

# EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

*Istungidokument*

LÕPLIK  
**A6-0004/2005**

24.1.2005

**\*\*\*I**

## **RAPORT**

Teema: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepanek mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, mis on seotud nende korduvkasutatavuse, taaskasutatavuse ja taastatavusega, ja millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ  
(KOM(2004)0162 – C5 -0126/2004 – 2004/0053(COD))

Keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjon

Raportöör: Holger Krahmer

### ***Kasutatud tähised***

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

(Antud menetlus põhineb Euroopa Komisjoni poolt ette pandud õiguslikul alusel.)

### ***Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud***

Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile ***paksus kaldkirjas***. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud tehnilistele osakondadele ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselgelt valed või puuduvad lõigud mõnes tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate tehniliste osakondade nõusolek.

## SISUKORD

### lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT . 5	
SELETUSKIRI.....	9
MENETLUS.....	11



## EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

**Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepaneku kohta seoses mootorsõidukite tüübikinnitusega, mis on seotud nende korduvkasutatavuse, taaskasutatavuse ja taastatavusega, ja millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ (KOM(2004)0162 – C5 -0126/2004 – 2004/0053(COD))**

**(Kaasotsustamismenetlus: esimene lugemine)**

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (KOM(2004)0162)<sup>1</sup>;
  - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2 ja artiklit 95, vastavalt millele Euroopa Komisjon parlamendile ettepaneku esitas (C5-0126/2004);
  - võttes arvesse kodukorra artiklit 51;
  - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjoni raportit (A6-0004/2005);
1. kiidab Euroopa Komisjoni ettepaneku muudetud kujul heaks;
  2. palub Euroopa Komisjonil asi uuesti parlamenti saata, kui ta kavatseb ettepanekut oluliselt muuta või seda teise tekstiga asendada;
  3. teeb presidendile ülesandeks edastada parlamendi seisukoht nõukogule ja Euroopa Komisjonile.

---

Euroopa Komisjoni ettepanek

---

Parlamendi muudatusettepanek

Muudatusettepanek 1  
PÕHJENDUS 3 A (uus)

***3 a) Korduvkasutatavus, taaskasutatavus ja taastatavus on ELi keskkonnapoliitika olulised eesmärgid, mistõttu kõik osalised tervitavad direktiiviga 2000/53/EÜ ja olemasoleva direktiiviga antud panust.***

*Selgitus*

*It seems worthwhile to emphasise the proposal's environmental objectives in the recitals.*

---

<sup>1</sup> ELTs seni avaldamata.

Muudatusettepanek 2  
ARTIKLI 4 PUNKT 5

5) "võrdlussõiduk" on sõidukitüübi versioon, mille kinnitav ametiasutus on tunnistanud korduvkasutatavuse, taaskasutatavuse ja taastatavusega osas kõige problemaatilisemaks;

5) "võrdlussõiduk" on sõidukitüübi versioon, mille kinnitav ametiasutus on tunnistanud korduvkasutatavuse, taaskasutatavuse ja taastatavusega osas kõige problemaatilisemaks;

***Nimetatud sõidukid valib kinnitav ametiasutus tootja nõusolekul välja ühe tüübi erinevate variantide hulgast.***

***Seejuures tuleb võtta arvesse järgmiseid aspekte:***

***keretüüp;***

***pakutavad sisustustasemed;***

***pakutav erisisustus, millega tootja vastutusel sõidukit võimaluse korral täiendatakse;***

*Selgitus*

*In line with the Commission proposal (under 6.2.3.), it should be made clear that vehicles must be chosen by the approval authority in agreement with the manufacturer and on the basis of the proposed criteria.*

Muudatusettepanek 3  
ARTIKLI 5 LÕIGE 2 A (uus)

***2 a. Tootja näitab vastavust direktiivi 2000/53/EÜ artikli 4 lõike 2 a sätetele.***

*Selgitus*

*The Directive 2000/53/EC bans lead, mercury, cadmium or hexavalent chromium in vehicles or their components after 1 July 2003. Type approval should not be granted if the vehicle contains these substances other than under the conditions specified in the ELV Directive.*

Muudatusettepanek 4  
ARTIKLI 5 LÕIGE 3

3. Kinnitav ametiasutus kontrollib, kas polümeerist või elastomeerist valmistatud ja demontaažinimekirjas vastavalt antud direktiivi lõike 2 I lisale märgitud osad on märgistatud vastavalt Euroopa Komisjoni 27. veebruari 2003. aasta otsusele, millega kehtestatakse sõidukite osade ja materjalide kodeerimisstandardid vastavalt direktiivile 2000/53/EÜ.

3. Kinnitav ametiasutus kontrollib, **kas tootja on võtnud vajalikud meetmed tagamaks**, et polümeerist või elastomeerist valmistatud ja demontaažinimekirjas vastavalt antud direktiivi lõike 2 I lisale märgitud osad on märgistatud vastavalt Euroopa Komisjoni 27. veebruari 2003. aasta otsusele, millega kehtestatakse sõidukite osade ja materjalide kodeerimisstandardid vastavalt direktiivile 2000/53/EÜ.

*Selgitus*

*In practice, components made of polymers or elastomers are not marked until the final pre-production phase, when the type-approval process has already been completed. Applying this provision would require manufacturers to build additional prototypes so that components made of polymers or elastomers are marked when type-approval checks are carried out. A more efficient arrangement for both sides would require the type-approval authority to check that the manufacturer has taken the requisite steps (and thus also accepts responsibility) for ensuring that the relevant components are marked. Naturally enough, the type-approval authority may subsequently carry out further checks.*

Muudatusettepanek 5  
ARTIKLI 6 LÕIGE 3

3. Vastavalt antud direktiivi lõike 2 IV lisale nimetavad liikmesriigid ametiasutuse, mis viib läbi eelkontrolli ja annab välja eelkontrolli tõendi.

3. Vastavalt antud direktiivi lõike 2 IV lisale nimetavad liikmesriigid ametiasutuse, mis viib läbi eelkontrolli ja annab välja vastavustunnistuse; **selliste ametiasutuste olemasolu korral tuleks neid selleks volitada:**

*Selgitus*

*Type-approval authorities already exist in the Member States. It is of great importance that the national authorities responsible for monitoring compliance with the provisions of this directive are accepted and respected bodies, able to assess vehicles and their construction.*

*The existing type-approval authorities are in a position to do this and provide legal certainty and prevent any distortion of competition in Europe.*

Muudatusettepanek 6  
ARTIKLI 10 LÕIKE 3 SISSEJUHATAV OSA

3. Alates [.....**36 kuu** möödumisest pärast antud direktiivi jõustumist] peavad liikmesriigid, juhul kui antud direktiivi nõudmised pole täidetud:

3. Alates [.....**54 kuu** möödumisest pärast antud direktiivi jõustumist] peavad liikmesriigid, juhul kui antud direktiivi nõudmised pole täidetud:

*Selgitus*

*The need to approve all types produced by all manufacturers at the same time would give rise to administrative bottlenecks, creating insurmountable problems both for the type-approval authorities and for manufacturers. In Europe alone some 600 types currently exist, making approval within 36 months an impossibility. Moreover, giving priority to the approval of new types would be consistent with established practice in the EU. In addition, a distinction should be drawn between new and existing types: if priority is given to the approval of new types, this will ensure that all types which come on to the market have been checked. Existing types can then go through the approval process at a later date.*

Muudatusettepanek 7  
I LISA PUNKT 4 SISSEJUHATUS

4. Iga sõidukitüübi jaoks valitakse välja võrdlussõiduk:

**4. Juhul kui kinnitav ametiasutus ja tootja ei suuda ühiselt kindlaks määrata kõige problemaatilisemat sõidukitüübi versiooni korduvkasutatavuse, taaskasutatavuse ja taastatavuse osas, valitakse iga sõidukitüübi jaoks välja võrdlussõiduk:**



## SELETUSKIRI

The aim of the proposal for a directive is to lay down the provisions required to ensure that passenger cars and light-duty trucks are designed in such a way as to comply with the requisite minimum rates of 're-usability', 'recyclability' and 'recoverability'.

Your rapporteur comes to the conclusion that the Commission proposal will help to achieve the ambitious environmental policy objective that

- at least 85% by mass of any vehicle should be re-usable and/or recyclable, and
- at least 95% by mass of any vehicle should be re-usable and/or recoverable.

The amendments tabled by your rapporteur are not designed to alter the basic thrust of the proposal for a directive, but rather to make its implementation more workable for all parties concerned - in this case the type-approval authorities and the automobile industry.

The requisite administrative formalities and the resulting costs in term of red tape may severely undermine the competitiveness of the European automobile industry and should therefore be kept to an absolute minimum.

Accordingly, and not least against the background of the European Union's Lisbon Strategy and the completion of the internal market, in connection with this directive as well your rapporteur has sought to simplify the new legislative provisions as far as possible, above all from the point of view of practical implementation.

In its explanatory memorandum on the proposal for a directive the Commission comes to the conclusion that 'recycling-oriented construction' in connection with the development of new vehicles has been a standard among manufacturers since the early 1990s. In international terms, new vehicles produced since the start of this decade already meet high, if not optimum, standards with regard to their recyclability, re-usability and recoverability.

Environmental protection and the degree to which vehicles are environmentally friendly are factors which influence consumers when they buy cars; as a result, they now have a bearing on competition.

The directive contains a number of provisions which are not essential to achieving the highest possible degree of environmental protection, but which would generate unnecessary administrative costs.

The Commission proposal stipulates that all new vehicles must undergo the checks which make up the relevant type-approval procedure within 36 months following the entry into force of the directive. All existing series-built vehicles, including , for example, models which are about to be replaced, would thus be required to undergo fresh checks. Redesigns would be needed during the production process, seriously undermining the ability of manufacturers to deliver cars and, by extension, jeopardising their competitive position.

In view of the existing recycling standards, referred to above, a longer transitional period which takes account of the automobile industry's normal production cycles would be appropriate. A 54-month period would make sense and would have the desired effect, in that all new types which are already on the drawing board would comply with this directive.

From the point of view of the type-approval authorities, a 36-month period is unrealistic. In Europe, there are some 600 types on the market, all of which would have to undergo fresh checks during that period. It is clear that this is simply not feasible and would result in derogations being granted in individual Member States, thereby distorting the market.

The directive stipulates that, for each type of vehicle, manufacturers should provide disposal firms with a detailed description of a recycling strategy based on the technologies which are available or under development at the time the application for type-approval is submitted. Today, the average lifetime of a new vehicle is roughly 12 to 14 years, and in most cases it is longer. Over the last 10 years, decisive progress has been made with disposal and recycling technologies. No-one can predict today what new technologies will be developed in the future, so that a description of a recycling strategy on the basis of existing disposal technologies makes no sense. Here is an example to illustrate that point: anyone who, in the 1980s, stipulated that data must be stored on a diskette will have problems in accessing that data using the IT technology now available.

The range of types produced by automobile manufacturers is virtually immeasurable. For that reason it is essential, and also standard practice, that the type-approval authority should choose reference vehicles in agreement with the manufacturer, and not alone. In order to avoid misunderstandings, this arrangement should also be laid down in the directive.

The directive stipulates that components made of polymers or elastomers must be properly marked when type-approval checks are carried out. This provision disregards the fact that when a new vehicle is being developed for the road small changes are often made shortly before production starts. For that reason, a more workable arrangement would be for the type-approval authority to ensure, when it carries out its checks, that the manufacturer has taken the requisite steps to mark the relevant components. Final responsibility for marking would thus lie with the manufacturer, although the type-approval authority would be able to check at any time, including during production, that the marking requirement is being met.

## MENETLUS

<b>Pealkiri</b>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepanek mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, mis on seotud nende korduvkasutatavuse, taaskasutatavuse ja taastatavusega, ja millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ	
<b>Viited</b>	KOM(2004)0162 – C5-0126/2004 – 2004/0053(COD)	
<b>Õiguslik alus</b>	EÜ art 251 lg 2 ja art 95	
<b>Menetlusalus</b>	art 51	
<b>EPl e esitamise kuupäev</b>	11.3.2004	
<b>Vastutav komisjon</b>	ENVI	
istungil teada andmise kuupäev	29.3.2004	
<b>Nõuandev komisjon / Nõuandvad komisjonid</b>	TRAN	
istungil teada andmise kuupäev	29.3.2004	
<b>Arvamuse esitamisest loobumine</b>	TRAN	
otsuse kuupäev	28.7.2004	
<b>Tõhustatud koostöö</b>		
istungil teada andmise kuupäev		
<b>Raportöör(id)</b>	Holger Krahmer	
nimetamise kuupäev	1.9.2004	
<b>Aseraportöör(id)</b>		
<b>Lihtsustatud menetlus</b>		
otsuse kuupäev		
<b>Õigusliku aluse vaidlustamine</b>		
JURI arvamuse kuupäev		
<b>Rahaeraldise määra muutmine</b>		
BUDG arvamuse kuupäev		
<b>Konsulteerimine Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega</b>		
istungil otsuse tegemise kuupäev		
<b>Konsulteerimine regioonide komiteega</b>		
istungil otsuse tegemise kuupäev		
<b>Arutamine komisjonis</b>	23.11.2004	
<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	20.1.2005	
<b>Lõpphääletuse tulemused</b>	poolt:	47
	vastu:	0
	erapooletuid:	0
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Liam Aylward, Irena Belohorská, Johannes Blokland, John Bowis, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Edite Estrela, Jillian Evans, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Norbert Glante, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Mary Honeyball, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Holger Krahmer, Urszula Krupa, Marie-Noëlle Lienemann, Peter Liese, Jules Maaten, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Dimitrios Papadimoulis, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Kathy Sinnott, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Åsa Westlund	
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed</b>	María del Pilar Ayuso González, Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Hélène Goudin, Genowefa Grabowska, Jutta D. Haug, Erna Hennicot-Schoepges, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Alojz Peterle, Renate Sommer, Bart Staes, Claude Turmes	

<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 178 lg 2)</b>	
<b>Esitamise kuupäev – A[5]</b>	24.1.2005 A6-0004/2005
<b>Märkused</b>	