва средната стойност на емисиите на CO₂ от производители на леки търговски превозни средства.

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 20

Текст, предложен от Комисията

(20) Спазването от страна на производителите на целите от настоящия регламент следва да бъде оценявано на нивото на Общността. Производителите, чиито средни специфични емисии на CO₂ превишават допустимите в съответствие с настоящия регламент, трябва да заплащат такса за извънредно количество емисии за всяка календарна година от **1 януари 2014 г.** нататък. Таксата следва да бъде модулирана като функция на степента, в която производителите не са спазили своята цел. С оглед гарантиране на последователност, механизмът на таксата следва да е подобен на механизма, установен в Регламент (ЕО) № 443/2009. Размерът на таксата за извънредно количество емисии следва да се счита за приход в общия бюджет на Европейския съюз.

Изменение

(20) Спазването от страна на производителите на целите от настоящия регламент следва да бъде оценявано на нивото на Общността. Производителите, чиито средни специфични емисии на CO₂ превишават допустимите в съответствие с настоящия регламент, трябва да заплащат такса за извънредно количество емисии за всяка календарна година от **1 януари 2015 г.** нататък. Таксата следва да бъде модулирана като функция на степента, в която производителите не са спазили своята цел. С оглед гарантиране на последователност, механизмът на таксата следва да е подобен на механизма, установен в Регламент (ЕО) № 443/2009. Размерът на таксата за извънредно количество емисии следва да се счита за приход в общия бюджет на Европейския съюз.

Обосновка

Поради по-дългия цикъл на живот на леките търговски превозни средства въвеждането следва да започне през 2015 г., тъй като превозните средства, продадени през 2014 г., вече се намират във фазата на разработка и съответно производство. Налогът за превишаване на емисиите следва да бъде съответно увеличен от 1 януари 2015 г.

Изменение 8

Предложение за регламент Съображение 21 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(21а) За да се гарантира, че стойностите на емисиите на CO₂ и

ефективността на използване на горивото на напълно комплектованите превозни средства са представителни и че действителните емисии на CO₂ не се подценяват, Комисията следва да предложи конкретна методология за изчисляване, с цел да се определят емисиите за всички видове превозни средства.

Обосновка

Предложеният от Комисията метод за определяне на специфичните емисии на CO₂ от напълно комплектовани превозни средства вече беше описан като неподходящ в работен документ на Комисията и беше посочено, че е необходимо разработването на алтернативен метод. Поради големия пазарен дял, трябва да се определи възможно най-скоро подходяща процедура за получаване на представителни стойности за емисиите на CO₂ и масата на напълно комплектованите превозни средства.

Изменение 9

Предложение за регламент Съображение 23

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(23) Трябва да се проучат нови начини за постигане на дългосрочната цел, по-специално наклона на кривата, показателя за полезност и схемата за такси за извънредно количество емисии.

заличава се

Обосновка

Посочването на въвеждането на специфични разпоредби противоречи на систематиката на предложението за регламент.

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 24

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(24) Скоростта на автомобилните превозни средства оказва силно влияние върху техния разход на гориво и емисиите на CO₂. В допълнение, при липса на ограничение върху скоростта за леки търговски превозни средства, е възможно да има елемент на конкуренция по отношение на най-високата скорост, което би могло да доведе до прекомерно мощни двигатели и свързаните с това слабости при условия на по-бавно шофиране. Поради това е целесъобразно да се проучи дали е осъществимо разширяване на обхвата на Директива 92/6/ЕИО на Съвета относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността, с цел включване на леките търговски превозни средства, обхванати от настоящия регламент.

заличава се

Обосновка

Определянето на правила за ограничаване на скоростта на превозните средства попада в правомощията на държавите-членки. Освен това тези мерки се въвеждат по съображения за безопасността на движението, а не за защита на околната среда.

Изменение 11

Предложение за регламент Член 1 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. С настоящия регламент се определя приложима от 2020 г. нататък цел за

2. С настоящия регламент се определя приложима от 2020 г. нататък цел за

средни емисии от **135 g CO₂/km** за нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността.

средни емисии от **150 g CO₂/km** за нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността.

Изменение 12

Предложение за регламент Член 1 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Настоящият регламент се допълва от допълнителни мерки, които съответстват на намаляването в размер на 10 g CO₂/km като част от интегрирания подход на Общността.

Обосновка

Настоящото предложение продължава започнатия от Комисията през 2007 г. регулаторен процес за справяне с проблема на въздействието на пътните превозни средства върху изменението на климата.

В допълнение разпоредбите следва да са съгласувани със законодателната рамка за изпълняване на целите по отношение на емисиите от нови пътнически автомобили, поставени в Регламент (ЕО) № 443/2009, както ясно е посочено в съображение б и член 11 от настоящото предложение за регламент.

Изменение 13

Предложение за регламент Член 2 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. Не се взема предвид предходна регистрация извън Общността, **направена** по-малко от три месеца преди регистрацията в Общността.

2. Не се взема предвид предходна регистрация извън Общността, **извършена** по-малко от три месеца преди регистрацията в Общността.

Обосновка

Изменението цели установяване на езикова яснота и последователност с текста на регламента за намаляване на емисиите на CO₂ от леки пътнически превозни средства (ЕО) № 443/2009.

Изменение 14

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – буква е)

Текст, предложен от Комисията

е) „специфични емисии на CO₂“ означава емисиите от дадено леко търговско превозно средство, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като маса на CO₂ в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие;

Изменение

е) „специфични емисии на CO₂“ означава емисиите от дадено леко търговско превозно средство, измерени съгласно Регламент (ЕО) № 715/2007 и посочени като маса на CO₂ в емисиите (комбинирано) в сертификата за съответствие **на комплектованото или напълно комплектованото превозно средство**;

Изменение 15

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – буква ж)

Текст, предложен от Комисията

ж) „цел за специфични емисии“ означава, по отношение на даден производител, средните примерни специфични емисии на CO₂, определени в съответствие с приложение I по отношение на всяко ново леко търговско превозно средство, което е произвел;

Изменение

ж) „цел за специфични емисии“ означава, по отношение на даден производител, средните примерни специфични емисии на CO₂, определени в съответствие с приложение I по отношение на всяко ново леко търговско превозно средство, което е произвел, **или, когато на производителя е предоставена дерогация съгласно член 10, целите за специфичните емисии, определени съгласно тази дерогация.**

Обосновка

Посочването на цел за специфични емисии за производители, на които е предоставена дерогация съгласно член 10 от настоящия регламент, следва да бъде прието с цел постигане на последователност с текста на регламента за намаляване на емисиите на CO₂ от леки пътнически превозни средства (ЕО) № 443/2009.

Изменение 16

Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – буква ж а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

жа) „опорна площ“ означава ширината на колеята, умножена по междуосовото разстояние, посочена в сертификата за съответствие и определена в раздели 2.1 и 2.3 на приложение I към Директива 2007/46/ЕО.

Обосновка

Определение, допълнено с цел съответствие с приложение II, част Б, параграфи 5 и 6.

Изменение 17

Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – буква ж б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

жб) „Тегло на полезния товар“: разликата между технически възможната максимална маса с товар в съответствие с приложение III към Директива 2007/46/ЕО и масата на превозното средство.

Обосновка

За целите на правната сигурност и яснота в член 3 „Определения“ следва да бъдат включени всички релевантни понятия, по отношение на които регламентът приема разпоредби.

Изменение 18

Предложение за регламент Член 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За календарната година, започваща на 1

За календарната година, започваща на 1

PE439.327v02-00

14/30

AD\821468BG.doc

януари 2014 г., и всяка следваща календарна година всеки производител на леки търговски превозни средства гарантира, че неговите средни специфични емисии на CO₂ не превишават целта му за специфични емисии, определена в съответствие с приложение I. или, когато на даден производител е предоставена дерогация по член 10, в съответствие с тази дерогация.

За целите на определянето на специфичните за всеки производител емисии на CO₂, следва да се вземат предвид следните процентни дялове от новите леки търговски превозни средства на всеки производител, регистрирани в съответната година:

- 75% през **2014 г.**,
- 80% през **2015 г.**,
- 100 % от **2016 г.** нататък.

Изменение 19

Предложение за регламент Член 5

Текст, предложен от Комисията

При изчисляването на средните специфични емисии на CO₂, всяко ново леко търговско превозно средство със специфични емисии под 50 g CO₂/km следва да се отчита като:

- **2,5** леки търговски превозни средства **през 2014 г.**
- **1,5** леки търговски превозни средства **през 2015 г.**
- **1** леко търговско превозно средство от

януари 2015 г., и всяка следваща календарна година всеки производител на леки търговски превозни средства гарантира, че неговите средни специфични емисии на CO₂ не превишават целта му за специфични емисии, определена в съответствие с приложение I, или когато на даден производител е предоставена дерогация по член 10, в съответствие с тази дерогация.

За целите на определянето на специфичните за всеки производител емисии на CO₂, следва да се вземат предвид следните процентни дялове от новите леки търговски превозни средства на всеки производител, регистрирани в съответната година:

- **65% през 2015 г.**,
- 75% през **2016 г.**,
- 80% през **2017 г.**,
- 100 % от **2018 г.** нататък.

Изменение

При изчисляването на средните специфични емисии на CO₂, всяко ново леко търговско превозно средство със специфични емисии под 50 g CO₂/km следва да се отчита като:

- **3,5** леки търговски превозни средства **през 2015 г.**
- **2,5** леки търговски превозни средства **през 2016 г.**
- **2,0 леки търговски превозни средства през 2017 г.**,
- **1,0** леко търговско превозно средство

2016 г.

от 2018 г.

Изменение 20

Предложение за регламент Член 5 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 5а

Устройства за ограничаване на скоростта

За календарната година, започваща на 1 януари 2014 г., и всяка следваща календарна година всеки производител на леки търговски превозни средства гарантира, че неговите леки търговски превозни средства са оборудвани с устройства за ограничаване на скоростта, настроени на максимална скорост 120 km/h.

Изменение 21

Предложение за регламент Член 7 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. За календарната година, започваща на **1 януари 2012 г.**, и всяка следваща календарна година всяка държава-членка отчита данните, посочени в част А от приложение II, за всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано на нейната територия. Тези данни се предоставят на разположение на производителите и на посочените от производителите вносителите или представители във всяка държава-членка. Държавите-членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че органите, които отчитат

1. За календарната година, започваща на **1 януари 2013 г.**, и всяка следваща календарна година всяка държава-членка отчита данните, посочени в част А от приложение II, за всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано на нейната територия. Държавите-членки полагат всички възможни усилия, за да гарантират, че органите, които отчитат данните, работят по прозрачен начин.

данните, работят по прозрачен начин.

Обосновка

Упражняването на контрол следва да бъде в съответствие с прилагането на регламента, за да се избегне изкривяване на пазара и дискриминация спрямо производителите.

Тъй като превозните средства с многоетапно типово одобрение ще попаднат в обхвата на Директива 2007/46/ЕО (типово одобрение) едва от април 2013 г., няма да има възможност за удовлетворителен мониторинг на превозните средства с многоетапно типово одобрение преди тази дата. В едно пилотно прилагане следва да бъде включен мониторинг на превозни средства с многоетапно типово одобрение и да бъдат приложени същите подготвителни периоди, както за други категории превозни средства (напр. М1).

Производителите на превозни средства следва да получат постоянен достъп до специфичните данни на производителя, вече наблюдавани от държавата-членка през годината на мониторинг. Това редовно предоставяне на данни на производителите помага на отрасъла да коригира данните през годината на мониторинг и намалява възможностите за непоследователност на данните, когато Комисията прави предварителни изчисления на средните емисии на CO₂ през предходната година.

Изменение 22

Предложение за регламент Член 7 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. До 28 февруари на всяка година, като се започне от **2013 г.**, всяка държава-членка определя и предава на Комисията информацията, посочена в част Б от приложение II за предходната календарна година. Данните се предават в съответствие с посочения в част В от приложение II формат.

Изменение

2. До 28 февруари на всяка година, като се започне от **2014 г.**, всяка държава-членка определя и предава на Комисията информацията, посочена в част Б от приложение II за предходната календарна година. Данните се предават в съответствие с посочения в част В от приложение II формат.

Обосновка

Упражняването на контрол следва да бъде в съответствие с прилагането на регламента, за да се избегне изкривяване на пазара и дискриминация спрямо производителите.

Тъй като превозните средства с многоетапно типово одобрение ще попаднат в обхвата на Директива 2007/46/ЕО (типово одобрение) едва от април 2013 г., няма да

има възможност за удовлетворителен мониторинг на превозните средства с многоетапно типово одобрение преди тази дата. В едно пилотно прилагане следва да бъде включен мониторинг на превозни средства с многоетапно типово одобрение и да бъдат приложени същите подготвителни периоди, както за други категории превозни средства (напр. М1).

Производителите на превозни средства следва да получат постоянен достъп до специфичните данни на производителя, вече наблюдавани от държавата-членка през годината на мониторинг. Това редовно предоставяне на данни на производителите помага на отрасъла да коригира данните през годината на мониторинг и намалява възможностите за непоследователност на данните, когато Комисията прави предварителни изчисления на средните емисии на CO₂ през предходната година.

Изменение 23

Предложение за регламент Член 7 – параграф 4 – първа алинея

Текст, предложен от Комисията

4. Комисията поддържа централен регистър с данните, отчетени от държавите-членки съгласно настоящия член, и този регистър е публично достъпен. До **30 юни 2013 г.** и за всяка следваща година Комисията прави предварителни изчисления за всеки производител за:

Изменение

4. Комисията поддържа централен регистър с данните, отчетени от държавите-членки съгласно настоящия член, и този регистър е публично достъпен. До **30 юни 2014 г.** и за всяка следваща година Комисията прави предварителни изчисления за всеки производител за:

Обосновка

За постигане на съгласуваност. Упражняването на контрол следва да бъде в съответствие с прилагането на регламента, за да се избегне изкривяване на пазара и дискриминация спрямо производителите. Опитът от регламента за леки автомобили показва трудностите, свързани с мониторинга. Необходими са по-дълги подготвителни периоди за установяване на надеждна система на мониторинг, тъй като понастоящем все още не разполагаме с пълни данни на равнище ЕС-27 за категория N1, т.е. намирането на отправна точка е по-трудно, отколкото в случая с леките пътнически автомобили.

Изменение 24

Предложение за регламент
Член 7 – параграф 7

Текст, предложен от Комисията

7. По отношение на календарната **2012 г. и 2013 г.** Комисията уведомява производителя, когато въз основа на изчисленията съгласно параграф 5 прецени, че средните специфични емисии на CO₂ на производителя през тази година превишават целта му за специфични емисии за същата година.

Изменение

7. По отношение на календарната **2013 г. и 2014 г.** Комисията уведомява производителя, когато въз основа на изчисленията съгласно параграф 5 прецени, че средните специфични емисии на CO₂ на производителя през тази година превишават целта му за специфични емисии за същата година.

Обосновка

За постигане на съгласуваност. Упражняването на контрол следва да бъде в съответствие с прилагането на регламента, за да се избегне изкривяване на пазара и дискриминация спрямо производителите.

Изменение 25

Предложение за регламент
Член 7 – параграф 10 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

10а. От 1 януари 2014 г. мониторингът се разширява, за да обхване и комплектваните превозни средства.

Обосновка

Цялата директива за типово одобрение на превозното средство (2007/46/ЕО) ще се прилага за всички типове комплектвани превозни средства едва от май 2013 г. насам. Във връзка с това от 1 януари 2014 г. мониторингът се разширява, за да обхване и комплектваните превозни средства. 2014 г. ще бъде първата пълна календарна година за мониторинг и събиране на данните за емисиите на CO₂ и масата на комплектваните превозни средства в съответствие с новата налична процедура.

Изменение 26

Предложение за регламент Член 8

Текст, предложен от Комисията

1. По отношение на периода от **1 януари 2014 г.** и всяка календарна година след това Комисията начислява такси за извънредно количество емисии на производителя или по целесъобразност на ръководителя на групата, когато средните специфични емисии на CO₂ на производителя превишат неговата цел за специфични емисии.

2. Таксата за извънредно количество емисии по параграф 1 се изчислява, като се използва следната формула

а) считано **2014 г.** до **2018 г.**:

i) за извънредно количество емисии от над 3 g CO₂/km:

$((\text{извънредно количество емисии} - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

ii) за извънредно количество емисии от над 2 g CO₂/km, но не повече от 3 g CO₂/km:

$((\text{извънредно количество емисии} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

iii) за извънредно количество емисии от над 1 g CO₂/km, но не повече от 2 g CO₂/km:

$((\text{извънредно количество емисии} - 1) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

iv) за извънредно количество емисии от над 1 g CO₂/km:

$\text{извънредно количество емисии} \times 5 \text{ EUR} \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

Изменение

1. По отношение на периода от **1 януари 2015 г.** и всяка календарна година след това Комисията начислява такси за извънредно количество емисии на производителя или по целесъобразност на ръководителя на групата, когато средните специфични емисии на CO₂ на производителя превишат неговата цел за специфични емисии.

2. Таксата за извънредно количество емисии по параграф 1 се изчислява, като се използва следната формула

а) считано **2015 г.** до **2019 г.**:

i) за извънредно количество емисии от над 3 g CO₂/km:

$((\text{извънредно количество емисии} - 3) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

ii) за извънредно количество емисии от над 2 g CO₂/km, но не повече от 3 g CO₂/km:

$((\text{извънредно количество емисии} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

iii) за извънредно количество емисии от над 1 g CO₂/km, но не повече от 2 g CO₂/km:

$((\text{извънредно количество емисии} - 1) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

iv) за извънредно количество емисии от над 1 g CO₂/km:

$\text{извънредно количество емисии} \times 5 \text{ EUR} \times \text{брой нови леки търговски превозни средства.}$

б) считано от **2019 г.**:

(извънредно количество емисии × **120** EUR) × брой нови леки търговски превозни средства.

3. Комисията установява методи за събиране на таксите за извънредно количество емисии съгласно параграф 1.

Тези мерки, предназначени да изменят второстепенни елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Европейския съюз.

б) считано от **2020 г.**:

(извънредно количество емисии × **95** EUR) × брой нови леки търговски превозни средства.

3. Комисията установява методи за събиране на таксите за извънредно количество емисии съгласно параграф 1.

Тези мерки, предназначени да изменят второстепенни елементи на настоящия регламент чрез допълването му, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

4. Сумите от таксите за извънредно количество емисии се считат за приход в общия бюджет на Европейския съюз.

Изменение 27

Предложение за регламент Член 9 – параграф 1 – въвеждаща част

Текст, предложен от Комисията

1. До **31 октомври 2013 г.** и 31 октомври всяка следваща година Комисията публикува списък, в който за всеки производител се посочват:

Изменение

1. До **31 октомври 2014 г.** и 31 октомври всяка следваща година Комисията публикува списък, в който за всеки производител се посочват:

Обосновка

За постигане на съгласуваност. Публикуването следва да бъде в съответствие с прилагането на регламента с цел избягване на нарушения на пазара и дискриминация срещу производители.

Изменение 28

Предложение за регламент Член 9 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. От **31 октомври 2014 г.** в списъка,

Изменение

2. От **31 октомври 2016 г.** в списъка,

публикуван съгласно параграф 1, се посочва и дали производителят е спазил изискванията на член 4 по отношение на предходната календарна година.

публикуван съгласно параграф 1, се посочва и дали производителят е спазил изискванията на член 4 по отношение на предходната календарна година.

Обосновка

В съответствие с изменението на началната дата за въвеждане през 2015 г.

Изменение 29

Предложение за регламент Член 10 – параграф 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

1. Заявление за дерогация по отношение на целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, може да бъде направено от производител на по-малко от **22 000** нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността за календарна година, и:

Изменение

1. Заявление за дерогация по отношение на целта за специфични емисии, изчислена в съответствие с приложение I, може да бъде направено от производител на по-малко от **25 000** нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността за календарна година, и:

Обосновка

Увеличението до 25 000 нови леки търговски превозни средства отразява по-добре положението на малките по обем производители, отколкото определянето на лимит от 22 000 превозни средства.

Изменение 30

Предложение за регламент Член 10 – параграф 1 – буква б)

Текст, предложен от Комисията

б) е член на група свързани производители, която отговаря като цяло за по-малко от **22 000** нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността за календарна година; или

Изменение

б) е член на група свързани производители, която отговаря като цяло за по-малко от **25 000** нови леки търговски превозни средства, регистрирани в Общността за календарна година; или

Обосновка

Увеличението до 25 000 нови леки търговски превозни средства отразява по-добре положението на малките по обем производители, отколкото определянето на лимит от 22 000 превозни средства.

Изменение 31

Предложение за регламент Член 10 – параграф 2 – буква г)

Текст, предложен от Комисията

г) цел за специфични емисии, съответстваща на неговия потенциал за намаляване на емисиите, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO₂, и съобразена с особеностите на пазара за типа произвеждано леко търговско превозно средство.

Изменение

г) цел за специфични емисии, съответстваща на неговия потенциал за намаляване на емисиите, включително икономическия и технологичния потенциал за намаляване на специфичните му емисии на CO₂, **както и средната стойност на емисиите на CO₂ от леките търговски превозни средства на всички производители**, и съобразена с особеностите на пазара за типа произвеждано леко търговско превозно средство.

Обосновка

Изискването за алтернативна цел за намаляване на емисиите задължава тези производители да полагат повече усилия, отколкото едрите производители на автомобилен парк, но в същото време им предоставя по-справедливи условия, като за отправна точка се използва средната стойност на емисиите на CO₂ от производители на леки търговски превозни средства.

Изменение 32

Предложение за регламент Член 11 – параграф 2 – първа алинея

Текст, предложен от Комисията

2. До 31 декември 2012 г. Комисията приема подробни разпоредби за процедура за одобряване на такива новаторски технологии в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в

Изменение

2. До 31 декември 2012 г. Комисията приема подробни разпоредби за процедура за одобряване на такива новаторски технологии в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в

член 13, параграф 2. Тези подробни разпоредби се основават на следните критерии за новаторски технологии:

член 13, параграф 2. Тези подробни разпоредби **съответстват на разпоредбите, установени в член 12, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 443/2009**, и се основават на следните критерии за новаторски технологии:

Обосновка

Член 12, параграф 2 от Регламент (ЕО) 443/2009 относно емисиите CO₂ от пътнически автомобили, споменава, че до 2010 г. Комисията приема подробни разпоредби за процедура за одобряване на такива новаторски технологии. Разпоредбите за процедурата за одобрение, които понастоящем биват обсъждани за пътническите автомобили, следва да бъдат прилагани и за леките търговски превозни средства. Не следва да се прави разграничение между еко-новаторството за пътническите автомобили и за леките търговски превозни средства, нито следва да има различия в процедурата за одобрение. Следва да се избягва извършването на двоен труд.

Изменение 33

Предложение за регламент Член 12

Текст, предложен от Комисията

1. До 31 октомври 2016 г. и на всеки три години след това се приемат мерки за изменение на приложение I, за да се коригира стойността на M₀, посочена в него, в зависимост от средната маса на новите леки търговски превозни средства през предходните три календарни години.

Тези мерки пораждат действие за пръв път на **1 януари 2018 г.**, а след това — веднъж на всеки три години.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

2. Комисията включва леките търговски превозни средства в прегледа на

Изменение

1. До 31 октомври 2016 г. и на всеки три години след това се приемат мерки за изменение на приложение I, за да се коригира стойността на M₀, посочена в него, в зависимост от средната маса на новите леки търговски превозни средства през предходните три календарни години.

Тези мерки пораждат действие за пръв път на **1 януари 2019 г.**, а след това — веднъж на всеки три години.

Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи от настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

2. Комисията включва леките търговски превозни средства в прегледа на

процедурите за измерване на емисиите на CO₂ в съответствие с член 13, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 443/2009.

От началната дата на прилагане на преразгледаната процедура за измерване на емисиите на CO₂ новаторски технологии повече не се одобряват по предвидената в член 11 процедура.

3. Комисията включва леките търговски превозни средства в прегледа на Директива 2007/46/ЕО в съответствие с член 13, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 443/2009.

4. В срок до 1 януари 2013 г. Комисията извършва преглед на целите за специфични емисии на CO₂, посочени в приложение I, както и на дерогациите по член 10, с цел да определи:

– условията за постигане на дългосрочната цел от **135 g CO₂/km** до 2020 г. по икономически ефективен начин, чиято постижимост е предмет на потвърждаване въз основа на актуализираните резултати от оценката на въздействието, и

– аспектите на изпълнението на тази цел, включително таксите за извънредно количество емисии.

Въз основа на този преглед и на нейната оценка на въздействието, която включва цялостна оценка на въздействието върху автомобилната промишленост и върху зависимите от нея промишлени сектори, Комисията, когато е уместно,

– представя предложение за изменение на настоящия регламент по начин, който е възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и който се характеризира със социална справедливост и устойчивост.

– *потвърждава включването* в регламента на превозни средства от

процедурите за измерване на емисиите на CO₂ в съответствие с член 13, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 443/2009.

От началната дата на прилагане на преразгледаната процедура за измерване на емисиите на CO₂ новаторски технологии повече не се одобряват по предвидената в член 11 процедура.

3. Комисията включва леките търговски превозни средства в прегледа на Директива 2007/46/ЕО в съответствие с член 13, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 443/2009.

4. В срок до 1 януари 2013 г. Комисията извършва преглед на целите за специфични емисии на CO₂, посочени в приложение I, както и на дерогациите по член 10, с цел да определи:

– условията за постигане на дългосрочната цел от **150 g CO₂/km** до 2020 г. по икономически ефективен начин, чиято постижимост е предмет на потвърждаване въз основа на актуализираните резултати от оценката на въздействието, и

– аспектите на изпълнението на тази цел, включително таксите за извънредно количество емисии.

Въз основа на този преглед и на нейната оценка на въздействието, която включва цялостна оценка на въздействието върху автомобилната промишленост и върху зависимите от нея промишлени сектори, Комисията, когато е уместно,

– представя предложение за изменение на настоящия регламент по начин, който е възможно най-неутрален от гледна точка на конкуренцията и който се характеризира със социална справедливост и устойчивост.

определя начините за включване в регламента на превозни средства от

категории N2 и M2, както са определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с базова маса, която не превишава 2610 kg, и на превозни средства, за които типовото одобрение е било разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

Тези мерки, предназначени да изменят **несъществени** елементи от настоящия регламент, **се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.**

5. В срок до 2014 г., след извършването на оценка на въздействието, Комисията публикува доклад относно наличието на данни за опорната площ и теглото на полезния товар и тяхното използване като показатели за полезност за определяне на целите за специфични емисии и, когато е уместно, представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение I.

6. Приемат се мерки, за да се осигури необходимото адаптиране на формулите в приложение I, така че да бъдат отразени възможни промени в регламентираната изпитвателна процедура за измерване на специфичните емисии на CO₂.

Тези мерки, предназначени да изменят **несъществени** елементи от настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

7. **До 2015 г.** Комисията **извършва преглед на метода** за определяне на специфичните емисии на CO₂ от напълно комплектовани превозни средства **в параграф 7 от част Б на приложение II и, ако е уместно,** представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за **изменение на**

категории N2 и M2, както са определени в приложение II към Директива 2007/46/ЕО, с базова маса, която не превишава 2610 kg, и на превозни средства, за които типовото одобрение е било разширено в съответствие с член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

Европейската комисия представя предложение пред Европейския парламент и Съвета за тези мерки, предназначени да изменят **съществени** елементи от настоящия регламент.

5. В срок до 2014 г., след извършването на оценка на въздействието, Комисията публикува доклад относно наличието на данни за опорната площ и теглото на полезния товар и тяхното използване като показатели за полезност за определяне на целите за специфични емисии и, когато е уместно, представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за изменение на приложение I.

6. Приемат се мерки, за да се осигури необходимото адаптиране на формулите в приложение I, така че да бъдат отразени възможни промени в регламентираната изпитвателна процедура за измерване на специфичните емисии на CO₂.

Тези мерки, предназначени да изменят **несъществени** елементи от настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 13, параграф 3.

7. **До 2011 г.** Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета предложение за **процедура за** определяне на специфичните емисии на CO₂ от напълно комплектовани превозни средства.

приложение II.

Изменение 34

Предложение за регламент

Член 13 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно **член 8** от Решение № **93/389/ЕИО**.

Изменение

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно **член 9** от Решение **280/2004/ЕО**.

Обосновка

Техническо изменение, тъй като член 9 от Решение 280/2004/ЕО в сегашния си вид заменя член 8 от Решение № 93/389/ЕИО и по подобие на регламента за намаляване на емисиите на CO₂ от леки пътнически превозни средства (ЕО) № 443/2009 следва да бъде даден като основа за сравнение.

Изменение 35

Предложение за регламент

Приложение I

Текст, предложен от Комисията

1. **Примерни специфични** емисии на CO₂ за всяко леко търговско превозно средство, измерени в грамове на километър, се определят в съответствие със следните формули:

а) считано **2014 г.** до **2017 г.**:

примерна специфична емисия на CO₂ = $175 + a \times (M - M_0)$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = 1 706.0

a = 0.093

б) считано от 2018 г.:

примерна специфична емисия на CO₂ =

Изменение

1. **Специфичните** емисии на CO₂ за всяко леко търговско превозно средство, измерени в грамове на километър, се определят в съответствие със следните формули:

а) считано **2015 г.** до **2018 г.**:

примерна специфична емисия на CO₂ = $175 + a \times (M - M_0)$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = 1 706.0

a = 0.093

б) считано от 2019 г.:

специфична емисия на CO₂ = $175 + a \times$

$$175 + a \times (M - M_0)$$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = стойността, приета съгласно член 12, параграф 1

$$a = 0.093$$

$$(M - M_0)$$

където:

M = масата на превозното средство в килограми (kg)

M₀ = стойността, приета съгласно член 12, параграф 1

$$a = 0.093$$

Изменение 36

Предложение за регламент

Приложение II – част А – точка 1 – встъпителна част

Текст, предложен от Комисията

1. За календарната година, започваща на **1 януари 2011 г.**, и всяка следваща календарна година държавите-членки отчитат за всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано на тяхна територия, следните данни:

Изменение

1. За календарната година, започваща на **1 януари 2013 г.**, и всяка следваща календарна година държавите-членки отчитат за всяко ново леко търговско превозно средство, регистрирано на тяхна територия, следните данни:

Обосновка

За постигане на съгласуваност. Упражняването на контрол следва да бъде в съответствие с прилагането на регламента, за да се избегне изкривяване на пазара и дискриминация спрямо производителите.

Изменение 37

Предложение за регламент

Приложение II – част А – точка 3 – встъпителна част

Текст, предложен от Комисията

3. За календарната година, започваща на **1 януари 2011 г.**, и всяка следваща календарна година държавите-членки определят, съгласно методите, описани в част Б, за всеки производител:

Изменение

3. За календарната година, започваща на **1 януари 2013 г.**, и всяка следваща календарна година държавите-членки определят, съгласно методите, описани в част Б, за всеки производител:

Обосновка

За постигане на съгласуваност. Упражняването на контрол следва да бъде в

съответствие с прилагането на регламента, за да се избегне изкривяване на пазара и дискриминация спрямо производителите.

Изменение 38

Предложение за регламент Приложение II – част Б – параграф 7

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(7) Специфични емисии за напълно комплектовани превозни средства

заличава се

Специфичните емисии на напълно комплектованите превозни средства се определят в съответствие с Директива 2004/3/ЕО. Когато тази стойност не е налична, специфичните емисии на дадено напълно комплектовано превозно средство се приравняват към най-високата стойност на специфичните емисии на всички напълно комплектовани превозни средства, които са от същия тип превозни средства като некомплектваното превозно средство, на което се базира комплектваното превозно средство, и които са били регистрирани в ЕС през същата година на мониторинг, където „тип на превозното средство“ се определя в съответствие с член 3 от Директива 2007/46/ЕО. Ако има повече от три различни стойности на специфични емисии на всички напълно комплектовани превозни средства, се използват вторите по обем специфични емисии.

Обосновка

Предложеният от Комисията метод за определяне на специфичните емисии на CO₂ от напълно комплектовани превозни средства вече беше описан като неподходящ в работен документ на Комисията и беше посочено, че е необходимо разработването на алтернативен метод.

ПРОЦЕДУРА

Заглавие	Стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства		
Позовавания	COM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)		
Водеща комисия	ENVI		
Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание	ITRE 24.11.2009		
Процедура с асоциирана(и) комисия(и) - Дата на обявяване в заседание	20.5.2010		
Докладчик по становище Дата на назначаване	Werner Langen 11.2.2010		
Разглеждане в комисия	7.4.2010	28.4.2010	31.5.2010
Дата на приемане	24.6.2010		
Резултат от окончателното гласуване	+: -: 0:	41 14 0	
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Ioan Enciu, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Edit Herczog, Lena Kolarska-Bobińska, Béla Kovács, Philippe Lamberts, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Marita Ulvskog, Владимир Уручев, Adina-Ioana Vălean, Alejo Vidal-Quadras, Henri Weber		
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Matthias Groote, Andrzej Grzyb, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Владко Тодоров Панайотов, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek, Frédérique Ries, Hermann Winkler		
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Izaskun Bilbao Barandica, Jacqueline Foster, Jan Zahradil		