

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2005/0282(COD)

26. 6. 2006

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise a na přístup k informacím o opravách vozidla, kterým se mění směrnice 72/306/EHS a směrnice .../ES (KOM(2005) 683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Navrhovatel: Bogusław Liberadzki

PA_Leg

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Cíle

- další zpřísnění mezních hodnot emisí škodlivých pro ovzduší – zavedení norem Euro 5,
- zavedení závazných ustanovení o výrobcích automobilů, kterými se zajistí přístup k informacím o opravách vozidel.

Rozsah působnosti

Návrh nařízení se v čl. 2 odst.1 písm.a) vztahuje na motorová vozidla vybavená zážehovými motory. Zatímco se o vozidlech poháněných plynem (propanem, butanem nebo zemním plynem) pojednává v písmenu b), písmeno a) se vztahuje na vozidla poháněná benzínem nebo biologickými palivy, jak potvrzuje čl. 5 odst. 4 písm. i). Protože ale ustanovení písmene a) nespecifikují žádné zvláštní kategorie, týká se zároveň všech vozidel považovaných na základě klasifikace EU za „motorová vozidla“. Podle směrnice 70/156/EHS mezi ně patří:

- vozidla v kategorii pro schválení typu M (určená k přepravě cestujících: M₁, M₂ M₃),
- vozidla v kategorii pro schválení typu N (určená k přepravě cestujících: N₁, N₂, N₃).

Jako motorová vozidla jsou však schválena také dvou-, tří- a čtyřkolá vozidla v kategorii L, kterých se týká směrnice 92/61/EHS. Protože mají zážehové motory poháněné benzínem, týká se jich také dané nařízení svým stávajícím zněním v článku 2.

Kategorie L se netýká směrnice 70/220/EHS, která je v současné době v platnosti, ani směrnice 80/1268/EHS. Požadavky, jež se vztahují na škodlivé emise v této kategorii, jsou stanoveny ve směrnici 97/24/ES, která se nezrušuje. Je třeba předpokládat, že rozšíření rozsahu působnosti nařízení o kategorii L je chybou, která musí být napravena.

Požadavky

Navrhované omezení škodlivých emisí by mělo být považováno za poměrně ambiciózní, zejména pokud se týká NO_x. Snižování je však největší v případě částic, které jsou považovány za největší ohrožení lidského zdraví. Kromě emisí částic představují nebezpečí také emise z prekurzorů ozonu (uhlovodíků a oxidů dusíku), u kterých se zavádějí další omezení na základě norem Euro 5.

Zatímco proti snížení limitů u automobilů se vznětovými motory nejsou žádné námitky, je nicméně vhodné přehodnotit zpřísnění požadavků týkajících se oxidu dusíku u automobilů se zážehovými motory, proti kterému zúčastněné subjekty argumentují tím, že by bylo kvůli němu nezbytné používat technologie snižování emisí, které ještě nejsou dostatečně „vyvinuté“, zejména u vozidel s motory se zapalováním kompresním teplem. Jejich zavedení by představovalo vážné problémy pro malé výrobce a mohlo by mít dopad na konkurenceschopnost automobilového průmyslu. Kromě toho by používání takových technologií vedlo k dalšímu zvyšování výrobních nákladů, a tím pádem také cen vozidel. Jelikož v některých členských státech je většina vozového parku starší 10 let, vyšší ceny

nových automobilů zpomalí proces obnovy vozového parku, který by se také měl zvážit jako faktor ovlivňující čistotu ovzduší.

Konečné termíny pro zavedení Euro 5

Konečné termíny pro zavedení norem Euro 5 jsou uvedeny v čl. 9 odst.2 a odst. 3 ve formě „flexibilních termínů“, jinými slovy termínů závisících na datu, kdy vstoupí dané nařízení v platnost. Toto datum není doposud známo. Není možné dokonce ani přibližné určení těchto konečných termínů kvůli čl. 18 odst. 3, který stanovuje, že v případě, kdy Komise nepřijme změny během šesti měsíců od data vstupu daného nařízení v platnost, data uvedená v čl. 9 odst. 2 a 3 budou nahrazena daty uvedenými v daných změnách a prováděcích opatřeních. V takovém případě může tedy dojít k významné změně v datu použitelnosti nařízení.

Schválení typu náhradních dílů

Nařízení se týká také schválení typu náhradních dílů (článek 1). Ustanovení jsou však vytvořena pouze pro náhradní katalyzátory (článek 10). Stávající ustanovení směrnice 70/220/EHS již stanovují podmínku takového schválení typu. Tato ustanovení jsou důležitá, protože kvalita katalyzátorů má rozhodující vliv na škodlivé emise.

Existuje však několik pochybností, jako je například neexistence ustanovení ukládajícího povinnosti výrobcům katalyzátorů (povinnosti výrobců vozidel jsou stanoveny v článku 4), jelikož čl. 10 odst. 1 se týká pouze náhradních katalyzátorů, které mají být montovány do vozidel, jež nejsou vybavena palubními diagnostickými systémy (OBD); stávající ustanovení směrnice 2002/80/ES se také týkají katalyzátorů, které mají být montovány do vozidel, jež jsou vybavena systémy OBD; Komise nevysvětluje důvod svého návrhu zmírnit dané ustanovení. Čl. 10 odst. 2 opravňuje vnitrostátní orgány rozšířit schválení typu, která byla udělena, ale přesto nespecifikuje, zda v dlouhodobější perspektivě budou uznány pro účely uvedené v odstavci 1.

Zrušení

Směrnice zrušené na základě článku 17 mohou být rozděleny do dvou skupin:

- týkající se škodlivých emisí – směrnice 70/220/EHS a směrnice, kterými se tato směrnice mění, a to směrnice 89/458/EHS, 91/441/EHS, 93/59/EHS, 94/12/ES, 96/69/ES, 98/69/ES,
- týkající se emisí paliva a uhlovodíku – směrnice 80/1268/EHS a směrnice 2004/3/ES, kterou se tato směrnice mění.

Komise ve svém vysvětlujícím dopise neuvádí, proč jiné směrnice (např. 83/351/EHS, 1999/102/ES, 2001/1/ES a další), kterými se mění směrnice 70/220/EHS a jiné směrnice (93/116/ES, 1999/100/ES), kterými se mění směrnice 80/1268/EHS, nejsou zrušeny.

Závěry

Mezi výhody vyplývající z nařízení patří:

- vysoká úroveň ochrany životního prostředí prostřednictvím mezních hodnot stanovených pro škodlivé emise z vozidel,
- zlepšená konkurenceschopnost v automobilovém průmyslu,
- lepší kvalita automobilových služeb a nižší náklady díky zavedení požadavku, aby výrobci poskytovali informace o opravách vozidel.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

Znění navržené Komisí¹

Pozměňovací návrhy Parlamentu

Pozměňovací návrh 1 BOD ODŮVODNĚNÍ 4A (nový)

(4a) Dosažení cílů EU v souvislosti s kvalitou ovzduší vyžaduje trvalé úsilí o snížení emisí z motorových vozidel. Z tohoto důvodu by mělo průmyslové odvětví obdržet jasné informace ohledně budoucí revize tohoto nařízení. Proto by Komise měla co nejdříve předložit návrh revize zahrnující novou sestavu emisních limitů s názvem Euro 6.

Pozměňovací návrh 2 BOD ODŮVODNĚNÍ 5

(5) Při stanovení emisních norem je důležité zohlednit jejich dopad na trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady, které podnikům vzniknou, a jejich výhody, pokud jde o podporu inovací, zlepšení kvality ovzduší a snížení zdravotních nákladů.

(5) Při stanovení emisních norem je důležité zohlednit jejich dopad na trhy a konkurenceschopnost výrobců, přímé a nepřímé náklady, které podnikům vzniknou, a jejich výhody, pokud jde o podporu inovací, zlepšení kvality ovzduší a snížení zdravotních nákladů, **ale i celkový stav emisí CO₂.**

¹ Dosud nezveřejněné v Úředním věstníku.

Odůvodnění

Při stanovení emisních norem je třeba vzít v potaz emise CO₂. Je známou skutečností, jež je uznávána v právních předpisech týkajících se kvality ovzduší, že snížení daných emisí může zvýšit emise CO₂.

Pozměňovací návrh 3 BOD ODŮVODNĚNÍ 8A (nový)

(8a) Mělo by se pokračovat v dalším úsilí o uplatňování přísnějších emisních limitů, včetně snížení emisí CO₂, a limitů týkajících se skutečného výkonu vozidel v provozu.

Odůvodnění

Další úsilí o přísnější emisní limity je nutné pro dosažení cílů Kjótského protokolu a snížení místního znečištění.

Pozměňovací návrh 4 ČL. 1 ODST. 1

Toto nařízení stanoví požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a náhradních dílů, jako jsou náhradní katalyzátory, s ohledem na jejich emise.

Toto nařízení stanoví požadavky pro schvalování typu motorových vozidel a náhradních dílů, jako jsou náhradní katalyzátory **a filtry částic**, s ohledem na jejich emise.

Odůvodnění

Protože pro omezení emisí částic z vozidel se zážehovými motory budou filtry částic nezbytné (viz Stručné odůvodnění – Právní stránka návrhu. Druhý odstavec Shrnutí navrhovaných opatření). Filtry proto musí podléhat schválení typu stejně jako katalyzátory.

Pozměňovací návrh 5 ČL. 2 ODST.1 PÍSM. A)

a) zážehovými motory;

a) zážehovými motory **kategorie M a N podle definice v [příloze II] směrnice 70/156/EHS**

Pozměňovací návrh 6
ČL. 2 Odst. 1 písm. B)

b) zážehovými motory poháněnými plynem kategorií M1 a N1 podle [přílohy II] směrnice [XXXX/XX/ES]; a

b) zážehovými motory poháněnými plynem kategorií M1 a N1 podle [přílohy II] směrnice 70/156/EHS]; a

Pozměňovací návrh 7
ČL. 3 BOD 14A (nový)

14a) „filtrem částic původního vybavení“ se rozumí filtr částic, jenž prošel schválením typu pro dané vozidlo;

Odůvodnění

V návrhu Komise chybí definice.

Pozměňovací návrh 8
ČL. 3 BOD 14B (nový)

14b) „náhradním filtrem částic“ se rozumí filtr částic určený k nahrazení filtru částic v původní výbavě, který může být schválen jako samostatná technická jednotka, jak je stanoveno ve směrnici [XXXX/XX/ES].

Odůvodnění

V návrhu Komise chybí definice.

Pozměňovací návrh 9
ČL. 4 Odst. 1

1. Výrobci zajistí, aby všechna vozidla předložená ke schválení typu, která jsou určena na prodej, registraci a provoz ve Společenství, vyhovovala tomuto nařízení a

1. Výrobci zajistí, aby všechna vozidla ***a náhradní díly*** předložené ke schválení typu, které jsou určeny na prodej, registraci a provoz ve Společenství, vyhovovaly tomuto

jeho prováděcím opatřením.

nařízení a jeho prováděcím opatřením.

Pozměňovací návrh 10

ČL. 4 ODST. 2

2. Výrobci zajistí, aby byly splněny postupy schvalování typu pro ověření souladu výroby, životnosti zařízení na kontrolu znečištění a splnění podmínek při používání. Opatření pro splnění podmínek při používání se kontrolují po uplynutí 5 let nebo po 100 000 km, podle toho, co nastane dříve. Zkoušky životnosti zařízení na kontrolu znečištění prováděné v rámci schvalování typu musí platit pro 160 000 km.

2. Technická opatření, která přijmou výrobci, zaručí, že vozidla budou splňovat požadavky na emise z výfuku a emise způsobené vypařováním stanovené pro účely tohoto nařízení po celou běžnou životnost vozidla za běžných podmínek užívání. Pro účely tohoto nařízení budou výrobci odpovědní za zajištění souladu vozidel ze sériové výroby s příslušným schválením typu a za ověřování dostatečné funkce zařízení na kontrolu emisí ve vozidlech užívaných po dobu maximálně 5 let či 100 000 km, podle toho, co nastane dříve.

Pozměňovací návrh 11

ČL. 5 ODST. 4 PÍSM D)

d) životnosti zařízení proti znečišťujícím látkám, ***náhradních systémů pro řízení emisí***, splnění podmínek při používání, souladu výroby a způsobilosti k provozu na silnici ;

d) životnosti zařízení proti znečišťujícím látkám, splnění podmínek při používání, souladu výroby a způsobilosti k provozu na silnici ;

Pozměňovací návrh 12

ČL. 5 ODST. 4 PÍSM. IA) (nový)

ia) náhrady katalyzátorů a filtrů částic.

Pozměňovací návrh 13

ČLÁNEK 8

Komise přijme v souladu s postupem podle čl. 37 odst. 2 směrnice [XXXX /XX/ES] opatření nezbytná pro provedení odstavců 6 a 7. Ta budou obsahovat definici technických specifikací týkajících se způsobu, jakým budou informace o stavu vozidla poskytovány.

Komise přijme v souladu s postupem podle čl. 37 odst. 2 směrnice [XXXX /XX/ES] **a s ohledem na ustanovení článku 8 rozhodnutí 1999/468/ES** opatření nezbytná pro provedení odstavců 6 a 7. Ta budou obsahovat definici technických specifikací týkajících se způsobu, jakým budou informace o stavu vozidla poskytovány.

Odůvodnění

Navrhovaný pozměňovací návrh by umožnil Parlamentu mít slovo v případě, kdyby prováděcí opatření měla přinést podstatné změny, ohledně kterých by měl být Parlament konzultován.

Pozměňovací návrh 14 ČL. 9 ODST. 2

S účinkem od **[18 měsíců plus jeden den od data vstupu v platnost] a od [30 měsíců od data vstupu v platnost]** vnitrostátní orgány v případě kategorie N₁ třídy II a III odmítnou udělení ES schválení typu nebo vnitrostátního schválení typu pro nové typy vozidel z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva, pokud tyto nové typy vozidel nespĺňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření.

2. S účinkem od **1. ledna 2009** a od **1. ledna 2010** vnitrostátní orgány v případě kategorie N₁ třídy II a III odmítnou udělení ES schválení typu nebo vnitrostátního schválení typu pro nové typy vozidel z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva, pokud tyto nové typy vozidel nespĺňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření.

Odůvodnění

Členské státy a výrobci potřebují vědět datum vstoupení Euro 5 v platnost co nejdříve. Je užitečné nahradit pohyblivé termíny pevnými daty. Ve směrnici o škodlivých emisích, jež pozměňují směrnici 70/220/ES, byla pevná data vždy uplatňována. To se v minulosti ukázalo jako zdravý princip.

Pozměňovací návrh 15 ČL. 9 ODST. 3

3. S účinkem od *[36 měsíců od data vstupu v platnost]* a od *[48 měsíců od data vstupu v platnost]* vnitrostátní orgány v případě kategorie N₁ třídy II a III nebudou považovat osvědčení o shodě v případě nových vozidel, které nesplňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, za platné podle [článku 25] směrnice [XXXX /XX/ES] a odmítnou registraci takových vozidel a zakáží jejich prodej a uvedení do provozu z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva.

3. S účinkem od **1. ledna 2010** a od **1. ledna 2011** vnitrostátní orgány v případě kategorie N₁ třídy II a III nebudou považovat osvědčení o shodě v případě nových vozidel, které nesplňují podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích opatření, za platné podle [článku 25] směrnice [XXXX /XX/ES] a odmítnou registraci takových vozidel a zakáží jejich prodej a uvedení do provozu z důvodů souvisejících s emisemi nebo spotřebou paliva.

Odůvodnění

Členské státy a výrobci potřebují znát datum vstoupení Euro 5 v platnost co nejdříve. Je užitečné nahradit pohyblivé termíny pevnými daty. Ve směrnících o škodlivých emisích, jež pozměňují směrnici 70/220/ES, byla pevná data vždy uplatňována. To se v minulosti ukázalo jako zdravý princip.

Pozměňovací návrh 16 ČL. 10 NÁZEV

Schválení typu náhradních **dílů**

Schválení typu náhradních **částí**

Odůvodnění

Cílem je standardizovat terminologii. Výraz „náhradní díly“ je použit v článku 1, zatímco výraz „náhradní části“ je použit v článku 10.

Pozměňovací návrh 17 ČL. 10 ODSŤ. -1 (nový)

-1. S účinkem od data vstupu tohoto nařízení v platnost vnitrostátní orgán pro schvalování typu nesmí odmítnout udělení ES schválení typu, pokud o to výrobce požádá, z důvodů souvisejících s emisemi motorového vozidla, pro určitý typ náhradního katalyzátoru nebo filtru částic nebo zakázat prodej takových dílů nebo jejich montáž do vozidla, pokud splňují

podmínky tohoto nařízení a jeho prováděcích předpisů.

Odůvodnění

Je zde doplněno ustanovení stanovující datum, po kterém členské státy nemohou odmítnout udělit schválení typu pro náhradní díly, pokud tyto splní podmínky nařízení.

Pozměňovací návrh 18

ČL. 10 Odst. 1

1. V případě nových náhradních katalyzátorů, které mají být montovány do vozidel s ES schválením typu, jež nejsou vybavena palubními diagnostickými systémy (OBD), vnitrostátní orgány odmítnou jejich prodej nebo instalaci do vozidla, pokud nejsou takového typu, pro který bylo vydáno schválení typu podle tohoto nařízení.

1. Vnitrostátní orgán pro schvalování typu odmítne udělit ES schválení typu pro nové typy náhradních katalyzátorů nebo filtrů částic, které nesplňují podmínky tohoto nařízení nebo jeho prováděcích předpisů.

Odůvodnění

Je zde doplněno ustanovení stanovující datum, po kterém členské státy nemohou odmítnout udělit schválení typu pro náhradní díly, pokud tyto splní podmínky nařízení.

Pozměňovací návrh 19

ČL. 11 Odst. 1

1. Členské státy mohou stanovit finanční pobídky týkající se motorových vozidel v sériové výrobě, která splňují podmínky tohoto nařízení.

1. S účinností od data vstupu tohoto nařízení v platnost mohou členské státy stanovit finanční pobídky týkající se motorových vozidel v sériové výrobě, která splňují podmínky tohoto nařízení.

Odůvodnění

Čl. 9 odst. 1 zahrnuje, s ohledem na ustanovení čl. 18 odst. 2, datum vstupu v platnost,

zatímco v článku 11 se toto datum neobjevuje. V zásadě musí být finanční pobídky zavedeny od 1. ledna 2006, protože možnost udělení pobídek pro Euro 4 končí s platností od 31. prosince 2005. To však není na základě tohoto nařízení možné.

Pozměňovací návrh 20

ČL. 11 ODST. 2

2. Členské státy mohou stanovit finanční pobídky pro dodatečné vybavování užívaných vozidel tak, aby splňovala mezní hodnoty emisí uvedené v tomto nařízení, a pro sešrotování vozidel, která tyto podmínky nesplňují.

2. *S účinkem od data vstupu tohoto nařízení v platnost mohou členské státy stanovit finanční pobídky pro dodatečné vybavování užívaných vozidel tak, aby splňovala mezní hodnoty emisí uvedené v tomto nařízení, a pro sešrotování vozidel, která tyto podmínky nesplňují.*

Odůvodnění

Čl. 9 odst. 1 zahrnuje, s ohledem na ustanovení čl. 18 odst. 2, datum vstupu v platnost, zatímco v článku 11 se toto datum neobjevuje. V zásadě musí být finanční pobídky zavedeny od 1. ledna 2006, protože možnost udělení pobídek pro Euro 4 končí s platností od 31. prosince 2005. To však není na základě tohoto nařízení možné.

Pozměňovací návrh 21

ČL. 13 ODST. 2

2. Posouzeno by mělo **rovněž** být zahrnutí emisí methanu do výpočtu emisí oxidu uhličitého.

2. Posouzeno by mělo být zahrnutí emisí methanu do výpočtu emisí oxidu uhličitého a přijetí opatření pro zkoušky, zohlednění či omezení emisí methanu.

Odůvodnění

Návrh Komise musí brát od počátku v potaz rozdílné zvláštní vlastnosti methanu a uhlovodíků jiných než methan. Tento pozměňovací návrh předznamenává přístup nastíněný již v bodě odůvodnění 8 a je v souladu s prosazováním alternativních paliv, mezi něž Komise zahrnuje zemní plyn, který má vysoký obsah methanu.

Pozměňovací návrh 22

ČL. 18 ODST. 2

2. Toto nařízení se použije ode dne [18 měsíců + **1 den** ode dne vstupu v platnost]s **výjimkou čl. 9 odst. 1 a 11.**

2. **S výjimkou čl. 9 odst. 1 a 11** se toto nařízení použije ode dne [18 měsíců ode dne **jeho** vstupu v platnost].

Odůvodnění

K objasnění a zjednodušení.

Pozměňovací návrh 23

PŘÍLOHA I TABULKA 1 SLOUPEC 1 KATEGORIE M POZNÁMKA POD ČAROU 2A
(nová)

(2a) Mezní hodnoty emisí se týkají pouze vozidel kategorie M s maximální povolenou celkovou hmotností nepřesahující 3 500 kg.

Odůvodnění

Směrnice 97/68/ES stanovuje, že vozidla se zážehovými motory poháněnými benzínem podléhají následujícím kontrolám:

- u vozidel s maximální celkovou hmotností nepřesahující 3500 kg (kategorie M1, N1) – typ I, III, IV, V, VI a OBD,

- u vozidel s maximální celkovou hmotností větší než 3500 kg (kategorie M1, M2, M3, N2, N3) – typ II, typ III.

Podle přílohy I všechna vozidla v kategorii M, a nejenom ta s maximální celkovou hmotností nepřesahující 3500 kg (písmeno „M“ ve sloupci nadepsaném „kategorie“ v tabulkách), podléhají kontrolám typu I (tabulka 1), a tedy i kontrolám typu V a VI (tabulka 3). To představuje změnu oproti stávajícím ustanovením, o kterých není ve stručném odůvodnění nic uvedeno.

Pozměňovací návrh 24

PŘÍLOHA I TABULKA 3 SLOUPEC 1 KATEGORIE M POZNÁMKA POD ČAROU 1
(nová)

(1) Mezní hodnoty emisí se týkají pouze vozidel kategorie M s maximální povolenou celkovou hmotností nepřesahující 3 500 kg.

Odůvodnění

Směrnice 97/68/ES stanovuje, že vozidla se zážehovými motory poháněnými benzínem podléhají následujícím kontrolám:

- u vozidel s maximální celkovou hmotností nepřesahující 3500 kg (kategorie M1, N1) – typ I, III, IV, V, VI a OBD,

- u vozidel s maximální celkovou hmotností větší než 3500 kg (kategorie M1, M2, M3, N2, N3) – typ II, typ III.

Podle přílohy I všechna vozidla v kategorii M, a nejenom ta s maximální celkovou hmotností nepřesahující 3500 kg (písmeno „M“ ve sloupci nadepsaném „kategorie“ v tabulkách), podléhají kontrolám typu I (tabulka 1), a tedy i kontrolám typu V a VI (tabulka 3). To představuje změnu oproti stávajícím ustanovením, o kterých není ve stručném odůvodnění nic uvedeno.

POSTUP

Název	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na emise a na přístup k informacím o opravách vozidla, kterým se mění směrnice 72/306/EHS a směrnice .././ES
Referenční údaje	KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD)
Příslušný výbor	ENVI
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	TRAN 19.1.2006
Užší spolupráce – datum oznámení na zasedání	16.3.2006
Navrhovatel Datum appointed	Bogusław Liberadzki 7.2.2006
Předchozí navrhovatel(ka)	
Projednání ve výboru	20.4.2006 19.6.2006
Datum přijetí	20.6.2006
Výsledek závěrečného hlasování	+: 32 -: 0 0: 3
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Michael Henry Natrass, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Armando Veneto, Marta Vincenzi
Náhradníci přítomní při závěrečném hlasování	Fausto Correia, Den Dover, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Helmuth Markov, Rosa Miguélez Ramos, Kathy Sinnott
Náhradník(ici) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	
Poznámky (údaje, které jsou k dispozici jen v jednom jazyce)	