

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Комисия по транспорт и туризъм

2007/0295(COD)

8.5.2008

СТАНОВИЩЕ

на комисията по транспорт и туризъм

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

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на
Съвета относно типовото одобрение на моторни превозни средства и
двигатели по отношение на емисиите от тежкотоварни автомобили (Евро
VI) и относно достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване
на превозни средства
(COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Докладчик за становище: Johannes Blokland

PA_Legam

КРАТКА ОБОСНОВКА

Уводна част

В уводната част на своето предложение относно пределните стойности на емисиите Евро VI за тежкотоварни автомобили Европейската комисия подчертава растящия натиск по отношение на околната среда в градските зони и в гъсто населените райони. Значителна част от емисиите на NO_x и частици в тези зони се дължат на трафика.

С оглед разрешаването с тези проблеми през 2001 г. Комисията въвежда програмата „Чист въздух за Европа“ (SAFE). Програмата е насочена към стратегии, които биха могли да допринесат за намаляването на емисиите и по този начин да подобрят качеството на въздуха до 2020 г. Дефинирани са шест области за възможни действия, една от които е намаляването на емисиите при източника.

Комисията счита, че нивата на емисии Евро VI са метод за намаляване емисиите на озоновите прекурсори като NO_x и частиците. В сравнение с пределните стойности на емисиите Евро V, пределните стойности на NO_x следва да бъдат намалени с 80%, а стойностите на частиците – със 67%. Поради факта, че някои технически елементи от предложението зависят от напредъка, постигнат в контекста на работните групи в рамките на Обединените нации, Комисията предлага след постигане на споразумение в работните групи да бъдат включени допълнителни технически изисквания.

Комисията също така определя изисквания по отношение на достъпа на независимите оператори до информация за ремонт и техническо обслужване в допълнение към изискванията, свързани пряко с производителите.

Резултатите от консултацията относно предложението за Евро VI сочат, че респондентите като цяло одобряват предложението.

Становище на докладчика

Вашият докладчик е съгласен, че е необходимо да се положат усилия за намаляване на емисиите при източника, за да се понижат емисиите както от леките, така и от тежкотоварните автомобили. Следователно докладчикът одобрява предложението за Евро VI. Въпреки това следва да бъдат направени няколко коментара по отношение на някои елементи от предложението.

Ниво на емисиите и срокове

Целта на Комисията е до 2020 г. да осъществи конкретни резултати от настоящото предложение. Това е свързано със сроковете на програма SAFE. Съществуват обаче други срокове, които следва да бъдат взети предвид. През 2015 г. влизат в сила нови изисквания по отношение на качеството на въздуха. Вероятно е градските и гъсто населените райони да изпитват затруднения при изпълнението на тези изисквания. Това частично се дължи на емисиите от превозни средства. Следователно повишаването на екологичните показатели на превозните средства ще допринесе за подобряването на качеството на въздуха по места, като даде възможност на държавите-членки да се доближат до изискванията по отношение на нивото на качеството след 2015 г.

Всяка година 10% от общия брой тежкотоварни автомобили в ЕС се подменя. За да се постигне значителен принос към изискванията за качеството на въздуха към 2015 г. следва датите за въвеждане на пределните стойности Евро VI да бъдат изтеглени напред. Тъй като би трябвало да е възможно да се постигне споразумение със Съвета относно настоящото предложение на първо четене преди октомври 2008 г., датите за въвеждане следва да бъдат изтеглени напред за 1 октомври 2011 г. (типovo одобрение) и 1 октомври 2012 г. (нови превозни средства). Промислеността е посочила, че се нуждае от 36 месеца от въвеждането на новите изисквания, за да адаптира своите производствени линии.

Годишното подновяване на десет процента от автомобилния парк означава, че ще бъдат необходими минимум десет години, за да се адаптира целият автомобилен парк към новите изисквания и да даде своя принос за намаляване нивата на емисиите. Полезно би било да се изиска от Комисията да разгледа възможността за разширяване на прилагането на изискванията и спрямо „старите“ превозни средства посредством системи за модернизация. В случай, че проучването посочи, че това е възможно технически, следва да се предложи съответно законодателство.

Достъп до информация

В миналото техническото обслужване на тежкотоварни автомобили е осъществявана единствено от сервизи, свързани с производителя на превозното средство. През последните години пазарният дял на независимите оператори устойчиво расте. Това предполага, че нараства значението на „външния“ достъп до техническа информация относно превозните средства. Тази информация се предоставя от производителите посредством техните собствени интернет страници. Информацията е достъпна за независимите оператори, въпреки че всеки производител представя информацията в различен формат, което не осигурява равни условия за сервизите.

Към момента съществува задължение за предоставяне на информацията, в съответствие с Регламент (ЕО) 1400/2002, като също така съществува стандартизиран формат за представяне на техническата информация (формат „OASIS“). Тъй като се очаква до 2010 г. Регламент 1400/2002 да бъде отменен, изискванията за достъп до информация следва да бъдат включени в настоящото предложение. Тъй като системата „OASIS“ е разработена съвместно от производители и независими оператори под контрола на Комисията, тя следва да бъде системата, посредством която се представя информацията. Стандартизираната информация ще доведе до равни условия за сервизите и ще предостави по-голям избор на потребителите.

Вашият докладчик би желал да подчертае значението на равния достъп до информация, представена по идентичен начин, с оглед постигането на равни условия за операторите. Следователно той би желал изискванията по отношение на информацията от член 3 да бъдат засилени.

Комитология

В заключение следва да се обърне внимание на внимателното използване на процедурите на комитологията. Те са предназначени за адаптиране на изискванията спрямо техническия прогрес. Следователно не трябва да се използват за въвеждане на нови технически изисквания, които съществено променят стандартите. Поради тази

причина в член 5 и член 12 са посочени някои защитни мерки.

ИЗМЕНЕНИЯ

Комисията по транспорт и туризъм приканва водещата комисия по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните да включи в доклада си следните изменения:

Изменение 1

Предложение за регламент Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

(5) Постигането на целите на ЕС в областта на качеството на въздуха изисква постоянно усилие за намаляване на емисиите от превозни средства. По тази причина на промишления сектор следва да бъде предоставена ясна информация за бъдещите пределни стойности на емисиите.

Изменение

(5) Постигането на целите на ЕС в областта на качеството на въздуха изисква постоянно усилие за намаляване на емисиите от превозни средства. По тази причина на промишления сектор следва да бъде предоставена ясна информация за бъдещите пределни стойности на емисиите **и достатъчно време, необходимо за привеждане в съответствие с тях.**

Обосновка

Промислеността се нуждае от 36-месечен срок за адаптиране на производствените ѝ процеси към новите технически изисквания.

Целта на Комисията за подобряване на качеството на въздуха трябва да се постигне, но промислеността трябва да има достатъчно време да реагира по отношение на новото законодателство и да възстанови своите значителни инвестиции при привеждане в съответствие с предишните регламенти (напр. Евро V).

Изменение 2

Предложение за регламент Съображение 6 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6а) Модернизацията на по-старите

тежкотоварни автомобили с по-съвременни системи за контрол на емисиите би подобрила качеството на въздуха. Комисията следва да разгледа възможността да предложи законодателни актове на ЕС за такива системи, което също така гарантира ограничаване на емисиите на азотен диоксид от системи за модернизация на контрола на емисии.

Обосновка

Всяка година се подменят приблизително 10 % от парка на тежкотоварните автомобили. Поради това пълното проявяване на последиците от разпребдите на Евро VI ще отнеме няколко години. За да се постигне максимален ефект от настоящото предложение, Комисията следва да проучи дали могат да бъдат предложени законодателни актове на ЕС относно системи за модернизация за съществуващи автомобили.

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

(7) При определяне на нормите за емисии е важно да се вземе предвид значението им за конкурентоспособността на пазарите и производителите, преките и непреките разходи, наложени на бизнеса, и по-големите ползи по отношение на стимулиране на иновациите, подобряване на качеството на въздуха, намаляване на разходите за здравеопазване и увеличаване продължителността на живота.

Изменение

(7) При определяне на нормите за емисии е важно да се вземе предвид значението им за конкурентоспособността на пазарите и производителите, преките и непреките разходи, наложени на бизнеса, и по-големите ползи по отношение на стимулиране на иновациите, подобряване на качеството на въздуха, намаляване на разходите за здравеопазване и увеличаване продължителността на живота. ***За да се насърчи конкурентоспособността на производителите, стандартите за емисиите следва да останат непроменени най-малко пет години.***

Обосновка

Промислеността се нуждае от минимален период на стабилност от пет години за всеки стандарт за емисиите, за да си възвърне инвестициите, необходими за въвеждане на новата технология. Много честите промени на изискванията за емисиите задължават производителите да отделят много средства за осъвременяване на произведените в момента продукти. Това се отразява неблагоприятно на времето за пускане на пазара на новите продукти, като създава неравностойно конкурентно положение. Единствено гарантирането на достатъчно и подходящо време няма да застраши конкурентоспособността и ще осигури постигането на екологичните цели в дългосрочен план.

Изменение 4

Предложение за регламент Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) Неограниченият достъп до информация относно ремонта на превозните средства чрез стандартизиран формат, който да може да се използва за извличане на техническа информация, и ефективната конкуренция на пазара за информационни услуги и за ремонт и техническо обслужване на превозните средства са необходими за по-доброто функциониране на вътрешния пазар, особено по отношение на свободното движение на стоки, свободата на установяване и свободата на предоставяне на услуги. Голяма част от тази информация е свързана с бордовите системи за диагностика и тяхното взаимодействие с другите системи на превозното средство. Необходимо е да се утвърдят технически спецификации, които да се използват като основа от производителите на техните интернет страници, както и целенасочени мерки за осигуряване на безпрепятствен достъп за малките и средни предприятия (МСП).

Изменение

(8) Неограниченият достъп до информация относно ремонта на превозните средства по най-подходящия начин ***без да се създава несъразмерна тежест, свързана с ползите за клиентите*** чрез стандартизиран формат, който да може да се използва за извличане на техническа информация, и ефективната конкуренция на пазара за информационни услуги и за ремонт и техническо обслужване на превозните средства са необходими за по-доброто функциониране на вътрешния пазар, особено по отношение на свободното движение на стоки, свободата на установяване и свободата на предоставяне на услуги. Голяма част от тази информация е свързана с бордовите системи за диагностика и тяхното взаимодействие с другите системи на превозното средство. Необходимо е да се утвърдят технически спецификации, които да се използват като основа от производителите на техните интернет страници, както и целенасочени мерки за осигуряване на безпрепятствен достъп за малките и средни предприятия (МСП).

Обосновка

Комисията следва да има правомощие да приема единствено целесъобразни мерки относно достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозните средства. Не съществува причина за създаване на несъразмерна тежест по отношение на ползите за клиентите. Например разширяването на определението за информация за ремонт и техническо обслужване, за да се включи и дистанционното техническо обслужване, както и задължаването на производителите да предоставят достъп на независими акредитирани сервизи до системата за сигурност на превозното средство изглеждат нецелесъобразни.

Изменение 5

Предложение за регламент Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) За по-доброто контролиране на реалните емисии, изхвърляни от превозните средства, включително емисиите извън рамките на цикъла, и улесняване на процеса на осигуряване на съответствие в експлоатация, би следвало да се приеме методика на изпитване и спецификации относно техническите характеристики, базирани на употребата на преносими системи за измерване на емисиите (PEMS).

Изменение

(15) За по-доброто контролиране на реалните емисии, изхвърляни от превозните средства, включително емисиите извън рамките на цикъла, и улесняване на процеса на осигуряване на съответствие в експлоатация, би следвало да се приеме методика на изпитване и спецификации относно техническите характеристики, базирани на употребата на преносими системи за измерване на емисиите (PEMS) **в рамките на подходящи срокове.**

Обосновка

Включването на тези елементи е много важна стъпка към постигане на глобално хармонизирано законодателство и глобална конкурентоспособност на промишлеността на ЕС. Комисията следва да прояви повече решителност в езика, който използва, и да приеме такива глобални технически регламенти (ГТР) в Евро VI.

Изменение 6

Предложение за регламент Съображение 18 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18а) Държавите-членки следва да изготвят амбициозни мерки, за да се гарантира, че модернизиранието на

***съществуващите тежкотоварни
превозни средства отговаря на
стандартите на Евро VI.***

Обосновка

Съществуващите превозни средства ще продължат да бъдат голяма част от автомобилния парк години наред и модернизирането има голям потенциал за намаляване на емисиите.

Изменение 7

Предложение за регламент Съображение 18 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18б) Държавите-членки следва редовно да наблюдават процента на подновяване и модернизиране на превозните средства, да задълбочат усилията си за намаляване на процента на по-силно замърсяващи превозни средства и да ежегодно да докладват на Комисията относно резултатите.

Обосновка

Наблюдаването и докладването могат да изградят основа за повишаване на ефективността на политиката за намаляване на емисиите в бъдеще.

Изменение 8

Предложение за регламент Член 2 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Настоящият регламент се прилага, без да се накърняват разпоредбите на член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007.

Настоящият регламент се прилага, без да се накърняват разпоредбите на член 2, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 715/2007., което позволява одобренията за типове автомобили с референтна маса $\leq 2\ 610\ \text{kg}$ при специални условия да обхващат

**сходни типове автомобили с
референтна маса $\leq 2\,840$ kg.**

Обосновка

Някои типове (лекотоварни) автомобили имат същата техническа база. Според използвания външен корпус тяхното тегло би могло да бъде малко под или над прага от 2,610 kg. Това би означавало, че двата автомобила, които са еднакви в техническо отношение, биха били разглеждани по различен начин; единият би бил считан за лекотоварен автомобил, а другият - за тежкотоварен. Това би имало значение по отношение на техническите изисквания за типово одобрение. За изясняване на ситуацията настоящата разпоредба по този въпрос се добавя към Регламент 715/2007/ЕО.

Изменение 9

**Предложение за регламент
Член 3 – точка 1**

Текст, предложен от Комисията

(1) „двигател“ е източникът на двигателната сила на превозното средство, за който може да се издаде типово одобрение като отделен технически възел съгласно член 3, точка 25 от Директива 2007/46/ЕИО;

Изменение

(1) „двигателна система“ е двигателят, системата за контрол на емисии и комуникационният интерфейс (хардуер и съобщения) между електронните контролни компоненти (ECU) на двигателната система и всяка друга силова предавка или контролен компонент на превозното средство;

Обосновка

Относно точка 1: съответствието с Евро VI трябва да се докаже за цялата „двигателна система“. Двигателната система е оптималното взаимодействие между двигателя, последващата обработка на отработени газове и допълнителните контролни елементи. Определението за „двигател“ трябва да бъде променено по съответния начин или заменено с определение за „двигателна система“ ГТР № 4 на световната процедура по сертифициране на тежкотоварни превозни средства вече включва определения за „двигателна система“, „тип двигател“ и „последваща обработка на отработени газове“, които могат да бъдат включени по подходящ начин тук.

Изменение 10

Предложение за регламент

Член 3 – точка 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1а) „тип двигател“ е категория двигатели, които не се различават по отношение на основните характеристики на двигателите.

Обосновка

Относно точка 1: съответствието с Евро VI трябва да се докаже за цялата „двигателна система“. Двигателната система е оптималното взаимодействие между двигателя, последващата обработка на отработени газове и допълнителните контролни елементи. Определението за „двигател“ трябва да бъде променено по съответния начин или заменено с определение за „двигателна система“ ГТР № 4 на световната процедура по сертифициране на тежкотоварни превозни средства вече включва определения за „двигателна система“, „тип двигател“ и „последваща обработка на отработените газове“, които могат да бъдат включени по подходящ начин тук.

Изменение 11

Предложение за регламент

Член 3 – точка 1 б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(1б) „система за последваща обработка на отработени газове“ означава катализатор (окисляващ или 3-пътен), филтър за частици, deNOx система, комбиниран филтър за deNOx-частици или всякакво друго устройство за намаляване на емисии, което е инсталирано по низходящия поток на двигателя. Това определение изключва рецикулацията на отработени газове (EGR), която се разглежда като неразделна част от двигателя;

Обосновка

Относно точка 1: съответствието с Евро VI трябва да се докаже за цялата „двигателна система“. съответствието с Евро VI трябва да се докаже за цялата „двигателна система“. Определението за „двигател“ трябва да бъде променено по

съответния начин или заменено с определение за „двигателна система“ ГТР № 4 на световната процедура по сертифициране на тежкотоварни превозни средства вече включва определения за „двигателна система“, „тип двигател“ и „последваща обработка на отработени газове“, които могат да бъдат включени по подходящ начин тук.

Изменение 12

Предложение за регламент Член 3 – точка 7

Текст, предложен от Комисията

(7) „бордова система за диагностика“ или „БСД“ е система за **контрол** на емисиите, която има способността да идентифицира възможните места на неизправности чрез кодове за неизправности, съхранени в паметта на компютър;

Изменение

(7) „бордова система за диагностика“ или „БСД“ е система за **наблюдение** на емисиите, която има способността да идентифицира възможните места на неизправности чрез кодове за неизправности, съхранени в паметта на компютър;

Обосновка

Системата БСД не е за контрол, а за наблюдение на емисиите. Ако чрез системата БСД бъде открит пропуск в системата за емисии, могат да бъдат извършени поправки.

Изменение 13

Предложение за регламент Член 3 – точка 11

Текст, предложен от Комисията

(11) „информация за ремонт и техническо обслужване на превозното средство“ е цялата необходима информация за диагностика, обслужване, инспекция, периодична проверка, ремонт, препрограмиране **или** реинициализиране на превозното средство, предоставяна от производителите на техните оторизирани търговци/сервизи, включително всички последващи изменения и допълнения към тази

Изменение

(11) „информация за ремонт и техническо обслужване на превозното средство“ е цялата необходима информация за диагностика, обслужване, инспекция, периодична проверка, ремонт, препрограмиране, реинициализиране **или дистанционно диагностично техническо обслужване** на превозното средство, предоставяна от производителите на техните оторизирани търговци/сервизи, включително всички последващи

информация. Тази информация включва цялата необходима информация за монтиране на части или оборудване на превозни средства;

изменения и допълнения към тази информация. Тази информация включва цялата необходима информация за монтиране на части или оборудване на превозни средства. **Производителите предоставят стандартизирано и сигурно дистанционно средство, което да позволи на независимите акредитирани сервиси да извършват дейности, които включват достъп до системата за сигурност на автомобила;**

Обосновка

С нарастващата (електронна) сложност на автомобилите, производителите предоставят все повече средства за дистанционно диагностично техническо обслужване. С оглед на създаването на условия на равнопоставеност между операторите, тези средства следва също да се предоставят на независими оператори, за да им се даде възможност да предлагат на клиентите постоянен избор на предоставяне на ремонтно обслужване. Освен това следва да се отбележи установяването на сигурна връзка между автомобила и производителя за пренастройване на имобилайзъри и препрограмиране на електронните контролни компоненти.

Изменение 14

Предложение за регламент Член 3 – точка 11 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11а) „производител“ означава лице или орган, който носи отговорност пред одобряващите органи за всички аспекти на процеса на получаване на типово одобрение или разрешение и за гарантиране на съответствие на продукцията. Не е от съществено значение дали лицето или органът участва пряко във всички етапи на производство на автомобил, система, компонент или отделен технически възел, който е предмет на процеса на одобрение;

Обосновка

Не се нуждае от пояснение(определение в член 3, точка 27 от Директива 2007/46/ЕО).

Изменение 15

Предложение за регламент

Член 5 – параграф 4 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Комисията може да приеме, в съответствие с процедурата, посочена в член 39, параграф 9 от Директива 2007/46/ЕО, други мерки относно специалните процедури, изпитвания и изисквания, свързани с типовото одобрение.

Изменение

Комисията може да приеме, в съответствие с процедурата, посочена в член 39, параграф 9 от Директива 2007/46/ЕО, други мерки относно специалните процедури, изпитвания и изисквания, свързани с типовото одобрение, **за да се отрази техническият прогрес по въпроси, обхванати от съществуващи разпоредби.**

Обосновка

Комисията следва единствено да може да приема мерки съгласно член 39, параграф 9 от Директива 2007/46/ЕО, която разглежда техническия прогрес по отношение на конкретни процедури, изпитвания и т.н. Не следва да се въвеждат никакви нови елементи съгласно комитологията.

Изменение 16

Предложение за регламент

Член 5 – параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а. Изпитванията трябва да се основават както на лабораторно симулирани, така и на реални емисии при шофиране.

Обосновка

Проучването „Artemis“, съфинансирано от рамката на ЕС за научноизследователска и развойна дейност, показват, че емисиите по време на реално шофиране могат да се различават значително от лабораторните резултати.

Изменение 17

Предложение за регламент Член 8 – параграф 2 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

2. Считано от **1 октомври 2014 г.**, в случай на нови превозни средства, които не съответстват на изискванията на настоящия регламент, националните органи считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член 26 на Директива 2007/46/ЕО, и на основания, свързани с емисиите, забраняват регистрацията, продажбата и пускането в експлоатация на тези превозни средства.

Изменение

2. Считано от **1 октомври 2013 г.**, в случай на нови превозни средства, които не съответстват на изискванията на настоящия регламент, националните органи считат сертификатите за съответствие за невалидни за целите на член 26 на Директива 2007/46/ЕО, и на основания, свързани с емисиите, забраняват регистрацията, продажбата и пускането в експлоатация на тези превозни средства. **В този срок Комисията следва да гарантира, че промишлеността разполага с 36-месечен срок за адаптиране на производствените ѝ процеси.**

Обосновка

Тази дата следва да даде достатъчно време на промишлеността за адаптиране на производствените ѝ процеси, но също така за своевременно определяне на техническите изисквания от процедурите на комитология.

Настоящото изменение следва да гарантира, че Комисията ще изготви бързо техническите спецификации, без да се прави компромис с необходимото време за промишлеността и със точна начална дата през 2012 г., поради строги изисквания за качеството на въздуха през 2015 г.

Изменение 18

Предложение за регламент Член 10 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

След влизането в сила на мерките по прилагане към настоящия регламент държавите-членки могат да предвиждат финансови стимули по отношение на серийно произвеждани моторни

Изменение

След влизането в сила на мерките по прилагане към настоящия регламент държавите-членки могат да предвиждат финансови стимули по отношение на серийно произвеждани моторни

превозни средства, които са в съответствие с настоящия регламент.

превозни средства, които са в съответствие с настоящия регламент, **и на мерките за неговото прилагане, освен изискванията, посочени в член 6, и мерките за неговото прилагане.**

Обосновка

Следва да е абсолютно ясно на промишлеността, че стимулите са приложими за превозни средства, които спазват ограниченията за емисиите на Евро VI и всички мерки за прилагане, които ще бъдат част от пакета на Евро VI.

Изменение 19

Предложение за регламент Член 10 – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Тези стимули се прилагат към всички нови превозни средства, пускани на пазара на съответната държава-членка, които са в съответствие **с настоящия регламент**. Въпреки това те не могат да се прилагат след 1 октомври **2014 г.**

Изменение

Тези стимули се прилагат към всички нови превозни средства, пускани на пазара на съответната държава-членка, които са в съответствие с настоящия регламент **и мерките за неговото прилагане, освен изискванията, посочени в член 6, и мерките за неговото прилагане**. Въпреки това те не могат да се прилагат след 1 октомври **2013 г.**

Обосновка

Следва да е абсолютно ясно на промишлеността, че стимулите са приложими за превозни средства, които спазва ограниченията за емисиите на Евро VI и всички мерки за прилагане, които ще бъдат част от пакета на Евро VI.

Тази дата следва да даде достатъчно време на промишлеността за адаптиране на производствените ѝ процеси, но също така за своевременно определяне на техническите изисквания от процедурите на комитология.

Изменение 20

Предложение за регламент

Член 12 – параграф 1 – уводно изречение

Текст, предложен от Комисията

1. След приключването на програмата за измерване на частиците на ИКЕ на ООН, провеждана под егидата на Световния форум за хармонизация на регулаторната уредба за превозните средства, Комисията, без да снижава нивото на опазване на околната среда в Общността:

Изменение

1. След приключването на **съответните части** на програмата за измерване на частиците на ИКЕ на ООН, провеждана под егидата на Световния форум за хармонизация на регулаторната уредба за превозните средства, **но най-късно до 1 октомври 2008 г.**, Комисията, без да снижава нивото на опазване на околната среда в Общността:

Обосновка

За да се даде на промишлеността достатъчно време за привеждане в съответствие с изискванията на Евро VI през 2011/2012 г., всички изисквания (произтичащи както от законодателството, така и от комитологията), следва да бъдат предоставени, считано от 1 октомври 2008 г.

Изменение 21

Предложение за регламент

Член 12 – параграф 1 – буква а)

Текст, предложен от Комисията

а) въвежда пределни стойности, основаващи се на броя на частиците, **и при необходимост определя стойността на допустимото ниво на компонента NO₂ в пределната стойност на NO_x, като това се извършва** в съответствие с член 39, параграф 2 от Директива 2007/46/ЕО;

Изменение

а) въвежда пределни стойности, основаващи се на броя на частиците, **въз основа на взаимовръзка с текущото състояние на затворените филтри за прахови частици на дизеловите двигатели**, в съответствие с член 39, параграф 2 от Директива 2007/46/ЕО;

Обосновка

За да се получат реалистични стойности за броя на частиците, тези стойности следва да се обвържат с текущото състояние на затворените филтри за прахови частици на дизеловите двигатели.

Изменение 22

Предложение за регламент Член 12 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. Ако разработването на нивата на емисиите на NO₂ покаже, че емисиите на NO₂ от тежкотоварни превозни средства би могло да надхвърли 150 mg/kWh, Комисията въвежда пределна стойност на NO₂ от 150 mg/kWh за тежкотоварни превозни средства, включително подходящ метод за измерване, в съответствие с член 39, параграф 2 от Директива 2007/46/ЕО.

Обосновка

NO₂ е най-важният вид NO_x по отношение на качеството на въздуха. В контекста на целевите стойности на NO₂ за 2015 г., като част от изискванията за качество на въздуха, нивата на емисиите на NO₂ следва строго да се наблюдават. Когато се надхвърли прагът от 150 mg/kWh (свързан с изискванията за системите за модернизиране) и само тогава Комисията следва да въведе определено допустимо ниво на емисиите на NO₂, включително подходящ хармонизиран метод за измерване.

Изменение 23

Предложение за регламент Член 12 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4. Комисията продължава да извършва преглед на замърсителите, изброени в точка 2 на член 3. Ако стигне до заключение, че е подходящо да се регулират емисиите и от други замърсители, тя съответно ***извършва изменение*** на настоящия регламент.

4. Комисията продължава да извършва преглед на замърсителите, изброени в точка 2 на член 3. Ако стигне до заключение, че е подходящо да се регулират емисиите и от други замърсители, тя съответно ***предлага изменения*** на настоящия регламент.

Обосновка

Добавянето на нови замърсители би могло да има сериозни последици за изискванията

на промишлеността. Поради това подобни добавяния следва да се разглеждат посредством стандартна законодателна процедура.

Изменение 24

Предложение за регламент

Член 15 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Директива 80/1269/ЕИО на Съвета, Директиви 88/195/ЕИО, 97/21/ЕО, 1999/99/ЕО и 2005/78/ЕО на Комисията, и Директива 2005/55/ЕО се отменят, считано от 1 октомври **2014 г.**

Изменение

1. Директива 80/1269/ЕИО на Съвета, Директиви 88/195/ЕИО, 97/21/ЕО, 1999/99/ЕО и 2005/78/ЕО на Комисията, и Директива 2005/55/ЕО се отменят, считано от 1 октомври **2013 г.**

Обосновка

Тази дата следва да даде достатъчно време на промишлеността за адаптиране на производствените ѝ процеси, но също така за своевременно определяне на техническите изисквания от процедурите на комитология.

Изменение 25

Предложение за регламент

Член 16 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Той се прилага от **1 април 2013 г.**
Въпреки това член 8, параграф 3 и член 10 се прилагат от датата на влизане в сила, а точки 1 а) i), 1 б) i), 2 а), 3 а) i), 3 б) i), 3 в) i) и 3 г) i) от приложение II се прилагат от 1 октомври **2014 г.**

Изменение

Той се прилага от **1 април 2012 г.**
Въпреки това член 8, параграф 3 и член 10 се прилагат от датата на влизане в сила, а точки 1 а) i), 1 б) i), 2 а), 3 а) i), 3 б) i), 3 в) i) и 3 г) i) от приложение II се прилагат от 1 октомври **2013 г.**

Обосновка

Тази дата следва да даде достатъчно време на промишлеността за адаптиране на производствените ѝ процеси, но също така за своевременно определяне на техническите изисквания от процедурите на комитология.

ПРОЦЕДУРА

| | | |
|--|--|----------|
| Заглавие | Типово одобрение на моторни превозни средства и двигатели | |
| Позовавания | COM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD) | |
| Водеща комисия | ENVI | |
| Становище, изказано от Дата на обявяване в заседание | TRAN 15.1.2008 | |
| Докладчик по становище Дата на назначаване | Johannes Blokland 22.1.2008 | |
| Разглеждане в комисия | 8.4.2008 | 5.5.2008 |
| Дата на приемане | 6.5.2008 | |
| Резултат от окончателното гласуване | +: 36 | –: 0 |
| | | 0: 1 |
| Членове, присъствали на окончателното гласуване | Etelka Barsi-Pataky, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin, Roberts Zile | |
| Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване | Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jelko Kacin, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool | |