

EVROPSKI PARLAMENT

2004



2009

Odbor za promet in turizem

2007/0295(COD)

8.5.2008

MNENJE

Odbora za promet in turizem

za Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane

o predlogu Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij za popravilo in vzdrževanje vozil
(KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD))

Pripravljaivec mnenja: Johannes Blokland

PA_Legam

KRATKA OBRAZLOŽITEV

Uvod

Evropska komisija je ob predložitvi predloga za mejne vrednosti emisij iz težkih vozil Euro 6 poudarila vedno večjo obremenitev okolja v urbanih in gosto naseljenih območjih. Promet predstavlja znaten delež emisij NOx in emisij trdnih delcev na teh območjih.

Komisija je za reševanje teh težav leta 2001 uvedla program CAFE (Čist zrak za Evropo). Ta program je usmerjen k strategijam, s katerimi bi lahko prispevali k zmanjšanju emisij in tako izboljšali kakovost zraka do leta 2020. Opremljenih je bilo šest področij možnih ukrepov, od katerih je eden zmanjšanje emisij tam, kjer nastajajo.

Komisija meni, da je raven emisij po Euro 6 ena od metod, s katero bi zmanjšali emisije predhodnikov ozona, kot so NOx in trdni delci. V primerjavi z mejnimi vrednostmi emisij v okviru Euro 5, je treba mejno vrednost NOx zmanjšati za 80 %, mejno vrednost trdnih delcev pa za 67 %. Ker so nekateri tehnični elementi predloga odvisni od napredka delovnih skupin Združenih narodov, Komisija predlaga, da se dodatne tehnične zahteve vključijo šele, ko te delovne skupine dosežejo soglasje.

Komisija poleg zahtev, ki so neposredno povezane s proizvajalci, določi tudi zahteve v zvezi z dostopom neodvisnih izvajalcev do informacij za popravilo in vzdrževanje.

Rezultati posvetovanj o predlogu Euro 6 so pokazali, da se udeleženci večinoma strinjajo s predlogom.

Stališče poročevalca

Poročevalec se strinja, da si je treba prizadevati za zmanjšanje emisij tam, kjer nastajajo, in tako zmanjšati emisije iz lahkih in težkih vozil. Poročevalec se zato strinja s predlogom Euro 6. Vendar pa je treba vseeno podati opombe k nekaterim elementom predloga.

Ravni emisij in časovni okvir

Cilj Komisije je uresničiti dejanske učinke tega predloga do leta 2020. To pa je povezano s časovnim okvirom programa CAFE. Tu je še drugi časovni okvir, ki ga je treba upoštevati. Leta 2015 bodo začele veljati nove zahteve glede kakovosti zraka. Urbane in gosto naseljene regije bodo verjetno imele težave pri doseganju teh zahtev. Delno so za to odgovorne emisije iz vozil. Povečevanje okoljske učinkovitosti vozil bo tako prispevalo k izboljšanju kakovosti zraka na lokalni ravni in omogočilo državam članicam, da se približajo zahtevani ravni kakovosti za leto 2015 in naprej.

Vsako leto se v Evropski Uniji zamenja 10 % skupnega števila težkih vozil. Za znaten prispevek k zahtevam o kakovosti zraka do leta 2015 je treba mejne vrednosti Euro 6 uvesti prej. Ker bi moralo biti mogoče doseči soglasje o tem predlogu s Svetom v prvi obravnavi pred oktobrom 2008, bi morali datume za uvedbo prestaviti na 1. oktober 2011 (homologacija) in 1. oktober 2012 (nova vozila). Industrijski sektor daje vedeti, da potrebuje po uvedbi novih zahtev 36 mesecev za prilagoditev svojih proizvodnih linij.

Letna obnova 10 % voznega parka pomeni, da bi bilo potrebnih najmanj deset let, da se ves

vozni park prilagodi novim zahtevam in prispeva k nižji ravni emisij. Koristno bi bilo pozvati Komisijo, naj preuči, ali je mogoče zahteve Euro 6 razširiti tudi na „stara“ vozila s pomočjo sistemov, ki jih je mogoče naknadno vgraditi. Če bi raziskave pokazale, da je to tehnično izvedljivo, bi bilo treba predložiti ustrezno zakonodajo.

Dostop do informacij

V preteklosti so vzdrževanje težkih vozil izvajali le serviserji, povezani s proizvajalcem vozil. V zadnjih nekaj letih tržni delež neodvisnih izvajalcev postopno narašča. To pomeni, da „zunanj“ dostop do tehničnih informacij o vozilih postaja vse pomembnejši. Te informacije nudijo proizvajalci na svojih spletnih straneh. Neodvisni izvajalci imajo do njih dostop, vendar pa vsak proizvajalec predstavlja informacije v drugačni obliki, kar ne prispeva k enakim konkurenčnim pogojem za servisne delavnice.

Trenutno obstajata obveznost o zagotavljanju informacij, ki jo vsebuje Uredba (ES) št. 1400/2002, in standardizirana oblika za predstavitev tehničnih informacij (OASIS). Ker naj bi bila Uredba (ES) št. 1400/2002 po pričakovanjih razveljavljena do leta 2010, je treba zahteve za dostop do informacij vključiti v ta predlog. Sistem OASIS razvijajo proizvajalci in neodvisni izvajalci (pod nadzorom Komisije), zato bi moral biti to sistem za predstavitev informacij. Standardizirane informacije bodo ustvarile enake konkurenčne pogoje za servisne delavnice in nudile uporabnikom večjo izbiro.

Poročevalec bi rad poudaril pomen enakega dostopa do informacij, predstavljenih na enak način, za doseganje enakih konkurenčnih pogojev za izvajalce. Zato bi rad okrepil zahteve po informacijah v členu 3.

Komitologija

Razmisliti bi bilo treba o previdni uporabi postopkov komitologije. Ti so namenjeni prilagoditvi zahtev tehnološkemu napredku, zato se jih ne bi smelo uporabljati za uvajanje novih tehničnih zahtev, ki bistveno spreminjajo standarde. V členih 5 in 12 je zato predlaganih nekaj varovalnih mehanizmov

PREDLOG SPREMEMBE

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane kot pristojni odbor, da v svoje poročilo vključi naslednje predloge sprememb:

Predlog spremembe 1

Predlog Uredbe Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5) Da bi dosegli cilje EU glede kakovosti zraka, si je treba trajno prizadevati za zmanjšanje emisij iz vozil. Industrija bi zato morala imeti na voljo jasne

Predlog spremembe

(5) Da bi dosegli cilje EU glede kakovosti zraka, si je treba trajno prizadevati za zmanjšanje emisij iz vozil. Industrija bi zato morala imeti na voljo jasne

informacije o prihodnjih mejnih vrednostih emisij.

informacije o prihodnjih mejnih vrednostih emisij *in dovolj časa za njihovo dosego*.

Obrazložitev

Industrija potrebuje 36 mesecev časa za prilagoditev svojih proizvodnih postopkov novim tehničnim zahtevam.

Cilj Komisije, ki je izboljšanje kakovosti zraka, mora biti dosežen, toda industrija mora imeti dovolj časa, da se odzove na novo zakonodajo in da se ji povrnejo znatne naložbe, ki so bile potrebne za uskladitev s prejšnjo zakonodajo (tj. Euro V).

Predlog spremembe 2

Predlog Uredbe

Uvodna izjava 6 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(6a) Z naknadnim opremljanjem starejših težkih vozil s sodobnejšimi sistemi za uravnavanje emisij bi se izboljšala kakovost zraka. Komisija bi morala razmisliti o predlogu zakonodaje EU za sisteme, ki bi zagotavljali tudi omejitev emisij dušikovega dioksida iz naknadno vgrajenih sistemov za uravnavanje emisij.

Obrazložitev

Vsako leto se zamenja približno 10 % voznega parka težkih vozil. Do dokončnega učinka določb Euro VI bo zato preteklo precej časa.. Za čim večji učinek tega predloga bi morala Komisija preučiti, ali je mogoč predlog zakonodaje EU o sistemih, ki jih je mogoče naknadno vgraditi v obstoječa vozila.

Predlog spremembe 3

Predlog Uredbe

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7) Pri določanju standardov glede emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi,

(7) Pri določanju standardov glede emisij je pomembno upoštevati vpliv na trge in konkurenčnost proizvajalcev, neposredne in posredne stroške za podjetja ter koristi,

ki iz tega izhajajo, kot so spodbujanje inovacij, izboljšanje kakovosti zraka, nižji stroški zdravstva in podaljšanje življenjske dobe.

ki iz tega izhajajo, kot so spodbujanje inovacij, izboljšanje kakovosti zraka, nižji stroški zdravstva in podaljšanje življenjske dobe. ***V prid konkurenčnosti proizvajalcev bi morali ostati standardi glede emisij stabilni najmanj pet let.***

Obrazložitev

Industrija potrebuje najmanj petletno stabilno obdobje za vsak standard glede emisij, da bi se ji povrnilo naložbe, potrebne za uvedbo novih tehnologij. Zelo pogoste spremembe zahtev glede emisij proizvajalce obvezujejo, da vložijo veliko sredstev v posodabljanje proizvodov. To škoduje obdobju, ki je potrebno za trženje novih proizvodov in jih postavlja v slabši konkurenčni položaj. Konkurenčnost ne bo ogrožena in okoljske ciljne vrednosti bodo dosežene na dolgi rok samo, če se zagotovi dovolj primernege izvedbenega časa.

Predlog spremembe 4

Predlog Uredbe Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(8) Neomejen dostop do informacij o popravilu vozil prek standardizirane oblike, ki jo je mogoče uporabiti za pridobitev tehničnih informacij, ter uspešna konkurenca na trgu storitev informiranja o popravilu in vzdrževanju vozil sta nujna za izboljšanje delovanja notranjega trga, zlasti glede prostega pretoka blaga, svobode ustanavljanja in svobode opravljanja storitev. Velik del takih informacij je povezanih z vgrajenimi sistemi za diagnostiko na vozilu in njihovimi interakcijami z drugimi sistemi vozila. Primerno je določiti tehnične specifikacije, ki bi jih morali *proizvajalcev* upoštevati pri oblikovanju svojih spletnih strani, skupaj z usmerjenimi ukrepi za zagotovitev ustreznega dostopa za mala in srednje velika podjetja (MSP).

Predlog spremembe

(8) Neomejen dostop do informacij o popravilu vozil ***na najprimernejši način, ne da bi nastala nesorazmerna obremenitev glede na koristi potrošnika,*** prek standardizirane oblike, ki jo je mogoče uporabiti za pridobitev tehničnih informacij, ter uspešna konkurenca na trgu storitev informiranja o popravilu in vzdrževanju vozil sta nujna za izboljšanje delovanja notranjega trga, zlasti glede prostega pretoka blaga, svobode ustanavljanja in svobode opravljanja storitev. Velik del takih informacij je povezanih z vgrajenimi sistemi za diagnostiko na vozilu in njihovimi interakcijami z drugimi sistemi vozila. Primerno je določiti tehnične specifikacije, ki bi jih morali *proizvajalcev* upoštevati pri oblikovanju svojih spletnih strani, skupaj z usmerjenimi ukrepi za zagotovitev ustreznega dostopa za mala in srednje velika podjetja (MSP).

Obrazložitev

Komisija bi morala imeti možnost, da sprejme samo ustrezne ukrepe v zvezi z informacijami o dostopu do popravila in vzdrževanja vozil. Ni razloga za povzročanje obremenitve, nesorazmerne s koristmi za kupce. Neprimerno se zdi, na primer, razširiti opredelitev informacij o popravilu in vzdrževanju na diagnostiko na daljavo in proizvajalcem naložiti, da morajo omogočiti pooblaščenim neodvisnim serviserjem dostop do varnostnega sistema.

Predlog spremembe 5

Predlog Uredbe Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(15) Da bi bolje nadzorovali dejanske emisije vozil v uporabi, vključno z emisijami izven preskusnega cikla, in olajšali postopek skladnosti vozil v prometu, je treba sprejeti metodologijo preskušanja in zahteve učinkovitosti, ki temeljijo na uporabi prenosnih sistemov za merjenje emisij.

Predlog spremembe

(15) Da bi bolje nadzorovali dejanske emisije vozil v uporabi, vključno z emisijami izven preskusnega cikla, in olajšali postopek skladnosti vozil v prometu, je treba **v primernem času** sprejeti metodologijo preskušanja in zahteve učinkovitosti, ki temeljijo na uporabi prenosnih sistemov za merjenje emisij.

Obrazložitev

Vključitev teh prvin je zelo pomemben korak na poti h globalno usklajeni zakonodaji in za globalno konkurenčnost industrije EU. Komisija bi morala uporabljati smelejši jezik in sprejeti take globalne tehnične predpise v Euro VI.

Predlog spremembe 6

Predlog Uredbe Uvodna izjava 18 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(18a) Države članice bi morale pripraviti ambiciozne ukrepe, da bi zagotovile naknadno opremljanje obstoječih težkih vozil v skladu s standardi Euro VI.

Obrazložitev

Obstoječa vozila so že leta velik del voznih parkov in če bi jih naknadno opremili, bi lahko v veliki meri zmanjšali emisije.

Predlog spremembe 7

Predlog spremembe Uvodna izjava 18 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(18b) Države članice bi morale redno spremljati stopnjo obnove in naknadnega opremljanja vozil, okrepiti prizadevanja za zmanjšanje deleža vozil, ki bolj onesnažujejo, in o rezultatih vsako leto poročati Komisiji.

Obrazložitev

Spremljanje in poročanje je lahko izhodišče za učinkovitejšo politiko zmanjšanja emisij v prihodnosti.

Predlog spremembe 8

Predlog spremembe Člen 2 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

Ta uredba se uporablja brez poseganja v člen 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007.

Ta uredba se uporablja brez poseganja v člen 2(2) Uredbe (ES) št. 715/2007, v skladu s katerim je se lahko homologacije, podeljene tipom vozil, katerih referenčna masa ne presega 2 610 kg, pod določenimi pogoji uporabljati tudi za podobne tipe vozil, katerih referenčna masa ne presega 2 840 kg.

Obrazložitev

Številni tipi (lahkih) vozil imajo enako tehnično osnovo. Njihova masa je lahko ravno pod ali ravno nad mejo 2610 kg, odvisno od posameznega zgornjega dela, ki se uporablja. To bi pomenilo različno obravnavo dveh tehnično enakih vozil, od katerih bi se eno štelo za lahko vozilo, drugo pa za težko vozilo. S tem bi prišlo do razlike glede tehničnih zahtev za homologacijo. V pojasnilo je dodana določba Uredbe (ES) št. 715/2007 v zvezi s tem vprašanjem.

Predlog spremembe 9

Predlog Uredbe
Člen 3 – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(1) „*motor*“ pomeni *pogonski vir vozila, za katerega se kot samostojni tehnični enoti, opredeljeni v točki (25) člena 3 Direktive 2007/46/ES, lahko podeli homologacija;*

Predlog spremembe

(1) „*sistem motorja*“ pomeni *motor, sistem za uravnavanje emisij in komunikacijski vmesnik (strojna oprema in sporočila) med elektronsko krmilno enoto motorja (elektronskimi krmilnimi enotami motorja) in drugimi krmilnimi enotami vozila ali prenosa moči;*

Obrazložitev

K točki 1: Celoten „sistem motorja“ mora biti v skladu z Euro VI. Pri sistemu motorja gre za optimalno součinkovanje motorja, sistema za naknadno obdelavo izpušnih plinov in dodatnih kontrolnih elementov. Opredelitev motorja je zato treba ustrezno spremeniti ali nadomestiti z opredelitvijo motornega sistema. WHDC-gtr št. 4 že vsebuje opredelitev motornega sistema, tipa motorja in sistema za naknadno obdelavo izpušnih plinov, ki jih lahko tu ustrezno prevzamemo.

Predlog spremembe 10

Predlog Uredbe
Člen 3 – točka 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1a) „*tip motorja*“ pomeni *kategorijo motorjev, znotraj katere ni bistvenih razlik v lastnostih motorja;*

Obrazložitev

K točki 1: Celoten „sistem motorja“ mora biti v skladu z Euro VI. Pri sistemu motorja gre za optimalno součinkovanje motorja, sistema za naknadno obdelavo izpušnih plinov in dodatnih kontrolnih elementov. Opredelitev motorja je zato treba ustrezno spremeniti ali nadomestiti z opredelitvijo motornega sistema. WHDC-gtr št. 4 že vsebuje opredelitev motornega sistema, tipa motorja in sistema za naknadno obdelavo izpušnih plinov, ki jih lahko tu ustrezno prevzamemo.

Predlog spremembe 11

Predlog Uredbe
Člen 3 – točka 1 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(1b) „sistem za naknadno obdelavo izpušnih plinov“ pomeni katalizator (oksidacijski ali tritezni), filter delcev, sistem za NOx, kombinirani filter za NOx in delce ali katero koli drugo napravo za zmanjševanje emisij, ki je nameščena za motorjem. Ta definicija izključuje vračanje izpušnih plinov v valj (EGR), ki se obravnava kot sestavni del motorja;

Obrazložitev

K točki 1: Celoten „sistem motorja“ mora biti v skladu z Euro VI. Pri sistemu motorja gre za optimalno součinkovanje motorja, sistema za naknadno obdelavo izpušnih plinov in dodatnih kontrolnih elementov. Opredelitev motorja je zato treba ustrezno spremeniti ali nadomestiti z opredelitvijo motornega sistema. WHDC-gtr št. 4 že vsebuje opredelitev motornega sistema, tipa motorja in sistema za naknadno obdelavo izpušnih plinov, ki jih lahko tu ustrezno prevzamemo.

Predlog spremembe 12

Predlog Uredbe

Člen 3 – točka 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(7) „vgrajen sistem za diagnostiko na vozilu“ ali „sistem OBD“ pomeni sistem za **uravnavanje** emisij, ki lahko s kodami napak, shranjenimi v računalniškem pomnilniku, prepozna verjetno področje napačnega delovanja;

(7) „vgrajen sistem za diagnostiko na vozilu“ ali „sistem OBD“ pomeni sistem za **spremljanje** emisij, ki lahko s kodami napak, shranjenimi v računalniškem pomnilniku, prepozna verjetno področje napačnega delovanja;

Obrazložitev

Sistem OBD emisij ne uravnava, temveč jih spremlja. Če sistem OBD odkrije napako v sistemu emisij, se lahko nato opravi popravilo.

Predlog spremembe 13

Predlog Uredbe Člen 3 – točka 11

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(11) „informacije o popravilu in vzdrževanju vozila“ pomenijo vse informacije, potrebne za diagnozo, servisiranje, pregled, periodične kontrole, popravilo, ponovno programiranje **ali** ponovno vključitev vozila, ki jih proizvajalec zagotovi svojim pooblaščenim trgovcem in serviserjem, vključno z vsemi poznejšimi spremembami in dopolnili takšnih informacij. Te informacije vključujejo vse informacije, potrebne za vgradnjo delov ali opreme v vozila;

Predlog spremembe

(11) „informacije o popravilu in vzdrževanju vozila“ pomenijo vse informacije, potrebne za diagnozo, servisiranje, pregled, periodične kontrole, popravilo, ponovno programiranje, ponovno vključitev vozila **ali diagnostično podporo vozilu na daljavo**, ki jih proizvajalec zagotovi svojim pooblaščenim trgovcem in serviserjem, vključno z vsemi poznejšimi spremembami in dopolnili takšnih informacij. Te informacije vključujejo vse informacije, potrebne za nameščanje delov ali opreme v vozila. **Proizvajalci zagotovijo standardizirano in varno napravo za podporo na daljavo, ki bo akreditiranim neodvisnim popravljavcem omogočala, da opravijo posege, za katere je potreben dostop do varnostnega sistema vozila;**

Obrazložitev

S čedalje (elektronsko) kompleksnejšimi vozili narašča tudi zagotavljanje naprav za diagnostično podporo na daljavo s strani proizvajalcev. Za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev med izvajalci bi morale biti te naprave na voljo tudi neodvisnim izvajalcem, da bodo lahko strankam še naprej nudili izbiro na področju popravil. Omeniti je treba tudi varno povezavo med vozilom in proizvajalcem za ponovno nastavitve imobilizatorjev in ponovno programiranje elektronskih kontrolnih enot.

Predlog spremembe 14

Predlog Uredbe Člen 3 – točka 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

(11a) „proizvajalec“ pomeni fizična ali pravna oseba, ki je odgovorna homologacijskemu organu za vse vidike homologacijskega postopka ali postopka

izdaje soglasja in za zagotavljanje skladnosti proizvodnje. Ni nujno, da je ta fizična ali pravna oseba neposredno vključena v vse stopnje izdelave vozila, sistema, sestavnega dela ali samostojne tehnične enote, ki je predmet homologacijskega postopka;

Obrazložitev

Dodatna obrazložitev ni potrebna (opredelitev iz člena 3.27 Direktive 2007/46/ES).

Predlog spremembe 15

Predlog Uredbe

Člen 5 – odstavek 4 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Komisija lahko sprejme v skladu s postopkom iz člena 39(9) Direktive 2007/46/ES druge ukrepe glede posebnih postopkov, preskusov in zahtev za homologacijo.

Predlog spremembe

Komisija lahko sprejme v skladu s postopkom iz člena 39(9) Direktive 2007/46/ES druge ukrepe glede posebnih postopkov, preskusov in zahtev za homologacijo, **da se upošteva tehnični napredek na področjih, ki jih zajemajo obstoječe določbe.**

Obrazložitev

Komisija bi v skladu s postopkom iz člena 39(9) Direktive 2007/46/ES smela sprejeti samo ukrepe, ki zadevajo tehnični napredek pri določenih postopkih, preskusih itd. S postopkom komitologije se ne bi smelo uvajati nobenih novih elementov.

Predlog spremembe 16

Predlog Uredbe

Člen 5 – odstavek 4 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

4a. Testi morajo temeljiti tako na laboratorijskih emisijah kot na dejanskih emisijah pri vožnji.

Obrazložitev

Študija Artemis, ki se sofinancira v okviru EU za raziskave in razvoj, je pokazala, da so emisije pri dejanski vožnji lahko bistveno drugačne od rezultatov, dobljenih v laboratoriju.

Predlog spremembe 17

Predlog Uredbe

Člen 8 – odstavek 2 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

2. Z učinkom od 1. oktobra **2014** nacionalni organi štejejo, v primeru, ko nova vozila niso skladna s to uredbo, da certifikati skladnosti ne veljajo več za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije, prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil.

Predlog spremembe

2. Z učinkom od 1. oktobra **2013** nacionalni organi štejejo, v primeru, ko nova vozila niso skladna s to uredbo, da certifikati skladnosti ne veljajo več za namene člena 26 Direktive 2007/46/ES in zaradi razlogov, ki se nanašajo na emisije, prepovejo registracijo, prodajo in začetek uporabe takšnih vozil. ***V tem časovnem okviru Komisija zagotovi, da ima industrija 36 mesecev izvedbenega časa za prilagoditev proizvodnih postopkov.***

Obrazložitev

Ta datum bi moral industriji omogočiti dovolj časa, da prilagodi proizvodni postopek, in tudi zagotoviti, da se lahko v postopku komitologije pravočasno določijo tehnične zahteve.

Predlog spremembe naj zagotovi, da Komisija hitro pripravi tehnične specifikacije, ne da bi bil pri tem ogrožen izvedbeni čas za industrijo in strogo določen začetek delovanja v letu 2012 zaradi strogih zahtev v zvezi s kakovostjo zraka v letu 2015.

Predlog spremembe 18

Predlog Uredbe

Člen 10 – odstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Države članice lahko glede na začetek veljavnosti izvedbenih ukrepov te uredbe predvidijo finančne spodbude, ki se uporabljajo za motorna vozila iz serijske proizvodnje, ki so skladna s to uredbo.

Predlog spremembe

Države članice lahko glede na začetek veljavnosti izvedbenih ukrepov te uredbe predvidijo finančne spodbude, ki se uporabljajo za motorna vozila iz serijske proizvodnje, ki so skladna s to uredbo ***in njenimi izvedbenimi ukrepi, to pa ne velja za zahteve iz člena 6 in njegove izvedbene ukrepe.***

Obrazložitev

Za industrijo mora biti povsem jasno, da se spodbude uporabljajo za vozila, ki so v skladu z mejnimi vrednostmi za emisije Euro VI in vsemi izvedbenimi ukrepi, ki bodo sestavni del paketa Euro VI.

Predlog spremembe 19

Predlog Uredbe

Člen 10 – odstavek 1 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Takšne spodbude veljajo za vsa nova vozila, ki se dajejo v promet v zadevni državi članici, in ki so skladna s to uredbo. Te finančne spodbude se prenehajo uporabljati najpozneje s 1. oktobrom **2014**.

Predlog spremembe

Takšne spodbude veljajo za vsa nova vozila, ki se dajejo v promet v zadevni državi članici, in ki so skladna s to uredbo **in njenimi izvedbenimi ukrepi, z izjemo zahtev iz člena 6 in njegovih izvedbenih ukrepov**. Te finančne spodbude se prenehajo uporabljati najpozneje s 1. oktobrom **2013**.

Obrazložitev

Za industrijo mora biti povsem jasno, da so spodbude uporabljajo za vozila, ki so v skladu z mejnimi vrednostmi za emisije Euro VI in vsemi izvedbenimi ukrepi, ki bodo sestavni del paketa Euro VI.

Ta datum bi moral industriji omogočiti dovolj časa, da prilagodi proizvodni postopek, in tudi zagotoviti, da se lahko v postopku komitologije pravočasno določijo tehnične zahteve.

Predlog spremembe 20

Predlog Uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – uvodno besedilo

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Po zaključku programa za merjenje delcev UN/ECE, opravljenega pod nadzorom Svetovnega foruma za harmonizacijo pravilnikov o vozilih, Komisija, ne da bi pri tem znižala raven varstva okolja znotraj Skupnosti, opravi naslednje:

Predlog spremembe

1. Po zaključku **ustreznih delov** programa za merjenje delcev UN/ECE, opravljenega pod nadzorom Svetovnega foruma za harmonizacijo pravilnikov o vozilih, **vendar najkasneje do 1. oktobra 2008** Komisija, ne da bi pri tem znižala raven varstva okolja znotraj Skupnosti, opravi naslednje:

Obrazložitev

Vse zahteve (ki izhajajo iz zakonodaje in komitologije) bi morale biti na voljo od 1. oktobra 2008 dalje, da se industriji zagotovi dovolj časa za izpolnitev zahtev Euro VI za leto 2011/2012.

Predlog spremembe 21

Predlog Uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka (a)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) uvede mejne vrednosti števila delcev **in, če je to ustrezno, določi vrednost dopustne ravni sestavine NO₂ v mejni vrednosti NO_x; pri tem ravna** v skladu s členom 39(2) Direktive 2007/46/ES;

Predlog spremembe

(a) uvede mejne vrednosti *na podlagi* števila delcev, **ki ustrezajo trenutnemu stanju na področju zaprtih dizelskih filtrov za trdne delce**, v skladu s členom 39(2) Direktive 2007/46/ES;

Obrazložitev

Za dejanske vrednosti števila delcev bi morale te vrednosti ustrezati trenutnemu stanju na področju zaprtih dizelskih filtrov za trdne delce.

Predlog spremembe 22

Predlog Uredbe

Člen 12 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Predlog spremembe

1a. Če razvoj ravni emisij NO₂ kaže, da bi emisije NO₂ težkih vozil lahko presegle 150 mg/kWh, Komisija v skladu s členom 39(2) Direktive 2007/46/ES uvede mejno vrednost ravni NO₂ in sicer 150 mg/kWh za težka vozila, vključno z ustrezno merilno metodo.

Obrazložitev

NO₂ je v zvezi s kakovostjo zraka najpomembnejša vrsta NO_x. V okviru ciljnih vrednosti NO₂ za leto 2015 kot dela zahtev glede kakovosti zraka bi bilo treba pozorno spremljati stopnje emisij NO₂. Edinole ko je presežen prag 150 mg/kWh (povezan z zahtevami za naknadno opremljene sisteme), bi morala Komisija uvesti stalno mejno vrednost za emisije NO₂, vključno z ustrezno in usklajeno metodo merjenja.

Predlog spremembe 23

Predlog Uredbe Člen 12 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

4. Komisija spremlja onesnaževala, navedena v točki 2 člena 3. Če Komisija presodi, da je primerno urediti emisije dodatnih onesnaževal, skladno s tem **spremeni to uredbo.**

Predlog spremembe

4. Komisija spremlja onesnaževala, navedena v točki 2 člena 3. Če Komisija presodi, da je primerno urediti emisije dodatnih onesnaževal, skladno s tem **predlaga spremembe k tej uredbi.**

Obrazložitev

Dodajanje novih onesnaževal bi lahko resno vplivalo na zahteve, ki jih ima industrija, zato bi bilo treba dodatna onesnaževala obravnavati po standardnem zakonodajnem postopku.

Predlog spremembe 24

Predlog Uredbe Člen 15 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

1. Direktiva Sveta 80/1269/EGS, direktive Komisije 88/195/EGS, 97/21/ES, 1999/99/ES in 2005/78/ES in Direktiva 2005/55/ES se z učinkom od 1. oktobra **2014** razveljavijo.

Predlog spremembe

1. Direktiva Sveta 80/1269/EGS, direktive Komisije 88/195/EGS, 97/21/ES, 1999/99/ES in 2005/78/ES in Direktiva 2005/55/ES se z učinkom od 1. oktobra **2013** razveljavijo.

Obrazložitev

Ta datum bi moral industriji omogočiti dovolj časa, da prilagodi proizvodni postopek, in tudi zagotoviti, da se lahko v postopku komitologije pravočasno določijo tehnične zahteve.

Predlog spremembe 25

Predlog Uredbe Člen 16 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Uredba se uporablja od **1. aprila 2013**. Člen 8(3) in člen 10 se uporabljata od

Predlog spremembe

Uredba se uporablja od **1. aprila 2012**. Člen 8(3) in člen 10 se uporabljata od

dneva začetka veljavnosti, točke 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) in 3(d)(i) Priloge II pa se uporabljajo od **1. oktobra 2014**.

dneva začetka veljavnosti, točke 1(a)(i), 1(b)(i), 2(a), 3(a)(i), 3(b)(i), 3(c)(i) in 3(d)(i) Priloge II pa se uporabljajo od **1. oktobra 2013**.

Obrazložitev

Ta datum bi moral industriji omogočiti dovolj časa, da prilagodi proizvodni postopek, in tudi zagotoviti, da se lahko v postopku komitologije pravočasno določijo tehnične zahteve.

POSTOPEK

Naslov	Homologacija motornih vozil in motorjev	
Referenčni dokumenti	KOM(2007)0851 – C6-0007/2008 – 2007/0295(COD)	
Pristojni odbor	ENVI	
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 15.1.2008	
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Johannes Blokland 22.1.2008	
Obravnava v odboru	8.4.2008	5.5.2008
Datum sprejetja	6.5.2008	
Izid končnega glasovanja	+: 36	–: 0
	0: 1	
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	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	
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jelko Kacin, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool	