

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjon

ESIALGNE
2005/0282(COD)

5.5.2006

*****I**

RAPORTI PROJEKT

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses heitmetega ja sõidukite remonditeabe kättesaadavust ning millega muudetakse direktiivi 72/306/EMÜ ja direktiivi .../.../EÜ
(KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjon

Raportöör: Matthias Groote

Koostaja (*): Anja Weisgerber

(*): Komisjonidevaheline tõhustatud koostöö – kodukorra artikkel 47

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
antud häälte enamus
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine)
antud häälte enamus
- **II koostöömenetlus (teine lugemine)
antud häälte enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- *** nõusolekumenetlus
parlamendi liikmete häälteenamus, v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ning ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine)
antud häälte enamus
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine)
antud häälte enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine)
antud häälte enamus ühise teksti heakskiitmiseks

(Antud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile ***paksus kaldkirjas***. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele abiks lõpliku teksti ettevalmistamisel ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või puudused antud tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

| | |
|---|----|
| EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT..5 | |
| SELETUSKIRI | 30 |

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses heitmetega ja sõidukite remonditeabe kättesaadavust ning millega muudetakse direktiivi 72/306/EMÜ ja direktiivi .././EÜ (KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (KOM(2005)0683)¹;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2 ja artiklit 95, mille alusel komisjon Euroopa Parlamendile ettepaneku esitas (C6-0007/2006);
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 51;
 - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjoni raportit ning tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni, transpordi- ja turismikomisjoni ning siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoni arvamusi (A6-0000/2006),
1. kiidab komisjoni ettepaneku muudetud kujul heaks;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamenti saata, kui komisjon kavatses seda oluliselt muuta või selle teise tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

Komisjoni ettepanek

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1 Põhjus 4

4) 2001. aasta märtsis käivitas komisjon programmi „Puhas õhk Euroopale“ (CAFE), mille põhielemendid on esitatud teatistes. Selle tulemusena on vastu võetud õhusaaste vähendamise temaatiline strateegia. Üks temaatilise strateegia järeldusi on, et Euroopa õhukvaliteedile seatavate eesmärkide saavutamiseks on vaja sõidukite heitkoguseid veelgi vähendada.

4) 2001. aasta märtsis käivitas komisjon programmi „Puhas õhk Euroopale“ (CAFE), mille põhielemendid on esitatud teatistes. Selle tulemusena on vastu võetud õhusaaste vähendamise temaatiline strateegia. Üks temaatilise strateegia järeldusi on, et Euroopa õhukvaliteedile seatavate eesmärkide saavutamiseks on vaja **transpordisektori (õhu-, mere- ja maapealne transport) ning majandussektori (tooraineid töötlev**

¹ ELTs seni avaldamata.
PR\612025ET.doc
Freelance-tõlge

*tööstus) heitkoguseid veelgi vähendada.
Mootorsõidukite heitkoguste vähendamist
tuleb siinkohal ellu viia osana
ülemaailmsest strateegiast.*

Selgitus

Seoses õhukvaliteedi temaatilise strateegiaga ei tohi unustada, et lisaks mootorsõidukisektorile on veel teisi sektoreid, kus heitkoguseid tuleb märkimisväärselt vähendada.

Muudatusettepanek 2 Põhjendus 5

5) Heitkoguste normide kehtestamisel on tähtis arvesse võtta nende mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtetal tekkivaid otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mis väljendub uuenduste ergutamises, õhu kvaliteedi paranemises ja tervishoiukulude vähenemises.

5) Heitkoguste normide kehtestamisel on tähtis arvesse võtta nende mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtetal tekkivaid otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mis väljendub uuenduste ergutamises, õhu kvaliteedi paranemises ja tervishoiukulude vähenemises **ning lisaeluaastate võitmisel.**

Selgitus

Siinkohal ei ole tegu mitte ainult tervishoiukulude vähendamisega, vaid ka võidetud eluaastatega. Komisjoni tagajärgede analüüs räägib 20 500 päästetud eluaastast 2020. aastaks.

Muudatusettepanek 3 Põhjendus 6

6) Sõidukite vaba ringluse hõlbustamiseks siseturul on vaja tagada vaba ja standarditud juurdepääs sõidukite remonditeabele ja tõhus konkurents sõidukite remondi ja teabeteenuste turul. Suur osa sellest teabest käsitleb pardadiagnostikasüsteeme ja nende koostoimet sõiduki muude süsteemidega.

6) Sõidukite vaba ringluse hõlbustamiseks siseturul on vaja tagada vaba ja standarditud juurdepääs sõidukite remonditeabele ja tõhus konkurents sõidukite remondi ja teabeteenuste turul. Suur osa sellest teabest käsitleb pardadiagnostikasüsteeme ja nende koostoimet sõiduki muude süsteemidega.

On vaja kehtestada tehnilised tingimused, millele peaksid tootjate veebilehed vastama.

On vaja kehtestada tehnilised tingimused, millele peaksid tootjate veebilehed vastama.

Muudatusettepanek 4
Põhjendus 7

7) Komisjon peaks heitkoguste vähendamise tehnoloogia arengut hoolikalt jälgima ja käesolevat määrust **vajaduse korral** vastavalt kohandama.

7) Komisjon peaks heitkoguste vähendamise tehnoloogia arengut hoolikalt jälgima ja käesolevat määrust, **kui määruse tekstis on nii nõutud**, vastavalt kohandama.

Selgitus

Kõiki küsimusi ei peaks lahendama komiteemenetluse kaudu ning tuleks kindlustada peamiste otsuste vastuvõtmine kaasotsustamismenetluse kaudu.

Muudatusettepanek 5
Põhjendus 8

8) Komisjon peaks jälgima ja vajaduse korral reguleerima heitmeid, mida veel ei reguleerita ja mis tekivad uue koostisega kütuste, uute mootoritehnoloogiate ja saastekontrollisüsteemide laialdasema kasutuselevõtu tulemusena. **Sealhulgas tuleks jälgida eeliseid, mis tekivad üleminekul kõigi süsivesinike (THC) heitkoguste reguleerimiselt muudel süsivesinikel (peale metaani (NMHC)) ja metaanil (CH₄) põhinevale süsteemile.**

8) Komisjon peaks jälgima ja vajaduse korral **esitama nõukogule ja Euroopa Parlamendile ettepaneku heitmete reguleerimiseks**, mida veel ei reguleerita ja mis tekivad uue koostisega kütuste, uute mootoritehnoloogiate ja saastekontrollisüsteemide laialdasema kasutuselevõtu tulemusena.

Selgitus

Juba praegu tuleb järgida eraldi piirmäärasid. Surugaasi (CNG) baasil töötavad sõidukid ei suuda nimetatud määradest kinni pidada.

Muudatusettepanek 6
Põhjendus 8 a (uus)

8a) Et gaasil töötavaid autosid, mis kujutavad arengut NOx ja tahkete osakestega väheste heitkoguste osas, turult mitte välja tõrjuda ja samaaegselt toetada arengut bensiinil töötavate autode puhul, võetakse käesolevas määruses kasutusele eraldi piirmäärad süsivesinike koguse ja mittemetaansete süsivesinike koguse jaoks.

Selgitus

CNG baasil töötavad autod aitavad märkimisväärselt kaasa NOx ja tahkete osakeste heitkoguste vähendamisele. Nende heitkogused on palju väiksemad kui bensiinil töötavate autode puhul ja neid ei tohiks seetõttu turult välja tõrjuda piirmääradega, millest tehniliselt ei ole võimalik kinni pidada.

Muudatusettepanek 7 Põhjendus 9

9) Et tagada ülipeente tahkete osakeste heitkoguste vähendamine, peaks komisjon kaaluma ka tahkete osakeste heitkoguste arvulise arvestuse kasutuselevõtmist lisaks praegu kasutatavale massil põhinevale arvestusele.

9) Et tagada ülipeente tahkete osakeste **(2,5 ja vähem)** heitkoguste vähendamine, peaks komisjon **nii vara kui võimalik ja hiljemalt teise etapi jõustumiseks (Euro 6) kindlaks määrama** ka tahkete osakeste heitkoguste arvulise arvestuse kasutuselevõtmist lisaks praegu kasutatavale massil põhinevale arvestusele, **tuginedes ÜRO / Euroopa Majanduskomisjoni tahkete osakeste mõõtmise programmi tulemustele (Particulate Measurement Programme – PMP) ja säilitades olemasolevad ambitsioonikad eesmärgid keskkonna jaoks.**

Selgitus

Tahkete osakeste heitkoguste piirmäärade kasutusele võtmisega tagatakse, et ülipeened tahked osakesed, mis on tõestatult eriti kahjulikud tervisele, on nüüdseks samuti hõlmatud mõõtmismenetluses. Tahkete osakeste heitkoguste massi vähendamine ei ole tehnoloogiliselt veel võimalik, aga sellise mõõtmismenetluse kasutusele võtmine, mis mõõdab tahkete osakeste heitkoguste arvu, tagab samuti, et piiratakse ülipeeneid tahkeid osakesi.

Muudatusettepanek 8
Põhjendus 10

10) Et saavutada *tahkete osakeste heitkoguste massi mõõtmiste* parem korratavus, *peaks* komisjon *kehtestama* uue katsetamisprotokolli. *Kui sellekohane uurimisprogramm jõuab lõpule, kaalutletakse* praeguse mõõtmismenetluse asendamist *uue lähenemisviisiga*. Kui rakendatakse uus mõõtmismenetlus, kalibreeritakse ümber käesoleva ettepanekuga kehtestatavad tahkete osakeste massi heitkoguste piirmäärad, sest uue meetodiga registreeritakse väiksem mass kui praeguse meetodiga.

10) Et saavutada *tahkete osakeste heitkoguste massi ja arvu mõõtmiste* parem korratavus, peaks komisjon *kehtestama uue mõõtmismenetluse nii vara kui võimalik ja hiljemalt teise etapi (Euro 6) jõustumiseks, tuginedes ÜRO / Euroopa Majanduskomisjoni tahkete osakeste mõõtmise programmi (Particulate Measurement Programme - PMP) tulemustele*. Kui rakendatakse uus mõõtmismenetlus, kalibreeritakse ümber käesoleva ettepanekuga kehtestatavad tahkete osakeste massi heitkoguste piirmäärad, sest uue meetodiga registreeritakse väiksem mass kui praeguse meetodiga.

Selgitus

Tahkete osakeste heitkoguste piirmäärade kasutusele võtmisega tagatakse, et ülipeened tahked osakesed, mis on eriti kahjulikud tervisele, on nüüdseks samuti hõlmatud mõõtmismenetluses. Tahkete osakeste heitkoguste massi vähendamine ei ole tehnoloogiliselt veel võimalik, aga sellise mõõtmismenetluse kasutusele võtmine, mis mõõdab tahkete osakeste arvu, tagab samuti, et piiratakse ülipeeneid tahkeid osakesi.

Muudatusettepanek 9
Põhjendus 13 a (uus)

13a) Komisjon peaks oma ettepanekus järgmise heitgaasinormi etapi (Euro 7) puhul kaaluma lisaks tavaliselt reguleeritud heitkogustele ka CO₂ heitkoguste piirmäärade rakendamist. Alternatiivkütuseid, nagu näiteks biokütuseid tuleb antud kontekstis eriliselt toetada, kuna nad oma positiivse CO₂ bilansi tõttu põhjustavad väikseid CO₂ heitkoguseid.

Selgitus

CARS 21 kõrgetasemelise töörühmaga algatatud protsesside jätkamiseks, autotööstusele selge etteande tegemiseks õigusloomes ja paljude sõidukite mootoris põlemisel tekkivate keskkonna seisukohast oluliste heitkoguste piiramiseks tuleb tulevikus käesoleva määrusega piirata ka CO₂ heitkoguseid.

Biokütuseid tuleb veelgi levitada, nad on majanduslikult ja ökoloogiliselt püsivaks võimaluseks nn puhastele sõidukitele Euroopa teedel.

Muudatusettepanek 10
Põhjendus 13 b (uus)

13b) Et puhtama keskkonna mõistes tulemusi saavutada, peaks komisjon kaaluma lisaks heitgaasinormidele ka teistes valdkondades, nagu näiteks mootorsõidukisektoris õigusaktide rakendamist.

Selgitus

Keskenduda ei tohiks mitte ainult heitkogustele, vaid töötama peab ka sõidukite energiatõhususe nimel, et kõrvaldada probleemi allikas. Intelligentsete sõidukite näitel tuleb töötada selle nimel, et vähendada automatiseeritud sõidukite kütusekulu.

Muudatusettepanek 11
Põhjendus 13 c (uus)

13c) Komisjon peaks oma ettepanekus järgmise heitgaasinormi etapi (Euro 7) kohta viima läbi uurimused, kas sõidukite liigitamine rühmadesse on vajalik.

Selgitus

See oleks määruse võimalik edasine lihtsustamine.

Muudatusettepanek 12
Põhjendus 16 a (uus)

16a) Ebaselguse kõrvaldamiseks õigusaktides peab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. septembri 2005. aasta

direktiivi 2005/55/EÜ liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, mis käsitlevad meetmeid, mida võetakse sõidukite diiselmootoritest eralduvate gaasiliste ja tahkete osakeste heitmete vastu ning sõidukites kasutatavatest maagaasil või veeldatud naftagaasil töötavatest ottomootoritest eralduvate gaasiliste osakeste heitmete vastu¹ muuta nii, et see hõlmab kõiki raskeveokeid ja selgitatakse, et nimetatud määrus on seotud ka väikesõidukitega.

¹ *ELT L 275, 20.10.2005, lk 1. Direktiiv, mida viimati muudeti komisjoni poolt direktiiviga 2005/78/EÜ (ELT L 313, 29.11.2005, lk 1.*

Selgitus

Parema õigusloome mõistes on tähtis, et reguleerimisala on selgelt määratletud. Rasked, bensiinil töötavad sõidukid kuuluvad nüüd direktiivi 70/220/EÜ alla. Ka siis, kui on tegu ainult hüpoteetilise juhtumiga, kuna on vähe raskeid, bensiinil töötavaid sõidukeid, tuleks selguse eesmärgil nimetatud vaele arusaama taas selgitada.

Muudatusettepanek 13
Põhjendus 17 a (uus)

17a) Et tagada sujuv üleminek kehtivatelt direktiividelt käesolevale määrusele, tuleks Euro 5 etapis säilitada spetsiifiliste sotsiaalsete vajaduste täitmiseks ettenähtud sõidukite suhtes erand, mis võimaldas üle 2500 kilogrammistel M₁-kategooria sõidukitel saada N₁-kategooria II ja III klassi sõidukite tüübikinnitus. Nimetatud erand tuleks kaotada Euro 6 meetmete jõustudes.

Selgitus

Sõidukitel, mis ei kuulu maastikusõidukite hulka ning mis mahutavad lisaks juhile rohkem kui kuus sõitjat, või sõidukitel, mis on ette nähtud kasutamiseks pääste- ja taastamistöodel ning hädaolukorras, puuetega inimeste transpordiks või kommunaalteenuste osutamiseks, peaks

kuni Euro 6 jõustumiseni olema võimalik saada N₁-kategooria II ja III klassi sõidukite tüübikinnitus.

Muudatusettepanek 14
Põhjendus 18

Käesoleva määruse rakendamiseks või muutmiseks vajalikud meetmed tuleks võtta vastu kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused.

Käesoleva määruse rakendamiseks või muutmiseks vajalikud meetmed tuleks võtta vastu kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused, ***kui see on vastavates artiklites nii esitatud.***

Selgitus

Kõiki küsimusi ei peaks lahendama komiteemenetluse kaudu ning tuleks kindlustada peamiste otsuste vastuvõtmine kaasotsustamismenetluse kaudu.

Muudatusettepanek 15
Põhjendus 19

19) Liikmesriigi tasandil ei ole võimalik piisaval määral saavutada *käesoleva määruse eesmärke*, nimelt arendada välja siseturгу mootorsõidukite heitmetele ühtsete tehniliste nõuete kehtestamise teel. Vajaliku *meetme ulatuse tõttu* on need eesmärgid paremini saavutatavad ühenduse tasandil. *Seepärast võib ühendus võtta meetmeid asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt. Selles artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt* ei lähe see määrus kaugemale, kui on vajalik *selle eesmärgi saavutamiseks*,

19) *Kuna* käesoleva määruse *eesmärki*, nimelt arendada välja *siseturгу* mootorsõidukite heitmetele ühtsete tehniliste nõuete kehtestamise teel ***ja tagada juurdepääs remonditeabele sõltumatute töökodade jaoks samal viisil nagu volitatud edasimüüjatele ja remonditöökodadele***, ei ole liikmesriigi tasandil võimalik piisaval määral saavutada *ja kuna seega meetmete ulatuse tõttu on need eesmärgid paremini saavutatavad ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt* ei lähe käesolev direktiiv kaugemale, kui on vajalik *selle eesmärgi saavutamiseks*,

Selgitus

Juurdepääs remonditeabele on vajalik sõidukite vaba liikumise hõlbustamiseks siseturul. Remontijatele tuleb tagada hoolduse ja muude teenuste pakkumine mõne keskkonda säästva sõidukikäitamise kontekstis.

Muudatusettepanek 16
Artikli 1 lõige 1

Käesoleva määrusega kehtestatakse nõuded mootorsõidukite ja nende varuosade (näiteks **varukatalüüsmuundurite**) tüübikinnitusele seoses nende heitmetega.

Käesoleva määrusega kehtestatakse nõuded mootorsõidukite ja nende varuosade (näiteks **varusaastetõrjeseadmed**) tüübikinnitusele seoses nende heitmetega.

Selgitus

Tuleb kasutada ühte mõistet, millega mitte ühtegi tehnoloogiat ei jäeta tähelepanuta ning ei piirata uuendustegevust.

Muudatusettepanek 17
Artikkel 2

1. Käesolev määrus on kohaldatav mootorsõidukite suhtes, mis **on varustatud:**

1. Käesolev määrus on kohaldatav mootorsõidukite suhtes, mis **kuuluvad direktiivi [XXXX/XX/EÜ] [II lisas] määratletud M_1 , M_2 ja N_1 -kategoriasse ning mille suurim tehniliselt lubatud täismass on kuni 3500 kg või mille tuletatud mass on kuni 2610 kg.**

(a) ottomootoriga;

(b) direktiivi [XXXX/XX/EÜ] [II lisas] määratletud M_1 - või N_1 -kategoria ottomootoriga, mille kütusena kasutatakse gaasi; ja

(c) direktiivi [XXXX/XX/EÜ] [II lisas] määratletud M_1 - või N_1 -kategoria diiselmootoriga.

2. Tootja taotlusel võib käesolevat määrust kohaldada ka direktiivi [XXXX/XX/EÜ] [II lisas] määratletud M_2 - ja N_2 -kategoria diiselmootoriga varustatud mootorsõidukite suhtes, mille tuletatud mass on kuni 2840 kg ja mis vastavad käesolevas määruses ja selle

2. Tootja taotlusel võib **käesoleva määruse alusel antavat M_1 -, M_2 - ja N_1 -kategoria sõidukite tüübikinnitust laiendada ka direktiivi [XXXX/XX/EÜ] [II lisas] määratletud M_1 -, M_2 - ja N_2 -kategoria sõidukitele**, mille tuletatud mass on kuni 2840 kg ja mis vastavad käesolevas

rakendusmeetmetes kehtestatud tingimustele.

määruses ja selle rakendusmeetmetes kehtestatud tingimustele.

Selgitus

Segaduse vältimiseks peaks olema selge vahe väikesõidukeid ja raskeveokeid reguleerivate määruste vahel. Seega tuleb muuta käesoleva määruse reguleerimisala. Uus reguleerimisala on tehnoloogiliselt neutraalne ning seega ei viidata selles mootoritele ega kütustele. Käesoleva määruse reguleerimisala muudatus on seotud ettepanekuga muuta direktiivi 2005/55/EÜ reguleerimisala, mis peaks tulevikus hõlmama kõiki raskeveokeid.

Muudatusettepanek 18
Artikli 3 punkt 1 a (uus)

1a) spetsiifiliste sotsiaalsete vajaduste täitmiseks ettenähtud sõidukid – sõidukid, mis ei kuulu maastikusõidukite hulka ning mis mahutavad lisaks juhile rohkem kui kuus sõitjat, või sõidukid, mis on ette nähtud kasutamiseks pääste- ja taastamistööl ning hädaolukorras, puuetega inimeste transpordiks või kommunaalteenuste osutamiseks.

Selgitus

Et tagada sujuv üleminek kehtivatelt direktiividelt käesolevale määrusele, tuleks Euro 5 etapis säilitada spetsiifiliste sotsiaalsete vajaduste täitmiseks ettenähtud sõidukite suhtes erand, mis võimaldas üle 2500 kilogrammistel M₁-kategooria sõidukitel saada N₁-kategooria II ja III klassi sõidukite tüübikinnitus. Nimetatud erand tuleks kaotada Euro 6 meetmete jõustudes.

Muudatusettepanek 19
Artikli 3 lõige 11

11) ***originaalkatalüüsmuundur – katalüüsmuundur*** või katalüüsmuundurite koost, mille suhtes kehtib sõidukile antud tüübikinnitus;

11) ***originaalsaastetõrjeseade – saastetõrjeseade või selliste seadmete kombinatsioon***, mille suhtes kehtib sõidukile antud tüübikinnitus;

Selgitus

Selge õigusloome ja tehnoloogia arengu kontekstis on parem kasutada laiemat mõistet, selle asemel, et kasutada eraldi punkte katalüüsmuundurite, diisli tahkete osakeste filtrite, NO_x

järeltöötlussüsteemide ja teiste tulevikus tehniliselt võimalike järeltöötlussüsteemide jaoks. Tuleb kasutada ühte mõistet, millega mitte ühtegi tehnoloogiat ei jäeta tähelepanuta ning ei piirata uuendustegevust.

Muudatusettepanek 20
Artikli 3 punkt 12

12) *varukatalüüsmuundur* – *katalüüsmuundur* või *katalüüsmuundurite* koost, mis on ette nähtud *originaalkatalüüsmuunduri* asendamiseks ja millele saab kinnituse anda eraldi seadmena, nagu see on kindlaks määratud direktiivis [XXXX/XX/EÜ].

12) *varusaastetõrjeseade* – *saastetõrjeseade* või *selliste seadmete kombinatsioon*, mis on ette nähtud *originaalsaastetõrjeseadme* asendamiseks ja millele saab kinnituse anda eraldi seadmena, nagu see on kindlaks määratud direktiivis [XXXX/XX/EÜ].

Selgitus

Selge õigusloome ja tehnoloogia arengu kontekstis on parem kasutada laiemat mõistet, selle asemel, et kasutada eraldi punkte katalüüsmuundurite, diisli tahkete osakeste filtrite, NOx järeltöötlussüsteemide ja teiste tulevikus tehniliselt võimalike järeltöötlussüsteemide jaoks. Tuleb kasutada ühte mõistet, millega mitte ühtegi tehnoloogiat ei jäeta tähelepanuta ning ei piirata uuendustegevust.

Muudatusettepanek 21
Artikli 3 punkt 13

13) sõidukite remonditeave – kõik andmed sõidukite diagnoosimise, teenindamise, kontrollimise, perioodilise järelevalve, remondi, ümberprogrammeerimise või taaslähtestamise kohta, mille tootja esitab nende volitatud edasimüüjatele / remonditöökodadele; sealhulgas kõik nende andmete hilisemad muudatused ja täiendused;

13) sõidukite remonditeave – kõik andmed sõidukite diagnoosimise, teenindamise, kontrollimise, perioodilise järelevalve, remondi, *osade ja seadmete lisamise*, ümberprogrammeerimise või taaslähtestamise kohta, mille tootja esitab nende volitatud edasimüüjatele / remonditöökodadele; sealhulgas kõik nende andmete hilisemad muudatused ja täiendused;

Muudatusettepanek 22
Artikli 3 punkt 14

14) sõltumatu ettevõtja – mootorsõidukite remondi ja hooldusega otseselt või kaudselt
PR\612025ET.doc
Freelance-tõlge

15/32

14) sõltumatu ettevõtja – mootorsõidukite remondi ja hooldusega otseselt või kaudselt
PE 372.132v01-00

tegelev muu ettevõtja, v.a volitatud edasimüüjad ja remonditöökojad, eelkõige remontijad, remondiseadmete ja tööriistade tootjad, varuosade hulgemüüjad, tehnilise teabe kirjastajad, autoklubid, autoabi ettevõtjad, kontrollimis- ja katsetamisteenuseid pakkuvad ettevõtjad ja remontijatele koolitust pakkuvad ettevõtjad.

tegelev muu ettevõtja, v.a volitatud edasimüüjad ja remonditöökojad, eelkõige remontijad, remondiseadmete ja tööriistade tootjad **ja jaemüüjad**, varuosade hulgemüüjad, tehnilise teabe kirjastajad, autoklubid, autoabi ettevõtjad, kontrollimis- ja katsetamisteenuseid pakkuvad ettevõtjad ja remontijatele koolitust pakkuvad ettevõtjad.

Muudatusettepanek 23 Artikli 4 lõige 2

2. Tootjad tagavad, et tootmise vastavuse, saastetõrjeseadmete kulumiskindluse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrollimisel järgitakse tüübikinnitusmenetlust. Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavust tagavaid meetmeid kontrollitakse kuni 5 aasta või 100 000 km täitumiseni, olenevalt sellest, kumb täitub esimesena. Tüübikinnituse saamiseks kohustuslike saastetõrjeseadmete kulumiskindlust katsetatakse **160 000 kilomeetri** läbimiseni.

2. Tootjad tagavad, et tootmise vastavuse, saastetõrjeseadmete kulumiskindluse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrollimisel järgitakse tüübikinnitusmenetlust. Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavust tagavaid meetmeid kontrollitakse kuni 5 aasta või 100 000 km täitumiseni, olenevalt sellest, kumb täitub esimesena. Tüübikinnituse saamiseks kohustuslike saastetõrjeseadmete kulumiskindlust katsetatakse **200 000 kilomeetri** läbimiseni.

Selgitus

Tuleb tagada, et ka vanadel sõidukitel oleksid veel toimivad saastetõrjeseadmed.

Muudatusettepanek 24 Artikli 5 lõike 4 punkt i

i) etalonkütustega, nagu bensiin, diislikütus, *gaasilised ja biokütused*.

i) etalonkütustega, nagu bensiin, diislikütus, *vedelgaas, maagaas ja biokütused*.

Muudatusettepanek 25
Artikli 5 lõige 5

5. Komisjon jälgib saasteaineid, mille suhtes kohaldatakse lõikes 4 viidatud nõudeid ja mille puhul tuleb teha nimetatud lõikes nimetatud katsetusi ja heitmete mõõtmiseks kasutatavaid katsetsükleid ning *rakendab vajalikke meetmeid*, kui leiab, et menetlused või katsed ei ole enam piisavad **või** ei kajasta enam tegelikke heitkoguseid.

5. Komisjon jälgib saasteaineid, mille suhtes kohaldatakse lõikes 4 viidatud nõudeid ja mille puhul tuleb teha nimetatud lõikes nimetatud katsetusi ja heitmete mõõtmiseks kasutatavaid katsetsükleid ning **teeb nõukogule ja Euroopa Parlamendile ettepaneku vajalike muudatuste kohta**, kui leiab, et menetlused või katsed ei ole enam piisavad, ei kajasta enam tegelikke heitkoguseid **või kui on kohane reguleerida lisasaasteainete heitkoguseid**.

Selgitus

Katsetsükliite ja lisasaasteainete jaoks piirmäärade läbivaatamise küsimuse üle tuleb otsustada kaasotsustamismenetluse kaudu.

Muudatusettepanek 26
Artikli 5 lõige 6

6. Komisjon kehtestab direktiivi [XXXX/XX/EÜ] artikli 37 lõikes 2 viidatud menetluse kohaselt lõigete 2–5 rakendamiseks vajalikud konkreetsed menetlused, katsetused ja nõuded.

6. Komisjon kehtestab direktiivi [XXXX/XX/EÜ] artikli 37 lõikes 2 viidatud menetluse kohaselt lõigete 2–4 rakendamiseks vajalikud konkreetsed menetlused, katsetused ja nõuded. **Rakendusmeetmed peavad olema olema hiljemalt [6 kuud pärast määruse jõustumist].**

Selgitus

Autotootjad peavad juhinduma rakendusmeetmete tehnilistest üksikasjadest. Seetõttu ei tohi viivitada kauem kui kuus kuud, et uusi piirmäärasid oleks võimalik rakendada.

Muudatusettepanek 27
Artikli 6 lõige 1

1. Tootjad tagavad sõltumatutele ettevõtjatele sõidukite remonditeabe

1. Tootjad tagavad sõltumatutele ettevõtjatele sõidukite remonditeabe

piiranguteta ja standardses vormis kättesaadavuse, esitades selle veebilehel kergesti ligipääsetavalt ja operatiivselt ning viisil, mis ei ole diskrimineeriv volitatud edasimüüjate ja remonditöökodadega võrreldes.

piiranguteta ja standardses vormis kättesaadavuse, esitades selle veebilehel kergesti ligipääsetavalt ja operatiivselt ning viisil, mis ei ole diskrimineeriv volitatud edasimüüjate ja remonditöökodadega võrreldes. **Selle eesmärgi paremaks rakendamiseks tuleb esitada teave kooskõlas OASIS-e standardi tehniliste nõuetega. Tootja annab sõltumatute ettevõtjate ning volitatud edasimüüjate ja remonditöökodade käsutusse samuti koolitusmaterjalid.**

Selgitus

2003. aastal koostöös erinevate tööstustega komisjoni juhtimisel välja töötatud OASIS-e standard võimaldab tegelikkuses tõhusalt lihtsustatud juurdepääsu remonditeabele. Koolitusmaterjale nõutakse samuti määruses Bloc Exemption Regulation 1400/2002, tagamaks nende käsutusse andmine ka tulevikus, määruses tuleks sellele tähelepanu juhtida.

Muudatusettepanek 28

Artikli 6 lõige 4

4. Sõidukite remonditeave peab olema alati kättesaadav, välja arvatud **selle teabe** vajaliku korrastamise ajal.

4. Sõidukite remonditeave peab olema alati kättesaadav, välja arvatud **teabesüsteemi** vajaliku korrastamise ajal.

Muudatusettepanek 29

Artikli 6 lõige 5

5. OBD-ga ühilduvate vahetus- või teenindusosade ning diagnostikavahendite ja katseseadmete tootmiseks ja teenindamiseks esitavad tootjad sõidukite **remonditeavet** mittediskrimineerival viisil igale koostisosade, diagnostikavahendite või katsetamisseadmete tootjale ja/või remontijale, kes sellest on huvitatud.

5. OBD-ga ühilduvate vahetus- või teenindusosade ning diagnostikavahendite ja katseseadmete tootmiseks ja teenindamiseks esitavad tootjad sõidukite **asjaomast OBD-teavet** mittediskrimineerival viisil igale koostisosade, diagnostikavahendite või katsetamisseadmete tootjale ja/või remontijale, kes sellest on huvitatud.

Selgitus

Remonditeave ei ole seesama mis OBD-teave. Selleks, et antud lõike mõtet uuesti esitada, tuleb konkreetselt viidata OBD-teabele.

Muudatusettepanek 30
Artikkel 8

Komisjon võtab direktiivi [XXXX/XX/EÜ] artikli 37 lõikes 2 viidatud menetluse kohaselt artiklite 6 ja 7 rakendamiseks vajalikud meetmed. Nende hulka kuulub sõidukite **remonditeabe** esitamise tehniliste tingimuste määratlemine.

Komisjon võtab direktiivi [XXXX/XX/EÜ] artikli 37 lõikes 2 viidatud menetluse kohaselt artiklite 6 ja 7 rakendamiseks vajalikud meetmed. Nende hulka kuulub sõidukite **remondi- ja OBD-teabe** esitamise tehniliste tingimuste määratlemine.

Selgitus

Vt artikli 6 lõike 5 muudatusettepaneku põhjendust.

Muudatusettepanek 31
Artikli 9 lõiked 2 ja 3

2. Alates **[18 kuu ja ühe päeva möödumisest jõustumiskuupäevast]** ja N₁-kategooria II ja III klassi puhul alates **[30 kuu möödumisest jõustumiskuupäevast]** keelduvad riigiasutused heitmete või kütusekuluga seotud põhjustel EÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi sõidukitele, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega.

3. Alates **[36 kuu möödumisest jõustumiskuupäevast]** ja N₁-kategooria II ja III klassi puhul alates **[48 kuu möödumisest jõustumiskuupäevast]**

2. Alates **1. juunist 2009, välja arvatud M-kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on üle 2 500 kg ja mis on ette nähtud spetsiifiliste sotsiaalsete vajaduste täitmiseks, ning N₁-kategooria II ja III klassi ja eespool nimetatud M-kategooria sõidukite** puhul alates **1. juunist 2010** keelduvad riigiasutused *heidete* või kütusekuluga seotud põhjustel EÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi sõidukitele, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega, **eriti selle lisadega, välja arvatud I lisa tabelis 1a esitatud Euro 6 piirväärtustega.**

3. Alates **1. juunist 2010, välja arvatud M-kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on üle 2500 kg ja mis on ette nähtud spetsiifiliste**

loevad riigiasutused direktiivi [XXXX/XX/EÜ] [artikli 25] tähenduses kehtetuks nende uute sõidukite vastavustunnistuse, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega, ja keelduvad *heitmete* või kütusekuluga seotud põhjustel nende registreerimisest ning keelavad nende sõidukite müügi ja kasutuselevõtmise.

sotsiaalsete vajaduste täitmiseks, ning N₁-kategooria II ja III klassi **ja eespool nimetatud M-kategooria sõidukite** puhul alates **1. juunist 2011** loevad riigiasutused direktiivi [XXXX/XX/EÜ] [artikli 25] tähenduses kehtetuks nende uute sõidukite vastavustunnistuse, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega, **eriti selle lisadega, välja arvatud I lisa tabelis 1a esitatud Euro 6 piirväärtustega**, ja keelduvad *heidete* või kütusekuluga seotud põhjustel nende registreerimisest ning keelavad nende sõidukite müügi ja kasutuselevõtmise.

Selgitus

Ettevalmistavate arutelude käigus selgus, et täiendavad piirmäärade vähendamised on vajalikud ja ka tehniliselt teostatavad. Raportöör teeb seetõttu ettepaneku minna sammu võrra kaugemale ja samaaegselt liikuda etapilt Euro 5 edasi madalamate piirmääradega etapile Euro 6, ning võtta see kasutusele käesolevas määruses. Seega määratakse kindlaks pikaajalised vähendamise seotud eesmärgid, mis teadus- ja arendustegevuse jaoks heitgaase vähendavate mootorsõidukisüsteemide valdkonnas tähendavad planeerimiskindlust ja seega investeerimiskindlust tootjate jaoks. Uutele sõidukitüüpidele ja uutele sõidukitele antavate tüübikinnituste vahel tuleks sarnaselt eelmisele Euro-standardile anda vaid aastane ajavahemik.

Muudatusettepanek 32 Artikli 9 lõiked 3 a ja b (uued)

3a. Alates 1. juunist 2014 ning N₁-kategooria II ja III klassi sõidukite puhul alates 1. juunist 2015 keelduvad riigiasutused heidete või kütusekuluga seotud põhjustel EÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi sõidukitele, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega, eriti selle lisadega, sealhulgas I lisa tabelis 1a esitatud Euro 6 piirväärtustega.

3b. Alates 1. juunist 2015 ning N₁-kategooria II ja III klassi sõidukite puhul alates 1. juunist 2016 loevad riigiasutused direktiivi [XXXX/XX/EÜ] [artikli 25] tähenduses kehtetuks nende uute sõidukite vastavustunnistuse, mis ei ole kooskõlas käesoleva määruse ja selle

rakendusmeetmetega, eriti selle lisadega, sealhulgas I lisa tabelis 1a esitatud Euro 6 piirväärtustega, ja keelduvad heidete või kütusekuluga seotud põhjustel nende registreerimisest ning keelavad nende sõidukite müügi ja kasutuselevõtmise.

Selgitus

Esimene etapp Euro 5 jõustub 1. juunil 2009 ja teine etapp Euro 6 viieaastase vahega, see tähendab 1. juunil 2014. Uutele sõidukitüüpidele ja uutele sõidukitele antavate tüübikinnitusute vahel tuleks sarnaselt eelmisele Euro-standardile anda vaid aastane ajavahemik.

Muudatusettepanek 33

Artikkel 10

1. Kui uued **varukatalüüsmuundurid**, mida kavatsetakse paigaldada EÜ tüübikinnitusuga sõidukitele, mis ei ole varustatud pardadiagnostikasüsteemidega (OBD), ei ole seda tüüpi, millele on antud käesoleva määruse kohaselt tüübikinnitus, keelavad riigiasutused nende müügi või paigaldamise sõidukitele.

2. Olenemata lõikest 1, võivad riigiasutused jätkata EÜ tüübikinnitusute laiendamist **varukatalüüsmuunduritele** nimetatud kinnitusute algse väljaandmise tingimustel.

1. Kui uued **saastetõrjeseadmed**, mida kavatsetakse paigaldada EÜ tüübikinnitusuga sõidukitele, mis ei ole varustatud pardadiagnostikasüsteemidega (OBD), ei ole seda tüüpi, millele on antud käesoleva määruse kohaselt tüübikinnitus, keelavad riigiasutused nende müügi või paigaldamise sõidukitele.

2. Olenemata lõikest 1, võivad riigiasutused jätkata EÜ tüübikinnitusute laiendamist **saastetõrjeseadmetele** nimetatud kinnitusute algse väljaandmise tingimustel.

Selgitus

Selge õigusloome ja tehnoloogia arengu kontekstis on parem kasutada laiemat mõistet, selle asemel, et kasutada eraldi punkte katalüüsmuundurite, diisli tahkete osakeste filtrite, NOx järeltöötlussüsteemide ja teiste tulevikus tehniliselt võimalike järeltöötlussüsteemide jaoks. Tuleb kasutada ühte mõistet, millega mitte ühtegi tehnoloogiat ei jäeta tähelepanuta ning ei piirata uuendustegevust.

Muudatusettepanek 34

Artikli 11 lõike 1 punktid 2 ja 3

Need soodustused kehtivad kõikide uute sõidukite suhtes, mida pakutakse

PR\612025ET.doc
Freelance-tõlge

Need soodustused kehtivad kõikide uute sõidukite suhtes, mida pakutakse

21/32

PE 372.132v01-00

liikmesriigi turul müügiks ja mis on kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega enne **artikli 9 lõikes 3** sätestatud kuupäevi.

Need lõpevad **artikli 9 lõikes 3** sätestatud kuupäevadel.

liikmesriigi turul müügiks ja mis on kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega enne **artiklis 9** sätestatud kuupäevi.

Need lõpevad kuupäevadel, mis on sätestatud:

a) artikli 9 lõikes 3 seoses stiimulitega järgida I lisa tabelis 1 esitatud heitkoguste piirväärtusi;

b) artikli 9 lõikes 3b seoses stiimulitega järgida I lisa tabelis 1a esitatud heitkoguste piirväärtusi.

Selgitus

Muudatus on seotud 2-astmelise lähenemisviisi tarvitusele võtmisega. Soodustused Euro 5 piirväärtustele vastavatele sõidukitele peaksid lõppema Euro 6 piirväärtuste jõustudes.

Muudatusettepanek 35 Artikkel 13

1. Komisjon selgitab [hiljemalt 6 kuu möödudes pärast jõustumist] välja vajaduse I lisas sätestatud süsivesinike heitmete piirväärtus uuesti määrata, et vaadelda muude süsivesinike kui metaani ning metaani heitmeid eraldi.

2. Kaalutakse ka metaaniheitmete lülitamist süsinikdioksiidi heitkoguste arvutusse.

3. Vajaduse korral võib komisjon seoses lõigetega 1 ja 2 võtta järgmisi meetmeid:

a) muuta käesolevat määrust kooskõlas artikliga 14 käesoleva määruse I lisas sätestatud süsinike heitkoguste piirmäärade ümberkalibreerimise eesmärgil;

b) võtta direktiivi [XX/XXXX/EÜ] artikli 37 lõike 2 kohaselt meetmed metaaniheitmete katsetamiseks,

1. Komisjon kaalub metaaniheidete lülitamist süsinikdioksiidi heitkoguste arvutusse.

Vajaduse korral **teeb komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku meetmete kohta metaaniheidete kontrollimiseks, arvestamiseks või piiramiseks.**

arvessevõtmiseks või piiramiseks.

4. Pärast seda, kui sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi egiidi all läbiviidava ÜRO / Euroopa Majanduskomisjoni tahkete osakeste mõõtmise programm lõpule jõuab, võtab komisjon järgmised meetmed:

a) teeb käesolevas määruses artikli 14 kohaselt muudatused käesoleva määruse I lisas sätestatud osakeste massil põhinevate piirväärtuste ümberkalibreerimiseks ning osakeste arvul põhinevate piirväärtuste lisamiseks sellesse lissasse, et need oleksid üldjoontes kooskõlas bensiini ja diislikütuse massi piirväärtustega;

b) võtab direktiivi [XX/XXXX/EÜ] artikli 37 lõike 2 kohaselt vastu muudetud korra osakeste mõõtmiseks ja tahkete osakeste arvulise piirväärtuse.

2. Pärast seda, kui sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi egiidi all läbiviidava ÜRO / Euroopa Majanduskomisjoni tahkete osakeste mõõtmise programm lõpule jõuab, **ning hiljemalt Euro 6 jõustudes**, võtab komisjon järgmised meetmed, **vähendamata praegust kohaldamistaset keskkonna osas:**

a) teeb käesolevas määruses artikli 14 kohaselt muudatused käesoleva määruse I lisas sätestatud osakeste massil põhinevate piirväärtuste ümberkalibreerimiseks ning osakeste arvul põhinevate piirväärtuste lisamiseks sellesse lissasse, et need oleksid üldjoontes kooskõlas bensiini ja diislikütuse massi piirväärtustega;

b) võtab direktiivi [XX/XXXX/EÜ] artikli 37 lõike 2 kohaselt vastu muudetud korra osakeste mõõtmiseks ja tahkete osakeste arvulise piirväärtuse.

Selgitus

Seotud eelnevate muudatusettepanekutega, et säilitada tasakaalustatud lähenemine sellesse, mida tuleks reguleerida komiteemenetluse ning mida kaasotsustamismenetluse kaudu.

Muudatusettepanek 36
Artikkel 14

Komisjon võib teha direktiivi [XX/XXXX/EÜ] artikli 37 lõikes 2 viidatud menetluse kohaselt selles määruses muudatusi vastavalt nimetatud direktiivi artikli [36 lõigetele 2, 3 ja 4].

Kui viidatakse käesolevale artiklile, võib komisjon teha direktiivi [XX/XXXX/EÜ] artikli 37 lõikes 2 viidatud menetluse kohaselt selles määruses muudatusi vastavalt nimetatud direktiivi artikli [36 lõigetele 2, 3 ja 4].

Muudatusettepanek 37
Artikkel 15 a (uus)

Artikkel 15a

Direktiivi 2005/55/EÜ muutmine

Direktiivi 2005/55/EÜ muudetakse järgmiselt:

1) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. septembri 2005. aasta direktiiv 2005/55/EÜ raskeveokitele heitkoguste alusel (Euro IV ja V) tüübikinnituse andmise kohta“;

2) artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) sõiduk – direktiivi 70/156/EMÜ artikli 2 määratluse kohane mis tahes mootorsõiduk, välja arvatud M_1 , M_2 ja N_1 -kategooria sõidukid, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on kuni 3500 kg või mille tuletatud mass on kuni 2610 kg;

b) mootor – sõiduki liikumapaneva jõu allikas, mille saab kinnitada eraldi tehnilise seadmestikuna, nagu on määratletud direktiivi [XXXX/XX/EÜ] artiklis 3;

c) eriti keskkonnasõbralik sõiduk – sõiduk, mille käivitamiseks kasutatakse mootorit, mis vastab I lisa punktis 6.2.1 sisalduva tabeli reas C toodud lubatavatele heidete piirväärtustele“;

3) I lisa 1. jagu asendatakse järgmisega:

"1. REGULEERIMISALA

Käesolevat direktiivi kohaldatakse gaasiliste ja tahkete osakeste heidete, heitekontrolliseadmete kasuliku tööea, kasutuselolevate sõidukite/mootorite nõuetele vastavuse ja kõigi mootorsõidukite

pardadiagnostikasüsteemide ning artiklis 1 nimetatud mootorite suhtes, välja arvatud nende M_1 , N_1 , N_2 ja M_2 -kategooria sõidukite suhtes, millele on antud tüübikinnitus [määruse

XXXX/XXXX/EÜ = käesoleva määruse] alusel.

Kui eespool nimetatud muudatuste kajastamiseks on vaja täiendavaid muudatusettepanekuid, muudetakse direktiivi 2005/55/EÜ ja selle rakendusmeetmeid vastavalt direktiivi [XXXX/XX/EÜ] artikli 37 lõikes 2 sätestatud korrale.

Selgitus

Direktiivi 2005/55/EÜ reguleerimisala muudatus on seotud käesoleva määruse reguleerimisala muudatusega. Mõte on selles, et käesolev määrus peaks hõlmama kõiki sõiduautosid ja väikesõidukeid, samas kui direktiiv 2005/55/EÜ peaks hõlmama kõiki raskeveokeid olenemata neis kasutatavast kütusest.

Muudatusettepanek 38

Artikkel 16

Artikkel 16

välja jäetud

Direktiivi 72/306/EMÜ muudatused

Direktiivi 72/306/EMÜ artiklisse 1 lisatakse järgmine lõik:

„Nimetatud direktiivi ei kohaldata [käesoleva määruse] artiklis 2 viidatud sõidukite suhtes.“

Selgitus

Seotud käesoleva määruse ning direktiivi 2005/55/EÜ reguleerimisala muudatustega.

Muudatusettepanek 39

Artikli 17 lõige 1

1. Direktiivid 70/220/EMÜ, 80/1268/EMÜ, 89/458/EMÜ, 91/441/EMÜ, 93/59/EMÜ, 94/12/EMÜ, 96/69/EMÜ, 98/69/EÜ ja 2004/3/EMÜ tunnistatakse alates [18 kuu möödumisest käesoleva määruse jõustumise kuupäevast] kehtetuks.

1. Direktiivid 70/220/EMÜ, **72/306/EMÜ**, 80/1268/EMÜ, 89/458/EMÜ, 91/441/EMÜ, 93/59/EMÜ, 94/12/EMÜ, 96/69/EMÜ, 98/69/EÜ ja 2004/3/EMÜ tunnistatakse alates [18 kuu möödumisest käesoleva määruse jõustumise kuupäevast] kehtetuks.

Selgitus

Seotud direktiivi 2005/55/EÜ reguleerimisala muudatusega.

Muudatusettepanek 40

Artikli 18 lõige 2

2. Käesolevat määrust kohaldatakse alates [18 kuu + 1 päeva möödumisest pärast selle jõustumist], välja arvatud artikli 9 lõige 1 ja artikkel 11.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse alates [18 kuu + 1 päeva möödumisest pärast selle jõustumist], välja arvatud artikli 9 lõige 1 ja artikkel 11, ***mida kohaldatakse alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäevast].***

Selgitus

Täpsustus.

Muudatusettepanek 41

Artikli 18 lõige 3

3. Kui artikli 5 lõikes 6 ja artikli 13 lõigetes 1 ja 3 osutatud muudatuste üle otsustamine või rakendusmeetmete võtmine toimub hiljem kui [6 kuu jooksul pärast käesoleva määruse jõustumiskuupäeva], asendatakse artikli 9 lõigetes 2 ja 3 nimetatud kuupäevad muudatustes või rakendusmeetmetes nimetatud kuupäevadega.

välja jäetud

Muudatusettepanek 42
I lisa tabel 1

Komisjoni ettepanek

Tabel 1: Euro 5 kohased heitkoguste piirväärtused

| | | Tuletatud mass (RM) (kg) | Piirväärtused | | | | | | | | | | | |
|----------------|-------|--------------------------|------------------------------|-------------|------------------------|-------------|--|-------------|--|-------------|----------------------------|-------------|--|-------------|
| | | | Süsinikmonooksiidi mass (CO) | | Süivesinike mass (HC) | | Lämmastikoksiidide mass (NO _x) | | Süivesinike ja lämmastikoksiidide mass kokku (HC + NO _x) | | Tahkete osakeste mass (PM) | | Tahkete osakeste arv ⁽¹⁾ (PM) | |
| | | | L ₁ (mg/km) | | L ₂ (mg/km) | | L ₃ (mg/km) | | L ₂ + L ₃ (mg/km) | | L ₄ (mg/km) | | L ₅ (#/km) | |
| Kategooria | Klass | | Ottomotor | Diiselmotor | Ottomotor | Diiselmotor | Ottomotor | Diiselmotor | Ottomotor | Diiselmotor | Ottomotor ² | Diiselmotor | Ottomotor | Diiselmotor |
| M | — | Kõik | 1000 | 500 | 75 | — | 60 | 200 | — | 250 | 5.0 | 5.0 | | |
| N ₁ | I | RM ≤ 1305 | 1000 | 500 | 75 | — | 60 | 200 | — | 250 | 5.0 | 5.0 | | |
| | II | 1305 < RM ≤ 1760 | 1810 | 630 | 100 | — | 75 | 260 | — | 320 | 5.0 | 5.0 | | |
| | III | 1760 < RM | 2270 | 740 | 120 | — | 82 | 310 | — | 380 | 5.0 | 5.0 | | |

¹ Arvuline norm määratakse kindlaks *hiljem*.

² Ottomotorite tahkete osakeste massi norme kohaldatakse ainult otsesissepritsega sõidukite suhtes, mis töötavad osaliselt või täielikult lahjasegurežiimil.

Parlamendi muudatusettepanek

Tabel 1: Euro 5 kohased heitkoguste piirväärtused

| | | Tuletatud mass (RM) (kg) | Piirväärtused | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-------|--------------------------|------------------------------|--------------|---|--------------|---|---------------------|--|--------------|--|--------------|----------------------------|--------------|--|--------------|
| | | | Süsinikmonooksiidi mass (CO) | | Kõigi süsivesinike mass (THC) | | Mittemetaanete süsivesinike mass (NMHC) | | Lämmastikoksiidide mass (NO _x) | | Kõigi süsivesinike ja lämmastikoksiidide mass kokku (THC + NO_x) | | Tahkete osakeste mass (PM) | | Tahkete osakeste arv ⁽¹⁾ (PM) | |
| | | | L ₁ (mg/km) | | L ₂ (mg/km) | | L ₃ (mg/km) | | L ₄ (mg/km) | | L ₂ + L ₄ (mg/km) | | L ₅ (mg/km) | | L ₆ (#/km) | |
| Kategooria | Klass | | Ottomootor | Diiselmootor | Ottomootor | Diiselmootor | Ottomootor | Diiselmootor | Ottomootor | Diiselmootor | Ottomootor | Diiselmootor | Ottomootor ² | Diiselmootor | Ottomootor | Diiselmootor |
| M ⁽³⁾ | — | Kõik | 1000 | 500 | 100 | — | 68 | — | 60 | 180 | — | 230 | 5.0 | 5.0 | | |
| N ₁ ⁽⁴⁾ | I | RM ≤ 1305 | 1000 | 500 | 100 | — | 68 | — | 60 | 180 | — | 230 | 5.0 | 5.0 | | |
| | II | 1305 < RM ≤ 1760 | 1810 | 630 | 130 | — | 90 | — | 75 | 240 | — | 300 | 5.0 | 5.0 | | |
| | III | 1760 < RM | 2270 | 740 | 160 | — | 108 | — | 82 | 290 | — | 360 | 5.0 | 5.0 | | |

1) Arvuline norm määratakse kindlaks **nii ruttu kui võimalik ning hiljemalt Euro 6 jõustumisel**.

(2) Ottomootorite tahkete osakeste massi norme kohaldatakse ainult otsesissepritsega sõidukite suhtes, mis töötavad osaliselt või täielikult lahjasegurežiimil.

(3) **Välja arvatud sõidukid, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on üle 2500 kg ning mis on ette nähtud spetsiaalsete vajaduste täitmiseks.**

(4) **Sealhulgas allmärkuses (3) nimetatud sõidukid.**

Selgitus

Vt seletuskiri.

Muudatusettepanek 43
I lisa tabel 1 a (uus)

Parlamendi muudatusettepanek

Tabel 1a: Euro 6 kohased heitkoguste piirväärtused

| | | Tuletatud mass (RM) (kg) | Piirväärtused | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|------------|-----------------------------------|------------------------------------|--------------|-------------------------------------|--------------|---|--------------|---|--------------|--|--------------|----------------------------------|--------------|--|--------------|
| | | | Süsinikmonooksiidi mass (CO) | | Kõigi süsivesinike mass (THC) | | Mittemetaanet e süsivesinike mass (NMHC) | | Lämmastikoks iidide mass (NO _x) | | Süsivesinike ja lämmastikoksiidide mass kokku (HC + NO _x) | | Tahkete osakeste mass (PM) | | Tahkete osakeste arv ⁽¹⁾ (PM) | |
| | | | L ₁ (mg/km) | | L ₂ (mg/km) | | L ₃ (mg/km) | | L ₄ (mg/km) | | L ₂ + L ₄ (mg/km) | | L ₅ (mg/km) | | L ₆ (#/km) | |
| Kategooria | Klass | | Ottomootor | Diiselmootor | Ottomootor | Diiselmootor | Ottomootor | Diiselmootor | Ottomootor | Diiselmootor | Ottomootor | Diiselmootor | Ottomootor ² | Diiselmootor | Ottomootor | Diiselmootor |
| <i>M</i> | — | <i>Kõik</i> | 1000 | 500 | 100 | — | 68 | — | 60 | 75 | — | 125 | 5.0 | 5.0 | | |
| <i>N₁</i> | <i>I</i> | <i>RM ≤ 1305</i> | 1000 | 500 | 100 | — | 68 | — | 60 | 75 | — | 125 | 5.0 | 5.0 | | |
| | <i>II</i> | <i>1305 < RM ≤ 1760</i> | 1810 | 630 | 130 | — | 90 | — | 75 | 100 | — | 160 | 5.0 | 5.0 | | |
| | <i>III</i> | <i>1760 < RM</i> | 2270 | 740 | 160 | — | 108 | — | 82 | 120 | — | 190 | 5.0 | 5.0 | | |

(1) Arvuline norm määratakse kindlaks selles staadiumis.

(2) Ottomootorite tahkete osakeste massi norme kohaldatakse ainult otsesissepritsega sõidukite suhtes, mis töötavad osaliselt või täielikult lahjasegurežimil.

Selgitus

Vt seletuskiri.

SELETUSKIRI

Sissejuhatus

Fossiilsetel energiaallikatel põhinevate kütuste nagu bensiini, diisli ja gaasi põletamisel vabanevad heitkogused, mis on kahjulikud tervisele ning floorale ja faunale ning põhjustavad atmosfääri soojenemist.

Puhtad sõiduautod annavad olulise panuse Euroopa paremale õhukvaliteedile. See on tihedalt seotud Euroopa teedel liikleva sõidukipargi keskmise vanusega. Kui sõiduautode keskmine kasutusiga väheneb, suureneb nende sõiduautode osakaal, mis eraldavad vähem keskkonna- ja terviseohtlikke heitgaase.

Komisjoni ettepanek

Kuuenda keskkonnaalase tegevusprogrammi raames ja sellest tuleneva programmi „Puhas õhk Euroopale” (*Clean Air For Europe*) raames esitas komisjon möödunud aasta septembris ettepaneku õhusaaste temaatilise strateegia kohta. 21. detsembril 2005. aastal esitatud komisjoni ettepanek Euro 5 määruse kohta peab kajastama üht meetet puhta õhu saavutamiseks.

Komisjoni ettepanek sisaldab ühtlustatud tehniliste eeskirjade rakendamist autodele, et tagada siseturu toimimine koos kõrge keskkonnakaitse tasemega. Kehtestatakse piirmäärad kahjulike süsinikmonooksiidi (CO), süsivesiniku (HC), lämmastikoksiidide (NOx) ja tahkete osakeste (PM) heitkoguste jaoks. Et võimaldada kõrge keskkonnakaitse tasemega toimiva siseturu eesmärki, sisaldab komisjoni ettepanek ka meetmeid juurdepääsuks remonditeabele.

Parema õigusloome kontekstis peab järgmine Euro-standard olema määrus ning võtma kokku ja kaotama mitmeid eelnevalt kehtinud õigusaktid (direktiiv 70/220/EMÜ ja selle arvukad muudatused). Paralleelselt käesoleva määruse ettepanekuga („poliitiline määrus“) töötatakse kahe tasandi põhimõttel välja „tehniline määrus”, kus määratakse kindlaks põhilistele nõuetele vastavad tehnospetsifikaadid.

Raportööri lähenemisviis

- Reguleerimisala põhineb komisjoni ettepanekus erinevatel mootoritehnoloogiatel. Selgema ja lihtsama teksti saavutamiseks teeb raportöör ettepaneku nüüdsest alates tugineda sõidukikategooriatele. Lisaks selgitatakse õigusloome erinevust väike- ja raskesõidukite vahel direktiivi 2005/55/EÜ muutmise abil.
- Raportöör kahetseb, et komisjoni ettepanek ei ole ambitsioonikam. Ettevalmistavate arutelude käigus selgus, et täiendavad piirmäärade vähendamised on vajalikud ja ka tehniliselt teostatavad. Raportöör teeb seetõttu ettepaneku minna sammu võrra kaugemale ja samaaegselt liikuda etapilt Euro 5 edasi madalamate piirmääradega etapile Euro 6, ning võtta see käesolevas määruses kasutusele. Seega määratakse kindlaks pikaajalised vähendamised seotud eesmärgid, mis teadus- ja

arendustegevuse jaoks heitgaase vähendavate mootorsõidukisüsteemide valdkonnas tähendavad planeerimiskindlust ja seega investeerimiskindlust tootjate jaoks. Esimene etapp Euro 5 jõustub 1. juunil 2009 ja teine etapp Euro 6 viieaastase vahega, see tähendab 1. juunil 2014.

- Ollakse üksmeelel selles osas, et lämmastikoksiidi piirmäärad komisjoni projektis ei ole piisavalt ambitsioonikad. Lämmastikoksiidid põhjustavad muuhulgas happelihmasid, eutrofeerumist ja osooni maapinna lähedal, mis võib inimeste jaoks olla eluohtlik (hingamiseldundite ärritus ja kahjustamine) ja põhjustavad lisaks metsade ja põllumajandusmaade tugevat reostumist.
Raportöör teeb seetõttu Euro 5 etapis ettepaneku vähendada diiselmootoriga sõidukitele täiendavalt piirmäära 10% võrra võrreldes komisjoni ettepanekuga, st 180 mg/km. Nimetatud etapi täiendav vähendamine ei oleks reaalne, kuna see tähendaks NOx-järeltöötlussüsteemide rakendamist, mis kerge sõidukite jaoks on veel katsefaasis ja moodustavad nišituru.
Raportöör teeb seega ettepaneku teises etapis – Euro 6 – vähendada NOx piirmäära diisli jaoks umbes 60% võrra, st võtta kasutusele piirmäär 75 mg/km.
Ottomootoritele jäävad kehtima komisjoni ettepaneku piirmäärad, mis tähendavad vähendamist 25% võrra võrreldes Euro 4 etapiga. Täiendav vähendamine oleks kahjuliku mõjuga otsesissepõlvituse mootorite arengu taustal.
- Ei tohi unustada peentolmu problemaatikat arutelu tõttu lämmastikoksiidide üle. Eriti suurlinnades on tunda reostust ja piirmäärade täiendav vähendamine on möödapääsmatu.
- Raportöör toetab komisjoni ettepaneku piirmäärasid Euro 5 taseme jaoks, st tahkete osakeste heitkoguste massi vähendamist 80% võrra, et määrata kindlaks 5 mg/km suurune piirmäär. Nimetatud piirmääradele tuleb kinni pidada vaid tahkete osakeste filtri kasutusele võtmisel. Et tulevikus siiski piirata ülipeente tahkete osakeste heitkoguseid, mis on eriti ohtlikud tervisele, nõuab komisjon kõige varasemaks võimalikuks tähtajaks ja hiljemalt koos Euro 6 etapi jõustumisega täiendavat tahkete osakeste heitkoguste massi, piirmäärade ja tahkete osakeste arvu mõõtemetodi rakendamist. See peaks olema teostatav praeguste uuringute ja arutelude põhjal ÜRO / Euroopa Majanduskomisjoni tahkete osakeste mõõtmise uurimisprogrammi raames.
- CNG-l töötavad sõidukid kahjustavad keskkonda tunduvalt vähem kui mootorsõidukid, mis töötavad eranditult diisli või bensiinil. CNG sõidukitel ei ole tahkete osakeste probleeme ja lämmastikoksiidide heitkoguste tase on ka tunduvalt väiksem tavalistel kütustel töötavate sõidukite määradele. Selleks, et nimetatud sõidukeid turult välja ei tõrjutaks, kuna nad ei suuda kinni pidada komisjoni poolt esitatud süsivesiniku-piirmäärast, teeb raportöör ettepaneku HC koguse puhul pidada kinni Euro 4 standardist ning lisada lisa tabelitesse täiendav veerg mittemetaanete süsivesinike kohta (NMHC), et bensiinil töötavate autode jaoks jääks alles ambitsioonikas süsivesiniku piirmäär.
- Euro 3-es ja 4-s on korraldus, et M sõidukitele, mis kaaluvad üle 2500 kg ning N1 sõidukitele on võimalik teha II ja III klassi tüübikinnitus. Nimetatud erandolukord ei ole täna enam kõikidele sõiduautodele, mis kaaluvad enam kui 2500 kg, vajalik. Et võimaldada sujuvamat üleminekut, teeb raportöör ettepaneku säilitada nimetatud erand

Euro 5 etapil sõidukite jaoks, mis töötavad erilise sotsiaalvajaduse eesmärgil, nt kiirabiautod, pioneerveokid, puuetega inimeste vedu, avalike teenuste teostamise sõidukid, suurte perede sõidukid, millel on lisaks juhikohale enam kui kuus istekohta ning mida ei saa kasutada maastikuveoautodena.

- Raportöör toetab ja kiidab heaks komisjoni ettepanekus edasi kehtivat võimalust liikmesriikide jaoks nõuda puhaste sõidukite õigeaegset rakendamist finantssoodustuste abil.
- Raportöör on seisukohal, et komisjoni ettepanekus nimetatud kulumiskindlus 160 000 km ei ole saastetõrjeseadmete jaoks piisavalt ambitsioonikas. Ta teeb ettepaneku liikuda edasi ja võtta kasutusele kulumiskindlus 200 000 km. See oleks sarnasem standardile Ameerika turul ja vastaks paremini mootorsõidukite tegelikule kasutuseale.
- Arutelude tõttu III peatüki kohta seoses juurdepääsuga remonditeabele toetab raportöör komisjoni ettepanekut ja rõhutab, et sõltumatud ettevõtjad peavad samamoodi nagu volitatud edasimüüjad või remonditöökodjad saama OASIS-e standardi kaudu standardses vormis juurdepääsu remondi- ja OBD-teabele. Mootorsõidukite hoolduse ja remondi eesmärgiks on mootorisõiduki funktsionaalsus ja nõuetekohane kasutamine. Kui ka sõltumatud ettevõtjad suudavad remonti probleemideta teostada, lihtsustatakse juurdepääsu korrapärasele hooldusele. Korrapärane hooldus tagab turvalise ja lisaks keskkonnasõbraliku mootorsõiduki kasutamise ning seda tuleb seega toetada.