



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Istungidokument

A7-0080/2011

29.3.2011

*****I**
RAPORT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 97/68/EÜ kohanduskava alusel turule viidavaid mootoreid käsitlevate sätete osas
(KOM(2010)0362 – C7-0171/2010 – 2010/0195(COD))

Keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjon

Raportöör: Sirpa Pietikäinen

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
- *** nõusolekumenetlus
- ***I seadusandlik tavamenetlus (esimene lugemine)
- ***II seadusandlik tavamenetlus (teine lugemine)
- ***III seadusandlik tavamenetlus (kolmas lugemine)

(Märgitud menetlus põhineb õigusakti eelnõus esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusakti eelnõu muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes märgistatakse õigusakti eelnõusse tehtud muudatused **paksus kaldkirjas**. *Tavalises kaldkirjas* märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele ja tähistab neid õigusakti eelnõu osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või väljajätmised mõnes keeleversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul on vaja vastavate osakondade nõusolekut.

Kui õigusakti eelnõus soovitakse muuta kehtivat õigusakti, märgitakse muudatusettepaneku päises kolmandale reale viide kehtivale õigusaktile ning neljandale reale viide muudetavale sättele. Kui Euroopa Parlament soovib muuta kehtivat sätet, mida õigusakti eelnõus ei muudeta, märgistatakse muutmata jäävad tekstiosad **paksus kirjas**. Väljajäetav tekstiosa tähistatakse sümboliga [...].

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT . 5	
SELETUSKIRI.....	20
TRANSPORDI- JA TURISMIKOMISJONI ARVAMUS	24
MENETLUS.....	33

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 97/68/EÜ kohanduskava alusel turule viidavaid mootoreid käsitlevate sätete osas

(KOM(2010)0362 – C7-0171/2010 – 2010/0195(COD))

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (KOM(2010)0362);
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artiklit 114, mille alusel komisjon esitas Euroopa Parlamendile ettepaneku (C7-0171/2010);
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3;
 - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 27. detsember 2010. aasta arvamust¹;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 55,
 - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjoni raportit ja transpordi- ja turismikomisjoni arvamust (A7-0080/2011),
1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon kavatseb seda oluliselt muuta või selle muu tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

(1) Direktiiv 97/68/EÜ⁹ käsitleb väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavate mootorite heitmeid.

Muudatusettepanek

(1) Direktiiv 97/68/EÜ⁹ käsitleb väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavate mootorite heitmeid **ja**

¹ ELT C ... / Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata.

Enamiku kompressioonsüütega mootorite tüübikinnitusmenetlustes kohaldatakse praegu III A etapi heitkoguste piirväärtusi, mis asendatakse rangemate III B etapi piirväärtustega. Alates 1. jaanuarist 2010 kehtivad uued piirväärtused nimetatud mootorite tüübikinnitusmenetlustes ja alates 1. jaanuarist 2011 nende mootorile turule viimisel.

õhusaasteainete piirväärtusi eesmärgiga kaitsta inimeste tervist ja keskkonda.

Enamiku kompressioonsüütega mootorite tüübikinnitusmenetlustes kohaldatakse praegu III A etapi heitkoguste piirväärtusi, mis asendatakse rangemate III B etapi piirväärtustega. Alates 1. jaanuarist 2010 kehtivad uued piirväärtused nimetatud mootorite tüübikinnitusmenetlustes ja alates 1. jaanuarist 2011 nende mootorile turule viimisel.

Selgitus

Kooskõla tagamiseks direktiivi 97/68/EÜ artikliga 1, mis sätestab eesmärgina liikmesriikide heitmestandardite ja tüübikinnitusmenetluste ühtlustamise, mis on seotud väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavate mootorite heitmetega.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt Põhjendus 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1 a) Direktiivi 97/68/EÜ läbivaatamist valmistatakse praegu komisjonis ette kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/24/EÜ artiklis 2 sätestatud soovitustega.

Tagamaks läbivaadatud direktiivi vastavuse ELi õhukvaliteedi standarditele ning võttes arvesse kogemusi, teaduslikke tõendeid ja olemasolevat tehnoloogiat, peaks komisjon eelseisval direktiivi 97/68/EÜ läbivaatamise käigus mõju hindamisel tegema järgmist:

– tegema ettepaneku uue heitkoguste piirväärtuse etapi – V etapi – kohta, mis tuleks viia kooskõlla Euro VI normidega raskeveokite kohta;

– kehtestama tahkete osakeste vähendamise uued nõuded, täpsemalt tahkete osakeste arvu (PN) piirväärtuse, mis kehtiks mootorite kõikide kategooriate kohta ja millega tagatakse ülipeente

osakeste tõhus vähendamine;

– kindlaks määrama üldise meetodi, kuidas edendada saaste vähendamise norme ja järelkäitlussüsteemide paigaldamist praegustele väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele, tuginedes praegu ÜRO Euroopa majanduskomisjoni egiidi all toimuvatele aruteludele heitekontrolliseadmete paigaldamise ühtlustatud nõuete üle. Liikmesriigid võivad kooskõlas uusima tehnoloogiaga jätkata meetmete rakendamist nende masinate kasutamiseks enne ülalnimetatud üldise metoodika kehtestamist, tehes seda töötajate kaitseks ning tundlikes piirkondades, kus ületatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiivis 2008/50/EÜ (välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta)¹ sätestatud heitkoguste piirväärtusi, tingimusel et need meetmed on kooskõlas põhimõttega „saastaja maksab”, ei ole diskrimineerivad ja on sihipärased;

– kehtestama meetodi liikurmasinate ja sõidukite perioodiliseks kontrollimiseks, et kindlaks teha, kas nende tegelikud heitkogused vastavad registreerimisel antud väärtustele;

– selgitama võimalust ühtlustada spetsiifilised raudtee heitenormid Põhja-Ameerika EPA normidega, et tagada heitkogustele seatud piirmääradega kooskõlas olevate jõukohase hinnaga mootorite kättesaadavus.

¹ ELT L 152, 11.6.2008, lk 1.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek

(2) Üleminek III B etapile tähendab tehnoloogilist hüpet ja toob kaasa märkimisväärsed rakenduskulud, sest mootorid tuleb ümber projekteerida ja välja tuleb töötada tipptasemel tehnilised lahendused. ***Mootorite ja seadmete tootjad seisavad aga silmitsi tõsiste majandusprobleemidega.***

Muudatusettepanek

(2) Üleminek III B etapile tähendab tehnoloogilist hüpet ja toob kaasa märkimisväärsed rakenduskulud, sest mootorid tuleb ümber projekteerida ja välja tuleb töötada tipptasemel tehnilised lahendused. ***Need kulud võivad olla rasked kanda väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele, kelle jaoks on nõuete täitmise kulud proportsionaalselt suuremad.***

Ülemaailmne finants- ja majanduskriis ei anna põhjust keskkonnastandardite leevendamiseks. ***Investeeringud keskkonnasõbralikesse tehnoloogiatesse on tulevase majanduskasvu, töökohtade loomise ja tervishoiu edendamiseks olulised.***

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek

(5) ***III A etapilt III B etapile ülemineku perioodil tuleks tõsta*** kohanduskava alusel turule viidavate mootorite (v.a mootorvagunite ja ***vedurite*** käiturite) protsent ***20 %-lt 50 %-ni*** tootja aasta ***müüginahust*** vastavas mootorikategoorias. ***Vastavalt tuleks kohandada ka kohanduskava alusel turule viidavate mootorite maksimaalset lubatud arvu.***

Muudatusettepanek

(5) III B ***etapi*** perioodil ***peaks*** kohanduskava alusel turule viidavate mootorite (v.a mootorvagunite, ***vedurite*** ja ***siseveelaevade*** käiturite) protsent ***suurenema 20%lt kuni 30%ni*** tootja aasta ***turuleviimise mahust*** vastavas mootorikategoorias.

Peaks jääma alternatiivne võimalus viia turule kindel arv mootoreid kohanduskava alusel. Nende mootorite arv ei tohi ületada XIII lisa punktis 1.2.2. näidatud väärtusi.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek

(6) Kohanduskava eeskirju tuleks kohandada, et need laieneksid **ka mootorvagunite ja** vedurite käitamiseks kasutatavatele mootoritele.

Muudatusettepanek

(6) Kohanduskava eeskirju tuleks kohandada, et need laieneksid **rangelt piiratud ajavahemikuks** vedurite käitamiseks kasutatavatele mootoritele.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt Põhjendus 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6 a) Välisõhu kvaliteedi parandamine on paljudes liikmesriikides tungiv vajadus, mis nõuab direktiiviga 2008/50/EÜ vastavuse tagamiseks otsustavamalt tegutsemist. Heitkoguste algpõhjuste, sealhulgas väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate heitkoguste vähenemisega tegelemine on nende eesmärkide saavutamiseks hädavajalik;

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt Põhjendus 6 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6 b) Selle direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid masinaid käitavad ettevõtted peaksid saama abi Euroopa või liikmesriikide vastavatest toetusprogrammidest. Tuleks kaaluda võimalust nõuda nende programmide kaudu toetuse saajatelt oma valdkonna parimate olemasolevate tehnoloogiate kasutamist. Toetada tuleks ainult neid ettevõtteid, kes kasutavad parimatele

heitenormidele vastavaid tehnoloogiaid.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

(7) Direktiiviga ettenähtud meetmed võetakse, et aidata tööstusharul toime tulla ajutiste raskustega. *Seetõttu kohaldatakse neid ajutiselt III A etapilt III B etapile ülemineku perioodil ja nende kehtivusaeg lõpeb hiljemalt 31. detsembril 2013.*

Muudatusettepanek

(7) Direktiiviga ettenähtud meetmed võetakse, et aidata tööstusharul toime tulla ajutiste raskustega, *need meetmed ei too endaga kaasa pidevat kohandamist ning üldiselt peaks nende rakendamise aeg piirduma III B etapi kestusega või kolme aastaga, juhul kui järgnevat etappi ei ole.*

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt Artikkel 1 – punkt -1 (uus) Direktiiv 97/68/EÜ Artikkel 2 – uus taane

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*(-1) Artiklile 2 lisatakse järgmine taane:
– järelkäitlussüsteem tahkete osakeste vähendamiseks: seadmed ja filtrite süsteemid, mille puhul tahkete osade kõrvaldamise tulemuslikkus on vähemalt 90% ja arvuline kriteerium on 10¹² kWh,*

Selgitus

Direktiivis 97/68/EÜ puudub tahkete osade vähendamise järelkäitlussüsteemi määratlus, mis vastaks tehnoloogia uusimale tasemele. Allmaakaevandamises kasutatavate (ehitus)masinate puhul on aga diisliosakeste filtrisüsteemid juba aastaid olnud kohustuslikud, et kaitsta töötajaid. ELi õigusaktides selge määratlus puudub ja see tekitab ametiasutustele ja tootjatele tõlgendamisraskusi.

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 1

Direktiiv 97/68/EÜ

Artikkel 4 – lõige 6

Komisjoni ettepanek

(6) Muul otstarbel kui siseveelaevade käitamiseks kasutatavaid diiselmootoreid võib lisaks lõigetes 1–5 sätestatule turule viia kohanduskava alusel vastavalt XIII lisas viidatud menetlusele.

Muudatusettepanek

(6) Muul otstarbel kui **mootorvagunite ja** siseveelaevade käitamiseks kasutatavaid diiselmootoreid võib lisaks lõigetes 1–5 sätestatule turule viia kohanduskava alusel vastavalt XIII lisas viidatud menetlusele.

Selgitus

III B etapi nõuetega vastavuses olevad mootorvagunid on juba olemas ning ka mootorilahendused on olemas. Mootorvagunid „laenavad“ tavaliselt mootoreid raskeveokitelt, mille jaoks on olemas III B lahendused. Seetõttu tuleks mootorvagunid kohandamiskavast välja jätta, nagu on lubatud direktiivis 2004/26/EÜ.

Muudatusettepanek 11

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2 – alapunkt -a (uus)

Direktiiv 97/68/EÜ

Artikkel 10 – lõige 1 a – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(-a) Lõikes 1 a kustutatakse teine lõik.

(-a b) lisatakse järgmised lõigud:

„1 b. Algselt III A etapi nõuetele mittevastava või üksnes III A etapi nõuetele vastava mootoriga varustatud mootorvagunile, rongikoosseisule või vedurile paigaldatav asendusmootor peab vastama vähemalt III A etapis määratletud püürväärtustele, juhul kui

i) III B etapi nõuete rakendamine suurendaks olulisi tehnilisi probleeme seoses gabariitide, teljekoormuse, kere/šassi ehituse või mootori(te) mitmesuguste kontrollisüsteemidega ja kokkuvõttes seaks kahtluse alla projekti

majandusliku põhjendatuse, või

ii) puuduvad III B etapi nõuetele vastavad mootorid, mida saaks paigaldada mootorvagunile või vedurile.

Selliste mootorite kohta ei kehti artikli 9 punktid 3 g, 3 i ja 4.

1 c. Lõige 1b kehtib viie aasta jooksul alates III B etapi kohaldamise alguskuupäevast.

1 d. Vastavalt lõigetele 1 a, 1 b ja 1 c turule viidud mootoritele tuleb paigaldada silt kirjaga „ASENDUSMOOTOR“ või lisada sama tekst kasutusjuhendisse.

1 e. Komisjon esitab igal aastal Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande vedurite arendamisel tehtud edusammude kohta vastavalt III B etapi nõuetele.

Muudatusettepanek 12

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2 – alapunkt -a c (uus)

Direktiiv 97/68/EÜ

Artikkel 10 – lõige 1 d ja lõige 1 e (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(-a c) lisatakse järgmised lõigud:

„1 d. Erandina võivad liikmesriigid lubada toota ja paigaldada III A etapi nõuetele mittevastavaid asendusmootoreid järgmistel juhtudel:

i) kui III A etapi nõuete rakendamine tekitab olemasoleva mootorvaguni, rongikoosseisu või veduri vahetamisel või uuendamisel tõsiseid tehnilisi probleeme seoses rööpavahe, teljekoormuse, kere/šassi ehituse või mootori(te) mitmikkäitamise juhtsüsteemidega, ohustades sellega projekti majanduslikku elujõudu; eeldusel, et taotlusega on kaasas mõjuhinnang, kus põhjendatakse piisavalt erandi tegemist ning mis tõendab, et üldine heitkoguste tase

paraneb võrreldes algsete mootoritega.

ii) kui pärast mootorvaguni-, rongikoosseisu või veduriõnnetust või katastroofini viivat mootoririket tekitaks III A etapi nõuete rakendamine olulisi tehnilisi raskusi, ohustades sellega kahjustunud mootorvaguni või veduri kuluefektiivset remontimist. Selliste mootorite suhtes artikli 9 lõikeid 3 g, 3 i ja 4 a ei kohaldata. Erandi lubamise korral peab erandit lubav liikmesriik kuue kuu jooksul esitama komisjonile ja teiste liikmesriikide tüüvikinnitusasutustele paber kandjal ning elektroonilisel kujul dokumendi, milles on kirjas:

– erandi kordumatu viitenumber, mis on välja toodud iga konkreetse mootori juurde lisatud märgistusel;

– erandi laad, kaasa arvatud heitmete tasemete kirjeldus võrrelduna III A etapi alampiiride ja kohaldatavate sätete muude üksikasjadega;

– erandi lubamise täpne põhjendus, kaasa arvatud peamised tehnilised probleemid koos nende majanduslike ja ökoloogiliste tagajärgedega, samuti kirjeldused konstrueerimismeetmete kohta, mis on võetud III A etapi nõuetele vastamiseks, vajadusel ka teiste arengusuundade ning tööülesannete kohta;

– nende mootorite arv, mida erand puudutab, – andmed nende mootorite tootja ning tüübi ja seerianumbri kohta, millele kohaldatakse erandit;

– andmed raudteesõidukite seeriade kohta, millele mootorid paigaldatakse, ning nende sõidukite käituspiirkonnad;

– kõik muud erandi vajadust põhjendada aitavad asjaolud.

1 e. Lõigetes 1 a, 1 b ja 1 c sätestatud tingimustele vastava mootori turule laskmisel tuleb selle märgistusele või omaniku käsiraamatusse lisada tekst „ASENDUSMOOTOR“.

Selgitus

Kuna enamikus vanemates sõidukites ei ole piisavalt ruumi, et mahutada III B nõuetele vastavaid sama võimsusega mootoreid, siis võimalus asendada vanematesse sõidukitesse sobinud III A-le eelnenud ja III A mootorid III A nõudmistele vastavate mootoritega lubab tööstusel liikuda edasi III A etapi puhtamate heitenormide poole. Mõnel üksikjuhul, seoses sõidukite gabariitide, teljekoormuse ja ehituspiirangutega, on ka III A etapi mootorite paigaldamise puhul vajalikud erandid. Tööstuse esindajad on nõus, et iga sellise erandi võib teha üksnes range kontrolli ja piirangute tingimustes ning seda üksikasjalikult põhjendades.

Muudatusettepanek 13

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2 – alapunkt a

Direktiiv 97/68/EÜ

Artikkel 10 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

(7) Liikmesriigid lubavad I lisa 1. jao A alapunktides i, ii, *iv* ja v määratletud mootoreid kohanduskava alusel turule viia vastavalt XIII lisa sätetele.”

Muudatusettepanek

(7) Liikmesriigid lubavad I lisa 1. jao A alapunktides i, ii ja v määratletud mootoreid kohanduskava alusel turule viia vastavalt XIII lisa sätetele.

Mootoreid võib turule viia kohanduskava alusel alates III B etapi kohaldamise alguskuupäevast kuni etapi lõpuni, kuid mitte rohkem kui kolme aasta jooksul alates etapi algusest.

Muudatusettepanek 14

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2 – alapunkt b

Direktiiv 97/68/EÜ

Artikkel 10 – lõige 8

Komisjoni ettepanek

b) lisatakse lõige 8:

„(8) Koosõlas XIII lisa punkti 1.2 sätetega kohaldatakse kohanduskava üksnes III A etapilt III B etapile ülemineku perioodil ja selle kehtivusaeg

Muudatusettepanek

välja jäetud

lõpeb 31. detsembril 2013.”

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – 1. jagu – punkt 1.1.

Komisjoni ettepanek

1.1. Välja arvatud **III A etapilt III B etapile ülemineku periood**, peab lõpptootja taotlema mis tahes tüübikinnitusasutuselt luba, et **osta kohanduskava alusel** punktides 1.1.1 ja 1.1.2 nimetatud **kogustes oma mootoritarnijatelt mootoreid**, mis ei vasta sel ajahetkel kehtivatele, vaid vahetult eelneva etapi heitkoguste piirväärtustele.

Muudatusettepanek

1.1. Välja arvatud **vedurite ja mootorvagunite käitamiseks kasutatavad mootorid**, peab lõpptootja taotlema mis tahes tüübikinnitusasutuselt luba, et **lõpptootja mootoritootjad saaksid turule viia mootoreid, mida kasutab vaid lõpptootja. Välja arvatud III B etapp, ei ületa mootorite kogused** punktides 1.1.1 ja 1.1.2 nimetatud **koguseid**, mis ei vasta sel ajahetkel kehtivatele, vaid vahetult eelneva etapi heitkoguste piirväärtustele.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – 1. jagu – punkt 1.1.1.

Komisjoni ettepanek

1.1.1. Kohanduskava alusel turule viidavate mootorite arv ei tohi **ületada** üheski mootorikategoorias **20 %** kõnealuse kategooria mootoritega varustatud seadmete aastasest **müüginahust** asjaomase lõpptootja puhul (arvutatud viimase viie aasta keskmise müügi põhjal ELi turul). Kui lõpptootja on **müüinud** oma tooteid ELis vähem kui **5** aastat, arvutatakse tema keskmine **müüginahust** selle ajavahemiku põhjal, mil ta oma tooteid ELis on **turustanud**.

Muudatusettepanek

1.1.1. Kohanduskava alusel turule viidavate mootorite arv ei tohi üheski mootorikategoorias **ületada 20 %** kõnealuse kategooria mootoritega varustatud seadmete aastasest **turule viidud müüginahusest** asjaomase lõpptootja puhul (arvutatud viimase viie aasta keskmise müügi põhjal ELi turul). **Juhul** kui lõpptootja on **viinud** oma tooteid ELis **turule** vähem kui **viis** aastat, arvutatakse tema keskmine **müüginahust** selle ajavahemiku põhjal, mil ta oma tooteid ELis on **turule viinud**.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – 1. jagu – punkt 1.1.2.

Komisjoni ettepanek

1.1.2. Alternatiivse võimalusena punktis 1.1.1 sätestatule võib lõpptootja (välja arvatud mootorvagunite ja vedurite käitamiseks kasutatavate mootorite puhul) taotleda luba, et **tema mootoritarnijad** saaksid kohanduskava alusel turule viia kindla arvu mootoreid. Üheski mootorikategoorias ei tohi mootorite arv ületada järgmisi väärtusi:

Muudatusettepanek

1.1.2. Alternatiivse võimalusena punktis 1.1.1 sätestatule võib lõpptootja (välja arvatud mootorvagunite ja vedurite käitamiseks kasutatavate mootorite puhul) taotleda luba, et **lõpptootja mootoritootjad** saaksid kohanduskava alusel turule viia kindla arvu mootoreid, **mida kasutab vaid lõpptootja**. Üheski mootorikategoorias ei tohi mootorite arv ületada järgmisi väärtusi:

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – punkt 1.2.

Komisjoni ettepanek

1.2. **III A etapilt III B etapile ülemineku perioodil** peab lõpptootja taotlema (välja arvatud mootorvagunite ja vedurite käitamiseks kasutatavate mootorite puhul) mis tahes tüübikinnitusasutuselt luba, et **osta kohanduskava alusel** punktides 1.2.1 ja 1.2.2 nimetatud **kogustes oma mootoritarnijatelt** mootoreid, mis ei vasta sel ajahetkel kehtivatele, vaid vahetult eelneva etapi piirväärtustele.

Muudatusettepanek

1.2. **Ilma et see piiraks punkti 1.1 kohaldamist**, peab lõpptootja **III B etapi jooksul, kuid mitte rohkem kui kolme aasta jooksul selle etapi kohaldamise algusest** (välja arvatud mootorvagunite ja vedurite käitamiseks kasutatavate mootorite puhul) taotlema mis tahes tüübikinnitusasutuselt luba, et **lõpptootja mootoritootjad saaksid viia turule mootoreid, mida kasutab vaid lõpptootja. Nende mootorite kogus**, mis ei vasta sel ajahetkel kehtivatele, vaid vahetult eelneva etapi piirväärtustele, **ei tohi ületada** punktides 1.2.1 ja 1.2.2 nimetatud **koguseid**.

Muudatusettepanek 19

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – punkt 1.2.1.

Komisjoni ettepanek

1.2.1. Kohanduskava alusel turule viidavate mootorite arv ei tohi üheski mootorikategoorias ületada **50 %** kõnealuse kategooria mootoritega varustatud seadmete aastasest **müügimahust** asjaomase lõpptootja puhul (arvutatud viimase viie aasta keskmise müügi põhjal ELi turul). Kui lõpptootja on **müünud** oma tooteid ELis vähem kui **5** aastat, arvutatakse tema keskmine **müügimaht** selle ajavahemiku põhjal, mil ta oma tooteid ELis on **turustanud**.

Muudatusettepanek

1.2.1. Kohanduskava alusel turule viidavate mootorite arv ei tohi üheski mootorikategoorias ületada **30 %** kõnealuse kategooria mootoritega varustatud seadmete aastasest **turule viidud müügikogusest** asjaomase lõpptootja puhul (arvutatud viimase viie aasta keskmise müügi põhjal ELi turul). **Juhul** kui lõpptootja on **viinud** oma tooteid ELis **turule** vähem kui **viis** aastat, arvutatakse tema keskmine **müügikogus** selle ajavahemiku põhjal, mil ta oma tooteid ELis on **turule viinud**.

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – punkt 1.2.2. – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

1.2.2. Alternatiivse võimalusena punktis 1.2.1 sätestatule võib lõpptootja taotleda luba, et tema mootoritarnijad saaksid kohanduskava alusel turule viia kindla arvu mootoreid. Üheski mootorikategoorias ei tohi mootorite arv ületada järgmisi väärtusi:

Muudatusettepanek

1.2.2. Alternatiivse võimalusena punktis 1.2.1 sätestatule võib lõpptootja taotleda luba, et lõpptootja mootoritootjad saaksid turule viia kindla arvu mootoreid, mida kasutab vaid lõpptootja. Üheski mootorikategoorias ei tohi mootorite arv ületada järgmisi väärtusi:

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 1997/68/EÜ

XIII lisa – punkt 1.3.

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1.3 Mootorvagunite käitamiseks kasutatavate mootorite puhul kohaldatakse punktis 1.1.1 määratletud kohanduskava alates III A etapilt III b etapile ülemineku perioodi algusest.

välja jäetud

Selgitus

III B etapi nõuetega vastavuses olevad mootorvagunid on juba olemas ning ka mootorilahendused on olemas. Mootorvagunid „laenavad“ tavaliselt mootoreid raskeveokitelt, mille jaoks on olemas III B lahendused. Seetõttu tuleks mootorvagunid jätta kohanduskavast välja, nagu see on ette nähtud direktiivis 2004/26/EÜ.

Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – punkt 1.4.

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1.4 Vedurite käitamiseks kasutatavate mootorite puhul võib lõpptootja III A etapilt III b etapile ülemineku perioodil taotleda luba, et tema mootoritarnijad saaksid kohanduskava alusel turule viia maksimaalselt **12** vedurite käitamiseks ettenähtud mootorit.

Vedurite käitamiseks kasutatavate mootorite puhul võib lõpptootja III A etapilt III B etapile ülemineku perioodil taotleda luba, et tema mootoritarnijad saaksid kohanduskava alusel turule viia maksimaalselt **20** vedurite käitamiseks ettenähtud mootorit. **Samuti võib lõpptootja taotleda luba, et tema mootoritarnijad saaksid täiendavalt turule viia maksimaalselt 10 mootorit, mis paigaldatakse veduritele, mis vastavad GERT 8073 teise väljaande ehitiste gabariitide nõuetele, mis määratakse kindlaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/57/EÜ (ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta)¹ artikli 17 lõikes 3 nimetatud siseriiklike**

tehniliste eeskirjadega.

Kohanduskava rakendatakse vaid juhul, kui tehnilised põhjused ei võimalda III B etapi piirväärtusi täita.

¹ *ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.*

Muudatusettepanek 23

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – 1. jagu – punkt 1.5. – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

1.5. Lõpptootja lisab tüübikinnitusasutusele esitatavale taotlusele järgmise teabe:

Muudatusettepanek

1.5. (Ei puuduta eestikeelset versiooni.)

Muudatusettepanek 24

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – 1. jagu – punkt 1.7.

Komisjoni ettepanek

1.7. Selleks et tõendada mis tahes mootori kohta esitatud väite või sellele paigutatud märgise õigsust, mis kinnitab, et mootor on turule viidud kohanduskava alusel, esitab lõpptootja kõikidele seda taotlevatele liikmesriikide tüübikinnitusasutustele kogu teabe, mida tüübikinnitusasutus vajalikuks peab.

Muudatusettepanek

1.7. Selleks et **kontrollida ja** tõendada mis tahes mootori kohta esitatud väite või sellele paigutatud märgise õigsust, mis kinnitab, et mootor on turule viidud kohanduskava alusel, esitab lõpptootja kõikidele seda taotlevatele liikmesriikide tüübikinnitusasutustele kogu teabe, mida tüübikinnitusasutus vajalikuks peab.

SELETUSKIRI

Väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate diiselmootorite süsinikoksiidi (CO), süsivesinike (HC), lämmastikoksiidide (NOx) ja tahkete osakeste (PM) heitmete piirmäärad on kehtestatud direktiivis 97/68/EÜ. Direktiivi läbivaatamisel 2004. aastal (direktiiv 2004/26/EÜ) võeti vastu praegu kehtivad IIIA etapi piirmäärad ning määrati tähtajad ja piirväärtused IIIB etapiks. Uute ja rangemate piirmäärade järkjärguline kohaldamine vastavalt võimsuskategoriale algab 2011. aasta jaanuarist. Direktiiv hõlmab muuhulgas mitmesuguseid maismaal, nt ehituses, metsanduses ja põllumajanduses kasutatavaid masinaid. Samuti kuuluvad direktiivi kohaldamisalasse vedurid, mootorvagunid ja siseveelaevad.

Direktiiv hõlmab väga mitmesuguseid masinatootjaid (hinnanguliselt 1500 ettevõtjat), kellest paljud ei tooda nimetatud masinates kasutatavaid mootoreid. Mootoreid toodab paar üksikut suurettevõtet.

Samuti kehtestati 2004. aasta direktiiviga nn kohanduskava, et hõlbustada tootjate üleminekut ühest etapist teise. Kohanduskava alusel on tootjal lubatud kahe järjestikuse piirväärtuste etapi vahelisel ajavahemikul viia turule piiratud arv masinaid, mille mootorid vastavad heitmete eelmise etapi piirväärtustele. Piirmääraks on kas 20% tootja aastakäibest (lähtuvalt tootja viie aasta keskmisest müüginahust) või kindel arv masinaid. Masinate arvu kindlaksmääramise võimalus on mõeldud väiksematele tootjatele. Kohanduskava hõlmab põllumajandus-, metsandus- ja ehitusmasinaid, mitte aga vedureid, mootorvaguneid ega siseveelaevu.

Väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate direktiiv moodustab tähtsa osa liidu keskkonnakaitset käsitlevatest õigusaktidest ning toetab oluliselt heitmete vähendamist. Suurema osa sektori heitkogustest moodustavad tahkete osakeste ja lämmastikoksiidide heitmed. Väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate tahkete osakeste heitmete hinnanguline maht ELi 27 liikmesriigis on 7% (maanteetranspordis 13%) ja 16% kõigist lämmastikoksiidide heitmetest ELi 27 liikmesriigis pärineb väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate sektorist (maanteetranspordist 42%).

Komisjoni ettepanek

Käesoleva komisjoni ettepaneku sihiks on kohandamiskava laiendamine.

Esiteks teeb komisjon ettepaneku suurendada praegust 20% piirmäära 50%ni. Ka arvmäärasid kohandatakse vastavalt.

Teiseks soovib komisjon lisada kohanduskavasse mootorvagunite ja vedurite käitamiseks kasutatavad mootorid. Vedurite puhul – kuna nende turuosa on suhteliselt väike – soovib komisjon võtta piirarvuks kohanduskavas 12 vedurit. Mootorvagunite osas soovitatakse paindlikkust 20% ulatuses.

Need suurendatud paindlikkuse meetmed peaksid aeguma 31. detsembril 2013.

Komisjon põhjendab oma ettepanekut peamiselt majanduskriisiga. Alates 2008. aasta sügisest kannatab suurem osa ELis asuvas väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate tööstusest majanduskriisi tagajärgede all, eriti tugevasti on müügimaht vähenenud ehitus- ja põllumajandusmasinate sektoris. Komisjon väidab, et IIIB etapi piirväärtuste järgimiseks vajalikud kulutused on kriisist nõrgestatud tööstuse jaoks liiga suured.

Paindlikkuse suurendamise põhjusena nimetab komisjon ka tehniliste lahenduste puudumist IIIB etapi mootorite jaoks, selgitades, et tootjad ei saa alustada masinakere ümberprojekteerimist, kui puudub vastav mootor. Komisjon peab seda suurimaks takistuseks, mis ei lase veduritootjatel IIIB etapi nõudeid täita.

Komisjoni ettepanek on esitatud väga hilja, arvestades, et heitkoguste uute piirmäärade esimest etappi kohaldatakse alates 2011. aasta jaanuarist.

Kuna komisjonis on ühtlasi ettevalmistamisel kogu direktiivi 97/68/EÜ läbivaatamine, teeb raportöör ettepaneku tuua selle tähtaeg ettepoole ja hoiduda õigusaktide tükkisest parandamisest, sest see kahjustab õigusloomeprotsessi.

Raportööri ettepanek

Raportöör näeb komisjoni ettepanekus arvukalt probleeme. Suurim probleem seisneb põhimõttes, sest komisjoni ettepaneku vastuvõtmine võib luua ohtliku pretsedendi, mille najal keskkonnakaitse valdkonna õigusakte hakatakse valdkondlikel majanduslikel põhjendustel nõrgestama.

Ettepaneku vastuvõtmisega rikutaks ka nõuete täitmisele ergutamise ja esimeste täitjate premeerimise põhimõtet. Direktiiv jõustus 2004. aastal, jättes tööstusele parasjagu aega nõuete täitmiseks. Ettevõtjaid, kes selle aja jooksul ei ole nõudmisi täitnud, ei tohiks tegevusetuse eest premeerida; samuti ei tohiks nõuded täitnud ettevõtjaid õigeaegse tegutsemise eest karistada.

Kuigi ettepanek on suhteliselt piiratud, tekitab selle hoiak keskkonnakaitse valdkonna kooskõlastatud õigusaktide rakendamise suhtes tõsiseid küsimusi. Õigusaktid peaksid andma ettevõtjatele kindluse, et kõikidele kehtivad võrdsed tingimused ja kõik täidavad neid – käesoleva ettepanekuga aga rikutakse seda põhimõtet.

Tervis ja keskkond

Direktiivis seatud tahkete osakeste piirmäär IIIB etapis on umbes 90% madalam ja lämmastikoksiidide piirmäär umbes 30% madalam kui IIIA etapis. Komisjoni mõjuhinnaangus on öeldud, et kui kõik tootjad kasutaksid esimesel aastal paindlikkusvõimalused täielikult ära, suureneksid heitmed sellel aastal umbes 0,3%, kui paindlikkust suurendataks 20%lt 50%le.

Selles hinnangus ei arvestata aga otsuse pikaajalist mõju. Kõnealuste masinate eluiga on võrdlemisi pikk – ehitustöomasinate mootoritel umbes 16 aastat ehk 10 000 tundi¹, veduritel

¹ Vt http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/_getdocument.cfm?doc_id=5017

veelgi pikem. Nii võib paindlikkuse suurendamise kahjulik mõju ulatuda aastakümnete kaugusele.

Väärib märkimist, et paljudel liikmesriikidel on raskusi õhu kvaliteedi standardeid käsitlevate õhukvaliteedi ja õhusaasteainete siseriiklike ülemmäärade direktiivide täitmisega. Näiteks Rahvusvahelise Rakendusliku Süsteemanalüüsi Instituudi (IIASA) prognoos järgmise õhusaasteainete siseriiklike ülemmäärade raporti jaoks on, et väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate sektorist pärinevate lämmastikoksiidide heitmete osakaal kasvab 2020. aastaks kuni 20%ni. Heitmete vähendamine algallikast lähtudes on õhukvaliteedi standardite saavutamiseks väga tähtis, mistõttu ühe tähtsaima algallika suhtes kehtivate nõuete leevendamisse ei saa kergekäeliselt suhtuda.

Peale selle ei võeta üldhinnangus arvesse kõnealuste heitmete kohalikku mõju. Väga sageli rakendatakse väljaspool teid kasutatavaid liikurmasinaid linna- või pooleldi linnastunud keskkonnas ning töötajate vahetus läheduses. Uuringute kohaselt vähenevad tervishoiukulud tunduvalt, kuid neid kahjulikke heitmeid vähendada. Käesolevaga sarnanevate meetmete kulude arvutamisel tuleks seda arvesse võtta.

Suurendatud paindlikkusest tuleneda võiva kokkuhoiu arvutamisel jätab komisjon tervishoiu, keskkonna ja rangemate heitkoguste nõuete keeruka vastasmõju arvesse võtmata. Kui majanduslikku kasu saavad peamiselt ettevõtjad, siis väliskulud jäävad ühiskonna kui terviku kanda.

Sellega seoses võiks mõelda ELi ehitussektorile, kus iga päev peavad sajad tuhanded töölised ehitusplatsidel heitkogustega kokku puutuma. Oleks huvitav näha uurimust selle mõju kohta ehitustööliste tervisele ja liikmesriikide tervishoiusüsteemile.

Majanduslikud väljavaated

Majanduskriis on reaalne, kuid taastumise märke on juba näha. Sedamööda kuidas müügiimaht taas kasvab, väheneb komisjoni ettepaneku põhjendatus. Mis puutub suurematesse tootjatesse, kellele andmed on kergemini kättesaadavad, siis nende müük on küll väiksem kui valdkonna nõndanimetatud buumiaastatel, kuid buumieelsete aastatega võrreldes ei ole praegused müügiarvud oluliselt väiksemad. Arvestades sellega, et IIIB etapi jaoks vajalikud õigusaktid ja piirväärtused on paigas juba alates 2004. aastast, millele järgnesid valdkonna jaoks mõned erakordselt edukad aastad, kaotab arenguks vajalike ressursside puudumise väide usutavuse.

Ühtlasi tuleb märkida, et komisjon ei oska esitada mingeid hinnanguid selle kohta, kui suurel osal tööstusest on nõuete täitmisega raskusi.

Veidi laiem pilk näitab, et leidub ka ettevõtteid, kes paindlikkuse suurendamisest kahju saavad – Euroopas on arvukalt suuremaid ja väiksemaid ettevõtteid, kus toodetakse järelkäitlussüsteeme ja osakestefiltreid. Nende jaoks on heitkogustele rangemate standardite kehtestamine üksnes kasulik.

Raportöör tahaks vastu vaielda ka komisjoni väitele, nagu kaotaksid tootjad konkurentsivõime, kui peaksid rangemaid keskkonnakaitse õigusakte täitma. Keskkonnakaitset toetavate uuenduste ja vähe heitkoguseid tekitava tehnoloogia

väljatöötamiseks on vaja toetavat õigusloomeraamistikku. ELi 2020. aasta eesmärkide saavutamiseks ja mõõduka süsinikutarbimisega ühiskonna poole liikumiseks tuleb minna edasi ja mitte tagasi.

Et aga väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate olukord, kelle jaoks nõuete täitmise kulud on suhteliselt suuremad, võib muutuda eriti raskeks, pooldab raportöör paindlikkuse suurendamist spetsiaalselt VKEde jaoks, st XIII lisa artiklis 1.2.2. toodud arvmäärade suurendamist, nagu komisjoni ettepanekus soovitatakse.

See võimaldab VKEdel vähendada teadus- ja arendustegevuse maksimaalkulusid ning muid ümberprojekteerimise kulusid ja samas annab võimalusse jaotada need kulud pikemale ajavahemikule.

Raportöör möönab, et vedurite puhul on nõuete täitmine eriti keeruline, sest IIIB etapi nõuetele vastavaid vedureid pakuvad vaid üksikud tootjad ning uute, kogukamate IIIB-mootorite paigaldamisel vanematele veduritele tekib tõsiseid raskusi. Et aga turg on suhteliselt piiratud, IIIB etapi nõuetele vastavad lahendused juba olemas ja paindlikkuse eesmärgiks on anda üksnes piiratud võimalus varasema etapi vedurite kasutamiseks, soovib raportöör suurendada vedurite arvu 20ni.

Kuna vedurite puhul näib IIIB etapile vastavate lahenduste väljatöötamise tempo olevat eriti aeglane, peab raportöör vajalikuks, et komisjon sellele sektorile erilist tähelepanu pööraks ja Euroopa Parlamendile muudatustest aru annaks.

Peale selle, kuna peatselt algab direktiivi 97/68/EÜ läbivaatamine, soovib raportöör, et komisjon arvestaks vedurite sektori võimalike uuendustega ja teeks kooskõlastatud jõupingutusi nõuete vastavusseviimiseks Ameerika Ühendriikide õigusaktidega.

26.1.2011

TRANSPORDI- JA TURISMIKOMISJONI ARVAMUS

keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonile

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 97/68/EÜ kohanduskava alusel turule viidavaid mootoreid käsitlevate sätete osas (KOM(2010)0362 – C7-0171/2010 – 2010/0195(COD))

Arvamuse koostaja: Olga Sehnalová

LÜHISELGITUS

Komisjoni ettepaneku kokkuvõte

Direktiiviga 97/68/EÜ (väljaspool teid kasutatavad liikurmasinad) kehtestatakse piirmäärad süsinikoksiidi (CO), süsivesinike (HC), lämmastikoksiidide (NOx) ja tahkete osakeste (PM) heitmetele, mida tekitavad ehitus-, põllutöö- ja metsatöömashinatele, mootorvagunitele ja veduritele ning siseveelaevadele paigaldatud diiselmootorid, samuti püsikiirusega mootorid ning erinevates masinates ja seadmetes kasutatavad väikesed bensiinimootorid.

Alates 1. jaanuarist 2011 asendatakse praegu kehtivad III A etapi piirväärtused järkjärgult rangemate III B etapi piirväärtustega. III B etapi nõuetele vastavate mootorite tüübikinnitusi hakati andma 1. jaanuarist 2010. Kõnealused muutused mõjutavad väga erinevaid seadmete ja mootorite tootjaid (ligikaudu 1500 ELi ettevõtet).

Kohanduskava

Direktiiviga 2004/26/EÜ kehtestati nn kohanduskava, et hõlbustada üleminekut heitmete piirmäärade eri etappide vahel. Kohanduskava alusel on lõpptootjatel lubatud kahe järjestikuse heitmete piirväärtuste etapi vahelisel ajavahemikul lasta turule piiratud arvul väljaspool teid kasutatavaid liikurmasinaid, mis on varustatud mootoritega, mis vastavad heitmete eelmise etapi piirväärtustele. Kohanduskava kohaldatakse kompressioonsüütega (diiseli-) mootoritega ehitus-, põllutöö- ja metstöömashinate suhtes, püsikiirusega mootoritega generaatorite ja pumpade suhtes, aga seda ei kohaldata diiselmootorvedurite, mootorvagunite ega siseveelaevade suhtes. Kavaga võimaldatakse lõpptootjatel lasta turule kas 1) igas mootori võimsuskategoorias piiratud arvul seadmeid, mille käive ei ületa 20% lõpptootja seadmete aastakäibest, või 2) kindlaksmääratud arvu seadmeid. Teine võimalus on ette nähtud väiksematele ettevõtjatele, kes toodavad väiksemal arvul mootoreid.

Majanduslikud aspektid ja konkurentsivõime

Tootjad peavad heitkoguste uute piirväärtustega kohanemiseks tegema märkimisväärseid kulutusi. Sellised kulud on näiteks teadus- ja arendustöö kulud, seadmete ümberprojekteerimise kulud, järelkäitlusseadmete kulud, dokumendi- ja märgistuskulud jne. Lisaks on väljaspool teid kasutatavaid liikurmasinaid tootvaid Euroopa ettevõtjad ootamatult ja rängalt tabanud ülemaailmne finants- ja majanduskriis, mis kõige enam mõjutas ehitus- ja põllutööseadmete tootjaid. Müüginahuh järsk langus (42% võrra 2009. aastal) kahandas oluliselt tulu ja vabu vahendeid, mille arvel tootjad saaksid rahastada teaduslik-tehnilist arendustööd, et varustada seadmed ja masinad direktiivis 97/68/EÜ ettenähtud tähtaegade jooksul III B etapi nõuetele vastavate mootoritega kõigi võimsuskategooriate ja rakenduste lõikes. Selline olukord mõjutab eriti väiksemaid lõpptootjaid.

Mootorvagunite ja vedurite osas jõudis komisjon pärast ekspertidega konsulteerimist järeldusele, et osa mootoritootjaid on teinud edusamme III B etapi nõuetele vastavate vedurimootorite väljatöötamisel, aga lõpptootjad ei ole veel täiesti valmis nimetatud nõuetele vastavate vedurite turule laskmiseks alates 1. jaanuarist 2012, nagu direktiiv 97/68/EÜ ette näeb. Direktiivis ei nähta ette III B etapi nõudeid siseveelaevadele, seepärast ei ole tarvis nende suhtes kohanduskava kasutada.

Ülemaailmselt on ainult ELil, USAl, Kanadal ja vähemal määral Jaapanil väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate mootorite heitmeid reguleerivate õigusaktide osas sarnased eesmärgid. Lisaks ELile on kohandusmeetmeid rakendatud ka USA-s ja Kanadas ning eeldatavalt on need ELis kehtiva süsteemiga võrreldes tootjate jaoks paindlikumad.

Teistes olulisemates piirkondades, näiteks Hiinas, Indias, Venemaal või Lääne-Ameerikas ei ole selliseid nõudeid kehtestatud. Seetõttu tuleb ELi väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate tootjatel võidelda kolmandate riikide tootjate kõlvatu konkurentsiga, kuna seadmete Euroopa Liitu importimisel kasutatavad kontrollimeetmed ei ole tõhusad.

Keskkonnaküsimused

Vaadeldava sektori õhusaastest annavad suurema osa tahked osakesed ja lämmastikoksiidid. Komisjoni mõjuhinnangus arvestatakse, et EL 27s annab väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate sektor 7% PM10 heitkogustest (maanteetranspordi osakaal on 13%). Kõigist EL 27 lämmastikoksiidide heitkogustest annab väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate sektor 16% ja maanteetransport 42%.

Kavandatud 50% kohanduskava kasutamisel suureneksid väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate kompressioonsüütega (diisel-) mootorite heitkogused esimese aastaga 0,3%, võrreldes praeguse 20% kavaga. Tuleb märkida, et muudatusettepanekus nähakse vaid ette uute rangemate heitkoguste piirväärtuste pikem juurutusaeg. Piirväärtused ise ei muutu. Ning lõpuks tuleb ka arvestada, et majanduskriisist põhjustatud müüginahuhude oluline langus on toonud kaasa ka heitkoguste vähenemise.

Eeltoodu põhjal teeb komisjon järgmised ettepanekud:

- 1) tõsta heitmete piirväärtuste III A ja III B etappide vahelisel ajavahemikul maismaal kasutatavatele masinatele paigaldatavate ja kohanduskava alusel turule lastavate mootorite

osakaal igas mootorikategoorias 20%-lt 50%-ni lõpptootja aasta müüginahust või alternatiivse võimalusena kohandada kohanduskava alusel turule lastavate mootorite maksimaalset lubatud arvu;

- 2) lisada kohanduskavasse mootorvagunite ja vedurite käitamiseks kasutatavad mootorid;
- 3) kõnealuste meetmete kehtivusaeg lõpeb 31. detsembril 2013.

Raportööri seisukoht

Raportööri arvates tuleb kaitsta nii sektori arengut ja konkurentsivõimet kui ka keskkonda. Seetõttu leiab raportöör, et ettepanek muuta direktiivi 97/68/EÜ on tasakaalustatud ning selle eesmärk on võimalikult tõhusalt leevendada praeguse majanduskriisi mõju masina- ja mootoritootjatele, et säilitada selles sektoris konkurentsivõime ja tööhõive, ning samas võimalikult vähendada negatiivset keskkonnamõju, mida põhjustab teatava hulga seniste, uutele heitenormidele mittevastavate mootorite väljavahetamise edasilükkumine.

Samas tahab raportöör juhtida tähelepanu küsimusele õiglasest konkurentsist maailmaturul ning keskkonnavenulike seadmete ELi importimise keelustamisele. Sellega seoses tuleks komisjonil paluda teada anda, kuidas ta kavatses kindlustada, et kolmandate riikide tootjad täidavad ELi eeskirju väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate mootorite heitmete kohta.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Transpordi- ja turismikomisjon palub vastutaval keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

(7) Direktiiviga ettenähtud meetmed võetakse, et aidata tööstusharul toime tulla ajutiste raskustega. Seetõttu kohaldatakse neid ajutiselt III A etapilt III B etapile ülemineku perioodil ja nende kehtivusaeg lõpeb hiljemalt 31. detsembril 2013.

Muudatusettepanek

(7) Direktiiviga ettenähtud meetmed võetakse, et aidata tööstusharul toime tulla ajutiste raskustega. Seetõttu kohaldatakse neid ajutiselt III A etapilt III B etapile ülemineku perioodil ja nende kehtivusaeg lõpeb hiljemalt 31. detsembril 2013. ***Võttes arvesse Ühendkuningriigi raudteevõrgu eripära ning III B etapi arendamise lisaaega ja kulusid, peaks kehtivusaeg Ühendkuningriigi jaoks lõppema 31. detsembril 2015.***

Selgitus

Direktiivi praegusel kujul kavandatud nõuded ei arvesta ei Ühendkuningriigi raudteevõrgu gabariitide ning kaalu erisusest tulenevate piirangutega ega sellist tüüpi mootorite jaoks eksisteeriva väikese nišituruga. Antud olukord ohustab raudteevedude kasvu ja takistab vedude ümbersuunamist maanteedelt raudteele, mis on ELi transpordipoliitika üks prioriteete.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2 – alapunkt -a a (uus)

Direktiiv 97/68/EÜ

Artikkel 10 – lõige 1 a – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

-a a) lõike 1a teine lõik jäetakse välja.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2 – alapunkt -a a (uus)

Direktiiv 97/68/EÜ

Artikkel 10 – lõiked 1 a, 1 b ja 1 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

-a a) lisatakse järgmised lõigud:

„1 b. Algselt III A etapi nõuetele mittevastava või üksnes III A etapi nõuetele vastava mootoriga varustatud mootorvagunile, rongikoosseisule või vedurile paigaldatav asendusmootor peab vastama vähemalt III A etapis määratletud piirväärtustele; selliste mootorite suhtes artikli 9 lõikeid 3 g, 3 i ja 4 a ei kohaldata.

1 c. Erandina võivad liikmesriigid lubada toota ja paigaldada III A etapi nõuetele mittevastavaid asendusmootoreid järgmistel juhtudel:

i) olemasoleva mootorvaguni, rongikoosseisu või veduri uuendamiseks või ümberehitamiseks, kui III A etapi

nõuete rakendamine suurendaks olulisi tehnilisi probleeme seoses gabariitide, teljekoormuse, kere/šassii ehituse või mootori(te) mitmesuguste kontrollisüsteemidega ja kokkuvõttes seaks kahtluse alla projekti majandusliku põhjendatuse;

ii) kui pärast mootorvaguni, rongikoosseisu või veduriga juhtunud õnnetust või tema mootori(te) katastroofini viiva rikke korral suurendaks etapi III A nõuete rakendamine olulisi tehnilisi probleeme ja lõpptulemusena seaks kahtluse alla purunenud mootorvaguni, rongikoosseisu või veduri kulutõhusa paranduse;

Selliste mootorite suhtes artikli 9 lõikeid 3 g, 3 i ja 4 a ei kohaldata.

Erandi lubamise korral peab erandit lubav liikmesriik kuue kuu jooksul esitama komisjonile ja liikmesriigi ametiasutusele paber kandjal ning elektroonilisel kujul dokumendi, milles on kirjas:

– erandi kordumatu viitenumber, mis on välja toodud iga konkreetse mootori juurde lisatud märgistusel;

– erandi laad, kaasa arvatud heitmete tasemete kirjeldus võrrelduna III A etapi alampüüride ja kohaldatavate sätete muude üksikasjadega;

– erandi lubamise täpne põhjendus, kaasa arvatud peamised tehnilised probleemid koos nende majanduslike ja ökoloogiliste tagajärgedega, samuti kirjeldused konstrueerimismeetmete kohta, mis on võetud III A etapi nõuetele vastamiseks, vajadusel ka teiste arengusuundade ning tööülesannete kohta;

– erandiks olevate mootorite arv;

– tootjate andmed ja erandiks olevate mootorite tüübid ning seerianumbrid;

– üksikasjad nende raudteesõidukite seeriade kohta, millele mootorid

*paigaldatakse, samuti nende
tööpiirkondade kohta;*

*– kõik muud erandi vajadust põhjendada
aitavad asjaolud*

*1d. Lõigetes 1 a, 1 b ja 1 c sätestatud
tingimustele vastava mootori turule
laskmisel tuleb selle märgistusele või
omaniku käsiraamatusse lisada tekst
„ASENDUSMOOTOR“.*

Selgitus

Kuna enamikes vanemates sõidukites ei ole piisavalt ruumi, et mahutada III B nõuetele vastavaid sama võimsusega mootoreid, siis võimalus asendada vanematesse sõidukitesse sobinud III A-le eelnenud ja III A mootorid III A nõudmistele vastavate mootoriga lubab tööstusel liikuda edasi III A etapi puhtamate heitenormide poole. Mõnel üksikjuhul, seoses sõidukite gabariitide, teljekoormuse ja ehituspiirangutega, on ka III A etapi mootorite paigaldamise puhul vajalikud erandid. Tööstuse esindajad on nõus, et iga sellise erandi võib teha üksnes range kontrolli ja piirangute tingimustes ning seda üksikasjalikult põhjendades.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2 – alapunkt b

Direktiiv 97/68/EÜ

Artikkel 10 – lõige 8

Komisjoni ettepanek

(8) Kooskõlas XIII lisa punkti 1.2 sätetega kohaldatakse kohanduskava üksnes III A etapilt III B etapile ülemineku perioodil ja selle kehtivusaeg lõpeb 31. detsembril 2013.”

Muudatusettepanek

*(8) Kooskõlas XIII lisa punkti 1.2 sätetega kohaldatakse kohanduskava üksnes III A etapilt III B etapile ülemineku perioodil ja selle kehtivusaeg lõpeb 31. detsembril 2013. **Ühendkuningriigi raudteevõrgus töötatavatele veduritele kehtib kohanduskava erandina kuni 31. detsembrini 2015.”***

Selgitus

Direktiivi praegusel kujul kavandatud nõuded ei arvesta ei Ühendkuningriigi raudteevõrgu gabariitide ning kaalu erisusest tulenevate piirangutega ega sellist tüüpi mootorite jaoks eksisteeriva väikese nišituruga. Antud olukord ohustab raudteevõrgu kasvu ja takistab vedude ümbersuunamist maanteedelt raudteele, mis on ELi transpordipoliitika üks prioriteete.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – 1. jagu – punkt 1.1

Komisjoni ettepanek

1.1. Välja arvatud III A etapilt III B etapile ülemineku periood, peab lõpptootja taotlema mis tahes tüübikinnitusasutuselt luba, et osta kohanduskava alusel punktides 1.1.1 ja 1.1.2 nimetatud kogustes oma mootoritarnijatelt mootoreid, mis ei vasta sel ajahetkel kehtivatele, vaid vahetult eelneva etapi heitkoguste piirväärtustele.

Muudatusettepanek

1.1. Välja arvatud III A etapilt III B etapile ülemineku periood, peab lõpptootja taotlema luba **ja saama selle ilma asjatute viivituse**ta mis tahes tüübikinnitusasutuselt, et osta kohanduskava alusel punktides 1.1.1 ja 1.1.2 nimetatud kogustes oma mootoritarnijatelt mootoreid, mis ei vasta sel ajahetkel kehtivatele, vaid vahetult eelneva etapi heitkoguste piirväärtustele.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu direktiiv – muutmisakt

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – 1. jagu – punkt 1.4

Komisjoni ettepanek

1.4 Vedurite käitamiseks kasutatavate mootorite puhul võib lõpptootja III A etapilt III b etapile ülemineku perioodil taotleda luba, et tema mootoritarnijad saaksid kohanduskava alusel turule viia maksimaalselt **12** vedurite käitamiseks ettenähtud mootorit.

Muudatusettepanek

1.4 Vedurite käitamiseks kasutatavate mootorite puhul võib lõpptootja III A etapilt III b etapile ülemineku perioodil taotleda luba, et tema mootoritarnijad saaksid kohanduskava alusel turule viia maksimaalselt **40** vedurite käitamiseks ettenähtud mootorit.

Selgitus

Vedurite tootjad ei konstrueeri ega ehita diiselmootoreid ise vaid ostavad need tarnijatelt. Praegu tarnijad kõikidele veduritüüpidele III B etapi nõuetele vastavaid mootoreid ei paku. Esialgu saavad III B etapi nõuetele vastavaid mootoreid suurima võimsusega vedurid. Mitmele teisele veduritüübile turul siiani mootoreid ei ole, samuti puudub veduritootjatel praeguseni piisav teave selleks, et olla valmis kohandama oma projekte võimalike uute mootoriskeemidega. Selline olukord jätkub ka pärast 2012. aastat. Kui mootoreid ei saa, pole tootjatel võimalik pakkuda vedureid, tekkiv olukord toob kaasa negatiivseid tagajärgi raudteeturu avamisele, veeremi asendamisele ja võib viia vedude ümbersuunamiseni raudteedelt maanteele. Käesolevas ettepanekus viib mootorite puudumine tõsiste tõrgeteni

tellimuste voos ja ohustab nende keskmise suurusega tootjate majanduslikku elujõulisust, kes on niigi juba majanduskriisi tõttu tõsistes raskustes. Ühe niisuguse tootja tavaline aastane toodang on 50 kuni 100 vedurit. Vedurid müüakse äärmiselt killustatud turul, mis vastab paljudele eri vajadustele ja nõuetele. Kohanduskavas olev vedurite koguarv (40) annab tootjatele kaheaastases üleminekuperioodis (2012-2013) loodetavasti võimaluse jätkata erinevate vedurite tootmist ning rahuldada turunõudlust. Arvu 40 pakkusid algselt välja komisjoni abistava ekspertrühma (GEME) Prantsuse ja Suurbritannia esindajad.

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Lisa

Direktiiv 97/68/EÜ

XIII lisa – 1. jagu – punkt 1.7

Komisjoni ettepanek

1.7. Selleks et tõendada mis tahes mootori kohta esitatud väite või sellele paigutatud märgise õigsust, mis kinnitab, et mootor on turule viidud kohanduskava alusel, esitab lõpptootja kõikidele seda taotlevatele liikmesriikide tüübikinnitusasutustele kogu teabe, mida tüübikinnitusasutus vajalikuks peab.

Muudatusettepanek

1.7. Selleks et **kontrollida ja** tõendada mis tahes mootori kohta esitatud väite või sellele paigutatud märgise õigsust, mis kinnitab, et mootor on turule viidud kohanduskava alusel, esitab lõpptootja kõikidele seda taotlevatele liikmesriikide tüübikinnitusasutustele kogu teabe, mida tüübikinnitusasutus vajalikuks peab.

MENETLUS

Pealkiri	Direktiivi 97/68/EÜ muutmise kohanduskava alusel turule viidavaid mootoreid käsitlevate sätete osas
Viited	KOM(2010)0362 – C7-0171/2010 – 2010/0195(COD)
Vastutav komisjon	ENVI
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	TRAN 7.9.2010
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Olga Sehnalová 2.9.2010
Arutamine parlamendikomisjonis	9.11.2010 24.1.2011
Vastuvõtmise kuupäev	25.1.2011
Lõpphääletuse tulemus	+: 35 -: 4 0: 0
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Anne E. Jensen, Petra Kammerevert, Guido Milana, Dominique Riquet, Janusz Władysław Zemke

MENETLUS

Pealkiri	Direktiivi 97/68/EÜ muutmise kohanduskava alusel turule viidavaid mootoreid käsitlevate sätete osas	
Viited	KOM(2010)0362 – C7-0171/2010 – 2010/0195(COD)	
EP-le esitamise kuupäev	7.7.2010	
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	ENVI 7.9.2010	
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	ITRE 7.9.2010	TRAN 7.9.2010
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	ITRE 29.9.2010	
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Sirpa Pietikäinen 9.9.2010	
Arutamine parlamendikomisjonis	25.1.2011	17.2.2011
Vastuvõtmise kuupäev	16.3.2011	
Lõpphääletuse tulemus	+: 51	–: 5
	–: 5	0: 2
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Bairbre de Brún, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Julie Girling, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Holger Krahmer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Sirpa Pietikäinen, Pavel Poc, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Salvatore Tatarella, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	João Ferreira, Jutta Haug, Miroslav Mikolášik, Bill Newton Dunn, Bart Staes, Eleni Theocharous, Thomas Ulmer, Marita Ulvskog, Anna Záborská	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)	Francesco Enrico Speroni	
Esitamise kuupäev	23.3.2011	