



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

---

*Istungidokument*

---

**A7-0213/2012**

26.6.2012

**\*\*\*I**  
**RAPORT**

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv väikelaevade ja  
jetide kohta  
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon

Raportöör: Malcolm Harbour

### ***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 SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT .....	5
SELETUSKIRI.....	34
KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS .....	38
TRANSPORDI- JA TURISMIKOMISJONI ARVAMUS .....	43
MENETLUS.....	53



## EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv väikelaevade ja jetide kohta  
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2011)0456),
  - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artiklit 114, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C7-0212/2011),
  - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,
  - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 8. detsembri 2011. aasta arvamust<sup>1</sup>,
  - võttes arvesse kodukorra artiklit 55,
  - võttes arvesse siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoni raportit ning keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni ja transpordi- ja turismikomisjoni arvamusi (A7-0213/2012),
1. võtab vastu esimese lugemise seisukoha alljärgnevas sõnastuses;
  2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamenti saata, kui komisjon kavatseb seda oluliselt muuta või selle teise tekstiga asendada;
  3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule, komisjonile ja liikmesriikide parlamentidele.

### **Muudatusettepanek 1**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Põhjendus 6**

*Komisjoni ettepanek*

(6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta otsuses nr 768/2008/EÜ toodete turustamise ühise raamistiku kohta on sätestatud ühised põhimõtted ja

*Muudatusettepanek*

(6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta otsuses nr 768/2008/EÜ toodete turustamise ühise raamistiku kohta on sätestatud ühised põhimõtted ja

---

<sup>1</sup> ELT C 43, 15.2.2012, lk 30.

võrdlussätted nn uuel lähenemisviisil põhinevate õigusaktide kohta. Et tagada kooskõla muude tooteid käsitlevate valdkondlike õigusaktidega, on asjakohane viia käesoleva direktiivi sätted kooskõlla kõnealuse otsuse sätetega, kui valdkondlik eripära ei nõua erinevat lahendust. Seega peaksid teatavad mõisted, ettevõtjate üldised kohustused, vastavuse eeldus, **formaalsed vastuväited harmoneeritud standarditele**, CE-märgise eeskirjad, nõuded vastavushindamisasutustele ja teavitamismenetlused ning endast ohtu kujutavate toodetega tegelemise menetlusi käsitlevad sätted olema kooskõlas kõnealuse otsusega.

võrdlussätted nn uuel lähenemisviisil põhinevate õigusaktide kohta. Et tagada kooskõla muude tooteid käsitlevate valdkondlike õigusaktidega, on asjakohane viia käesoleva direktiivi sätted kooskõlla kõnealuse otsuse sätetega, kui valdkondlik eripära ei nõua erinevat lahendust. Seega peaksid teatavad mõisted, ettevõtjate üldised kohustused, vastavuse eeldus, CE-märgise eeskirjad, nõuded vastavushindamisasutustele ja teavitamismenetlused ning endast ohtu kujutavate toodetega tegelemise menetlusi käsitlevad sätted olema kooskõlas kõnealuse otsusega. **Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määruses (EL) nr [.../...], mis käsitleb Euroopa standardimist<sup>1</sup>\*, nähakse ette kord harmoneeritud standarditele vastuväidete esitamiseks, kui need ei vasta käesoleva direktiivi nõuetele.**

---

<sup>1</sup> EL T ...

\* Väljaannete talitus: palun sisestada nimetatud määruse number, kuupäev ja ELT viide.

*Selgitus*

*Tuleb lugeda koos MH muudatusettepanekutega artiklite 15 ja 33 väljajätmise kohta.*

## **Muudatusettepanek 2**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 8**

#### *Komisjoni ettepanek*

(8) Asjakohane on ka esitada asjaomases sektoris kasutatavate mõistete „oma tarbeks ehitatud veesõidukid” ja „eraisikust importija” määratlused, et hõlbustada käesoleva direktiivi mõistmist ja ühetaolist kohaldamist.

#### *Muudatusettepanek*

(8) Asjakohane on ka esitada asjaomases sektoris kasutatavate mõistete „oma tarbeks ehitatud veesõidukid” ja „eraisikust importija” määratlused, et hõlbustada käesoleva direktiivi mõistmist ja ühetaolist kohaldamist. ***Praegust „käituri” määratlust on vaja laiendada, et hõlmata ka innovaatilisi käiturilahendusi.***

## Selgitus

Uute hübriidsüsteemide kasutuselevõtu ja teiste süsteemide tõttu, mis võidakse tulevikus turule tuua, on vaja teha muudatusi „käiturite” määratlusse.

### Muudatusettepanek 3

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 20 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(20 a) Meresõidukitel kasutamiseks kohandatud mootorite puhul, mille lähtemootoril juba on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1997. aasta direktiivi 97/68/EÜ (väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavate sisepõlemismootorite heitgaaside ja tahkete heitmete vähendamise meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta)<sup>1</sup> või 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 vastu)<sup>2</sup> kohane tüübikinnitus, peaksid tootjad saama kasutada algse mootoritootja vastavustunnistust, eeldusel et nimetatud kohandused ei ole muutnud heiteandmeid. Seetõttu tuleks muuta käesolevas direktiivis sätestatud tootja määratlust selliselt, et oleks selge, mida tootmistegevus hõlmab.*

<sup>1</sup> EÜT L 59, 27.2.1998, lk 1.

<sup>2</sup> ELT L 275, 20.10.2005, lk 1.

## Selgitus

*Tuleb lugeda koos MH muudatusettepanekuga artikli 3 lõike 1 punkti 13 kohta. Tootjad, kes kohandavad mootoreid meresõidukitel kasutamiseks ja keda nimetatakse koos meresõiduks kohandajateks, on varem puutunud kokku õigusliku ebaselgusega seoses mootorite sertifitseerimisega. Tootja määratluse kohandamine käesolevas direktiivis tagaks, et praegu ebaselges olukorras olevad meresõiduks kohandajad, kes ei muuda mootori heiteandmeid, saaksid nüüd täie kindlusega kasutada algse mootoritootja vastavustunnistust.*

### Muudatusettepanek 4

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 21

##### *Komisjoni ettepanek*

(21) Väikelaevamootorite heite piirnormide täiendava vähendamise võimalusi on hinnatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/44/EÜ (millega muudetakse direktiivi 94/25/EÜ väikelaevu käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide kohta) artikli 2 alusel esitatud aruandes väikelaevade mootorite keskkonnaomaduste edasise parandamise võimaluste kohta. Kõnealuses aruandes jõuti järeldusele, et on asjakohane kehtestada direktiivis 2003/44/EÜ sätestatust rangemad piirnormid. Need tuleks kehtestada tasemel, mis kajastab veesõidukite mootorites kasutatavate puhtamate tehnoloogiate arengut ja võimaldab liikuda heite piirnormide ülemaailmse ühtlustamise suunas. Süsinikmonooksiidi (CO) piirnorme tuleks aga mõnevõrra suurendada, et teha võimalikuks muude õhu saasteainete oluline vähendamine ja samas tagada, et nõuete täitmise kulud on proportsionaalsed.

##### *Muudatusettepanek*

(21) Väikelaevamootorite heite piirnormide täiendava vähendamise võimalusi on hinnatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/44/EÜ (millega muudetakse direktiivi 94/25/EÜ väikelaevu käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide kohta) artikli 2 alusel esitatud aruandes väikelaevade mootorite keskkonnaomaduste edasise parandamise võimaluste kohta. Kõnealuses aruandes jõuti järeldusele, et on asjakohane kehtestada direktiivis 2003/44/EÜ sätestatust rangemad piirnormid. Need tuleks kehtestada tasemel, mis kajastab veesõidukite mootorites kasutatavate puhtamate tehnoloogiate arengut ja võimaldab liikuda heite piirnormide ülemaailmse ühtlustamise suunas. Süsinikmonooksiidi (CO) piirnorme tuleks aga mõnevõrra suurendada, et teha võimalikuks muude õhu saasteainete oluline vähendamine ja samas tagada, et nõuete täitmise kulud on proportsionaalsed.

***Süsinikmonooksiidi väljapakutud piirnormid on osa strateegiast, et saavutada kõige rangem üldine heidete vähendamine, peegeldada tehnoloogilist teostatavust ja saavutada võimalikult kiire rakendamine, tagades samas, et sotsiaalmajanduslik mõju sellele majandussektorile on vastuvõetav.***



## Selgitus

*Komisjon korraldas laiaulatuslikud konsultatsioonid enne oma ettepanekus sisalduvate heite piirnormide kindlaksmääramist, mida kõik peamised sidusrühmad laialdaselt aktsepteerivad kui parimat kompromissi saaste vähendamiseks.*

### Muudatusettepanek 5

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 22

##### *Komisjoni ettepanek*

(22) Sõltuvalt kütusest ja võimsuskategooriast tuleks kasutada asjakohastes ISO standardites kirjeldatud veesõidukite mootorirakenduste katsetsükleid.

##### *Muudatusettepanek*

(22) Sõltuvalt kütusest ja võimsuskategooriast tuleks kasutada asjakohastes ISO standardites kirjeldatud veesõidukite mootorirakenduste katsetsükleid. ***Katsetsükliks tuleks välja töötada kõigi käitursüsteemi osaks olevate põlemismootorite, sealhulgas hübriidajamite jaoks.***

## Selgitus

*See muudab raporti projekti muudatusettepaneku 4 teksti ja katab lisaks muudatusettepaneku 3, mille raportöör soovib vastavalt tagasi võtta, ning lugedes seda koos muudatusettepanekuga 10, mis jääb alles, saab asjakohaselt selgeks, et seeriahübriidseadmetes kasutatavad laadimismootorid kuuluvad direktiivi reguleerimisalasse.*

### Muudatusettepanek 6

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 26

##### *Komisjoni ettepanek*

(26) Kooskõlas *subsidiarsusega* põhimõttega ei tohi käesoleva direktiivi sätted mõjutada liikmesriikide õigust kehtestada teatud vetel navigeerimise suhtes nõuded, mida nad võivad pidada vajalikuks, et kaitsta merekeskkonda ja veeteede struktuuri ning tagada veeteedel ohutus, tingimusel et need nõuded ei too kaasa käesoleva direktiivi nõuetele vastava veesõiduki muutmist.

##### *Muudatusettepanek*

(26) Kooskõlas *subsidiarsuse* põhimõttega ei tohi käesoleva direktiivi sätted mõjutada liikmesriikide õigust kehtestada teatud vetel navigeerimise suhtes nõuded, mida nad võivad pidada vajalikuks, et kaitsta merekeskkonda ja veeteede struktuuri ning tagada veeteedel ohutus, tingimusel et need nõuded ei too kaasa käesoleva direktiivi nõuetele vastava veesõiduki muutmist ***ning et need on põhjendatud ja püstitatud eesmärgiga***

*proportsionaalsed. Komisjon peaks hõlbustama käesoleva direktiivi artikli 5 kohaldamise parimate tavade vahetamist liikmesriikide vahel, võttes kasutusele sellise vahetuse jaoks sobiva süsteemi.*

### *Selgitus*

*Raportööri arvates aitaks artikli 5 kohaldamise parimate tavade vahetamine liikmesriikide vahel vältida ebaproportsionaalseid meetmeid ning komisjon peaks seda edendama.*

## **Muudatusettepanek 7**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 26 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(26 a) Laevalubade või tehnilise kontrolli osas ei esine mingisugust ühtlustamist või võrdseid tingimusi ning maksudest kõrvalehoidumine saab endiselt toimuda põllumajandusliku diislikütuse kasutamise kaudu. Seetõttu peaks komisjon kaaluma ettepanekute esitamist laevalubade ühtlustamiseks liidu tasandil, regulaarse tehnilise kontrolli ergutamiseks ja maksudest kõrvalehoidumise ärahoidmiseks põllumajandusliku diislikütuse kasutamise takistamise kaudu.*

## **Muudatusettepanek 8**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 28**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

(28) On äärmiselt oluline teha nii tootjatele kui ka kasutajatele selgeks, et CE-märgise kinnitamisega tootele kinnitab tootja, et asjaomane toode vastab kõikidele kohaldatavatele nõuetele, ning võtab endale selle eest täieliku vastutuse.

(28) On äärmiselt oluline teha nii tootjatele kui ka kasutajatele selgeks, et CE-märgise kinnitamisega tootele kinnitab tootja, et asjaomane toode vastab kõikidele kohaldatavatele nõuetele, ning võtab endale selle eest täieliku vastutuse.  
***Riiklikud turujärelevalveasutused peaksid***

*läbi viima süstemaatilisi  
vastavuskontrolle.*

## **Muudatusettepanek 9**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Põhjendus 31 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(31 a) Andmaks selget teavet veesõidukite  
lubatava käituskeskonna kohta, peavad  
laevade konstruktsioonikategooriate  
nimetused, mis võisid kasutajaid eksitada,  
nüüd põhinema navigeerimiseks vajalikel  
olulistel keskkonnatingimustel ehk tuule  
tugevusel ja lainekõrgusel, mitte näitama  
territooriumi ja navigeerimise liiki.*

*Selgitus*

*Laevade konstruktsioonikategooriate põhjendus, mis selgitab küsimust.*

## **Muudatusettepanek 10**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Põhjendus 31 b (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(31 b) Konstruktsioonikategoorias A  
osutatud keskkonnatingimusi võib kohata  
pikkadel merereisidel, nt üle ookeanide,  
või rannikumerel, mitmesaja meremiili  
ulatuses tuule ja lainete eest kaitsmatult.  
Konstruktsioonikategoorias B osutatud  
keskkonnatingimusi võib kohata piisavalt  
pikkadel merereisidel või rannikul, kus  
kaitse ei pruugi olla alati vahetult  
kättesaadav. Selliseid tingimusi võib  
kogeda ka järvedel, mis on piisavalt  
suured, et selline lainekõrgus saaks  
tekkida. Konstruktsioonikategoorias C  
osutatud keskkonnatingimusi võib kohata  
mõõdukate ilmastikutingimuste korral  
avatud sisevetes, estuaarides ja*

*rannikuvetes. Konstruksioonikategoorias D osutatud keskkonnatingimusi võib kohata hea ilma korral kaitstud sisevetes ja rannikuvetes.*

*Selgitus*

*Selles muudatusettepanekus selgitatakse üksikasjalikult raporti projektis kohandatud (uuesti esitatud) laevade konstruksioonikategooriaid.*

## **Muudatusettepanek 11**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 39**

*Komisjoni ettepanek*

(39) Selleks, et võtta arvesse tehniliste teadmiste arengut ja uusi teaduslikke tõendeid, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 alusel vastu õigusakte, et muuta I lisa B osa 2. jaotist ja C osa 1. jaotist, välja arvatud heite ja müra piirnormid ning Froude ja võimsusnihke suhte väärtuste otsene või kaudne muutmine, ning V, VII ja IX lisa. On äärmiselt tähtis, et komisjon korraldaks ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil.

*Muudatusettepanek*

(39) Selleks, et võtta arvesse tehniliste teadmiste arengut ja uusi teaduslikke tõendeid, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 alusel vastu õigusakte, et muuta I lisa B osa 2. jaotist – *elkõige et hõlmata hübriidmootorite katsesüklid ja lisada katsekütuste tabelisse biokütusega segatud katsekütused, kui nimetatud katsekütuseid on rahvusvaheliselt tunnustatud* – ning C osa 1. jaotist, välja arvatud heite ja müra piirnormid ning Froude ja võimsusnihke suhte väärtuste otsene või kaudne muutmine, ning V, VII ja IX lisa. On äärmiselt tähtis, et komisjon korraldaks ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil.

*Selgitus*

*See muudatusettepanek on raporti projekti tagasivõetava muudatusettepaneku 6 tehniline kohandus. Muudatusettepanek kajastab endiselt vajalikke muudatusi, mis tulenevad uutest biokütuse segudest ja hübriidsüsteemide kasutuselevõtust.*

## **Muudatusettepanek 12**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 44**

*Komisjoni ettepanek*

(44) Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad käesoleva direktiivi sätete rikkumise eest kohaldatavate sanktsioonide kohta ja tagama, **et neid rakendatakse**. Kõnealused sanktsioonid peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

*Muudatusettepanek*

(44) Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad käesoleva direktiivi sätete rikkumise eest kohaldatavate sanktsioonide kohta ja tagama **nende rakendamise selgelt selleks määratud teenistuste või liikmesriikide pädevate asutuste poolt**. Kõnealused sanktsioonid peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad ning neid tuleks kohaldada ilma tarbetu viivitusega.

**Muudatusettepanek 13**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Artikkel 2 – lõige 3**

*Komisjoni ettepanek*

**3. Asjaolu, et sama veesõidukit võib kasutada** tšarterveoks või paadisõidutreeninguks, **ei takista selle hõlmamist** käesoleva direktiiviga, **kui see on lastud ELi turule väikelaevana**.

*Muudatusettepanek*

**3. Veesõidukid, mida kasutatakse ka** tšarterveoks või paadisõidutreeninguks, **hõlmatakse** käesoleva direktiiviga.

*Selgitus*

Väikelaevadirektiivi 2008. aasta suunistes märgitakse, et direktiiv hõlmab renditud väikelaevu ning samamoodi väikelaevu, mida kasutatakse paadisõidutreeninguks. See selgitus tagab ühise tõlgenduse kõigis liikmesriikides, millel on lisaks eriline tähtsus Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni MARPOLi konventsiooni kohaldamisele.

**Muudatusettepanek 14**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Artikkel 3 – punkt 2**

*Komisjoni ettepanek*

2. „väikelaevad” – kõik mis tahes tüüpi **paadid**, mis on ette nähtud spordiks ja meelelahutuseks, kerepikkusega 2,5–24 m, mõõdetud vastavalt harmoneeritud standardile, olenemata sellest, mille jõul

*Muudatusettepanek*

2. „väikelaevad” – kõik mis tahes tüüpi **veesõidukid**, mis on ette nähtud spordiks ja meelelahutuseks, kerepikkusega 2,5–24 m, mõõdetud vastavalt harmoneeritud standardile, olenemata sellest, mille jõul

nad kulgevad;

nad kulgevad;

### *Selgitus*

*Selle muudatusettepanekuga kohandatakse raporti projekti muudatusettepanekut 8, ühitades väikelaeva määratluse rahvusvahelise standardse terminiga „veesõiduk”. Sellega ühitatakse väikelaeva määratlus ka jeti määratluses (raporti projekti muudatusettepanek 9) kasutatava terminiga „veesõiduk”. Selles direktiivi ettepanekus ei ole paadi määratlust. Raporti projekti muudatusettepanek 8 võetakse vastavalt tagasi.*

## **Muudatusettepanek 15**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 3 – punkt 3**

#### *Komisjoni ettepanek*

3. „jetid” – ***spordiks ja meelelahutuseks ette nähtud*** alla 4 m pikkused veesõidukid, mis kasutavad sisepõlemismootorit, mille esmaseks edasiliikumisvahendiks on veejoapump ning mis on kavandatud *nii, et seda juhtiv isik istub, seisab või põlvitab selle kerel;*

#### *Muudatusettepanek*

3. „jetid” – alla 4 m pikkused veesõidukid, mis kasutavad sisepõlemismootorit, mille esmaseks edasiliikumisvahendiks on veejoapump ning mis on kavandatud *juhitavaks selle kerel istuva, seisva või põlvitava isiku või isikute poolt;*

### *Selgitus*

*See asendab väljapakutud määratluse direktiivi 2003/44/EÜ määratlusega, mis on rahvusvaheline määratlus, sh asjaomane ISO standard.*

## **Muudatusettepanek 16**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 3 – punkt 5**

#### *Komisjoni ettepanek*

5. „käitur” – mis tahes säde- või survesüütega sisepõlemismootor, mida kasutatakse edasiliikumisvahendina;

#### *Muudatusettepanek*

5. „käitur” – mis tahes säde- või survesüütega sisepõlemismootor, mida kasutatakse ***otseselt või kaudselt*** edasiliikumisvahendina;

### *Selgitus*

*Käesolev muudatusettepanek tagab, et igat liiki hübriidseadmed peavad vastama I lisa B osa heiteid käsitlevatele nõuetele.*

## Muudatusettepanek 17

### Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 3 – punkt 7

#### *Komisjoni ettepanek*

7. „veesõiduki oluline ümberehitamine” – veesõiduki ümberehitamine nii, et muudetakse veesõiduki käitureid, kaasnevad suured mootori muudatused või muudetakse veesõidukit nii suures ulatuses, et *seda võib pidada uueks veesõidukiks*;

#### *Muudatusettepanek*

7. „veesõiduki oluline ümberehitamine” – veesõiduki ümberehitamine nii, et muudetakse veesõiduki käitureid, kaasnevad suured mootori muudatused või muudetakse veesõidukit nii suures ulatuses, et *mõjutatakse kohaldatavaid käesolevas direktiivis sätestatud olulisi ohutus- ja keskkonnanõudeid*;

#### *Selgitus*

*„Veesõiduki olulise ümberehitamise” puhul tuleks kasuks täpsem määratlus, sest originaaltekst on avatud tõlgendustele. „Suured mootori muudatused” on käesolevas direktiivis määratletud ja see sõnastus on hoolikalt tasakaalustatud, et vältida iga mootori omaduste muudatuse tahtmatut kvalifitseerumist olulise ümberehitamisena.*

## Muudatusettepanek 18

### Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 3 – punkt 13

#### *Komisjoni ettepanek*

13. „tootja” – füüsiline või juriidiline isik, kes valmistab toote või laseb sellise toote projekteerida või valmistada ning turustab seda toodet oma nime või kaubamärgi all;

#### *Muudatusettepanek*

13. „tootja” – füüsiline või juriidiline isik, kes valmistab toote või laseb sellise toote projekteerida või valmistada ning turustab seda toodet oma nime või kaubamärgi all; *see hõlmab kõiki füüsilisi ja juriidilisi isikuid, kes kohandavad meresõiduks mootoreid, millel juba on direktiivile 97/68/EÜ või 2005/55/EÜ vastav tüübikinnitus, eeldusel et mootori heiteandmed ei muutu*;

#### *Selgitus*

*See muudatusettepanek on suunatud praegusele ebaselgusele, millega puutuvad kokku tootjad, kes kohandavad mootoreid meresõiduks ega muuda sealjuures mootori heiteandmeid,*

*mistõttu saavad nad nüüd täie kindlusega kasutada algse mootoritootja vastavustunnistust.*

## **Muudatusettepanek 19**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 5**

#### *Komisjoni ettepanek*

Käesoleva direktiivi sätted ei takista liikmesriikidel võtta vastu sätteid teatud vetel navigeerimise kohta, et kaitsta merekeskkonda ja veeteede struktuuri ning tagada veeteedel ohutus, tingimusel et need sätted ei too kaasa käesoleva direktiivi nõuetele vastava veesõiduki muutmist.

#### *Muudatusettepanek*

Käesoleva direktiivi sätted ei takista liikmesriikidel võtta vastu sätteid teatud vetel navigeerimise kohta, et kaitsta merekeskkonda (*ka müürasaaste eest*) ja veeteede struktuuri ning tagada veeteedel ohutus, tingimusel et need sätted ei too kaasa käesoleva direktiivi nõuetele vastava veesõiduki muutmist ***ning on põhjendatud ja proportsionaalsed. Komisjon hõlbustab parimate tavade vahetamist liikmesriikide vahel ja võtab kasutusele sellise vahetuse jaoks sobiva süsteemi.***

#### *Selgitus*

*Raportööri arvates aitaks artikli 5 kohaldamise parimate tavade vahetamine liikmesriikide vahel vältida ebaproportsionaalseid meetmeid ning komisjon peaks seda edendama.*

## **Muudatusettepanek 20**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 6 – lõige 4**

#### *Komisjoni ettepanek*

4. Liikmesriigid ei takista ***järgmiste toodete*** turul kättesaadavaks tegemist ega kasutuselevõttu:

***a) käesolevale direktiivile vastavad käiturid, olenemata sellest, kas need on veesõidukile paigaldatud või mitte;***

***b) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 97/68/EÜ<sup>23</sup> kohase tüübikinnitusega mootorid, mis vastavad***

#### *Muudatusettepanek*

4. Liikmesriigid ei takista ***käesolevale direktiivile vastavate käiturite*** turul kättesaadavaks tegemist ega kasutuselevõttu, ***olenemata sellest, kas need on veesõidukile paigaldatud või mitte.***



*muudeks rakendusteks kui siseveelaevade, vedurite ja mootorvagunite liikumapanemiseks kasutatavate survesüütemootorite IIIA, IIIB või IV etapi heite piirnormidele, nagu on sätestatud kõnealuse direktiivi I lisa punktis 4.1.2;*

*c) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/55/EÜ<sup>24</sup> kohase tüübikinnitusega mootorid, kui tootja kinnitab vastavalt IV lisa punktile 9, et tootja juhtnööride kohaselt veesõidukile paigaldatuna vastab mootor käesoleva direktiivi kohastele heiteid käsitlevatele nõuetele.*

#### *Selgitus*

*This corrects a formatting error in the Commission proposal and ensures that this provision from the Current RCD 1994/25 is carried over effectively and clearly. The contents of point a) has in fact not been deleted but has been moved to MH AM to Article 6, paragraph 4, introductory part. The contents of point b) has in fact not been deleted but has been moved to MH AM on Article 6 paragraph 4a (new) point a). The contents of the first part of point c) has in fact not been deleted but has moved to MH AM on Article 6 paragraph 4a (new) point b). "where the manufacturer declares" onwards is the format error and has moved and has moved to the second subparagraph as it was intended to apply to both points.*

## **Muudatusettepanek 21**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Artikkel 6 – lõige 4 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***4 a. Lõiget 4 kohaldatakse ka alljärgnevale:***

***a) direktiivi 97/68/EÜ kohase tüübikinnitusega mootorid, mis vastavad muudeks rakendusteks kui siseveelaevade, vedurite ja mootorvagunite liikumapanemiseks kasutatavate survesüütemootorite IIIA, IIIB või IV etapi heite piirnormidele, nagu on sätestatud kõnealuse direktiivi I lisa punktis 4.1.2; ning***

**b) direktiivi 2005/55/EÜ kohase  
tüübikinnitusega mootorid,**

**kui tootja kinnitab vastavalt IV lisa  
punktile 9, et tootja juhtnööride kohaselt  
veesõidukile paigaldatuna vastab mootor  
käesoleva direktiivi kohastele heiteid  
käsitlevatele nõuetele.**

*Selgitus*

*Sellega parandatakse komisjoni ettepanekus sisalduv vormindamisviga ning tagatakse, et praegusest väikelaevadirektiivist 1994/25 pärit säte võetakse üle tõhusalt ja selgemalt kui komisjoni ettepanekus.*

## **Muudatusettepanek 22**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 7 – lõige 7**

*Komisjoni ettepanek*

7. Tootjad tagavad, et tootega on kaasas juhend ja ohutusala teave **asjaomase liikmesriigi kindlaksmääratud** keeles, mis on tarbijate ja teiste lõppkasutajate jaoks **kergesti arusaadav**.

*Muudatusettepanek*

7. Tootjad tagavad, et tootega on kaasas juhend ja ohutusala teave keeles **või keeltes**, mis on **kergesti arusaadav(ad)** tarbijate ja teiste lõppkasutajate jaoks **liikmesriikides, kus nad oma tooteid turule lasevad. Nimetatud keele määrab kindlaks asjaomane liikmesriik.**

## **Muudatusettepanek 23**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 12 – pealkiri**

*Komisjoni ettepanek*

Eraisikust importijate kohustused

*Muudatusettepanek*

Eraisikust importijate kohustused, **kui kohaldatakse ehitusjärgset hindamist**

*Selgitus*

*Artikli 12 esialgne pealkiri võib olla eksitav, sest pole selge, et kõik kolm lõiget seonduvad ehitusjärgse hindamisega. Kui pealkiri seda ei täpsusta, siis kehtiks see artikkel kõigi eraviisiliste importimiste puhul, sõltumata sellest, kas importija impordib paati, mis vajab ehitusjärgset hindamist, või importija impordib paati, millel on juba CE-märgis.*

## **Muudatusettepanek 24**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 15**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

#### *Artikkel 15*

*välja jäetud*

#### *Formaalsed vastuväited harmoneeritud standarditele*

*1. Kui mõni liikmesriik või komisjon arvab, et harmoneeritud standard ei rahulda täielikult nõudeid, mida sellega käsitletakse ja mis on sätestatud artikli 4 lõikes 1 ja I lisas, pöördub komisjon või asjaomane liikmesriik antud küsimusega direktiivi 98/34/EÜ artikliga 5 asutatud komitee poole, esitades oma argumendid. Komitee avaldab pärast asjakohaste Euroopa standardiasutustega konsulteerimist viivitamatult oma arvamuse.*

*2. Komitee arvamust arvesse võttes otsustab komisjon, kas Euroopa Liidu Teatajas avaldada, mitte avaldada, osaliselt avaldada, säilitada või osaliselt säilitada või jätta sealt välja viited asjaomasele harmoneeritud standardile.*

*3. Komisjon teavitab asjaomast Euroopa standardiasutust ja taotleb vajaduse korral asjaomaste harmoneeritud standardite läbivaatamist.*

#### *Selgitus*

*Praegu on käimas ELi standardimissüsteemi horisontaalne õiguslik läbivaatamine (2011/0150(COD)), mis hõlmab käesolevat üldsätet standarditele vastuväidete esitamise kohta, mistõttu tuleks see artikkel käesolevast valdkondliku direktiivi ettepanekust välja jätta. Vastav muudatusettepanek põhjenduse 6 kohta osutab standardimist käsitlevale määrusele.*

## **Muudatusettepanek 25**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 18 – lõige 1 – punkt d**

### *Komisjoni ettepanek*

d) integreeritud väljalaskesüsteemita pardamootorid ja pãramootorid, mis loetakse vastavaks I lisa B **ja C** osas sätestatud heiteid käsitlevatele nõuetele.

### *Muudatusettepanek*

d) integreeritud väljalaskesüsteemita pardamootorid ja pãramootorid, mis loetakse vastavaks I lisa B osas sätestatud heiteid käsitlevatele nõuetele.

### *Selgitus*

*Lisa C puudutab müra piirnorme ega ole siin kohaldatav. CE-mãrgis integreeritud väljalaskesüsteemita pardamootoritele ja pãramootoritele hõlmab ainult heiteid, mitte müra, sest müra katset seda liiki mootoritele teostab (ja peab teostama) paadi ehitaja, kui mootor on kerele paigaldatud.*

## **Muudatusettepanek 26**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv**

#### **Artikkel 1 – lõige 1 – punkt b – alapunkt ii – taane 1**

### *Komisjoni ettepanek*

– kui on järgitud I lisa A osa punktidega 3.2 ja 3.3 seotud harmoneeritud standardeid: moodul **AI (tootmise sisekontroll koos kontrollitava toote katsetamisega)**, moodul B (ELi tüübihindamine) koos mooduliga C, D, E või F, moodul G (üksiktoote tõendamisel põhinev vastavus) või moodul H (täielikul kvaliteedi tagamisel põhinev vastavus);

### *Muudatusettepanek*

– kui on järgitud I lisa A osa punktidega 3.2 ja 3.3 seotud harmoneeritud standardeid: moodul B (ELi tüübihindamine) koos mooduliga C, D, E või F, moodul G (üksiktoote tõendamisel põhinev vastavus) või moodul H (täielikul kvaliteedi tagamisel põhinev vastavus);

### *Selgitus*

*Selle muudatusettepanekuga taastatakse käesoleva direktiivi tekstis eeskirjad, mis on kehtinud alates 1994. aastast. Ei ole asjakohane lubada üle 12-meetrise C-kategooria veesõidukite merele laskmist, kui teavitatud asutus ei ole konstruktsiooni kontrollinud. Käesoleva muudatusega väljapakutud katsetamine dubleerib stabiilsuse ja ujuvuse katsetamist, kuid hõlmab asjakohast täiendavat katsetamist.*

## **Muudatusettepanek 27**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv**

#### **Artikkel 25 – lõige 1 – lõik 2**

*Komisjoni ettepanek*

Moodulis B viidatud tootetüüp võib hõlmata toote mitut versiooni tingimusel, et selliste versioonide vahelised erinevused ei mõjuta ohutust ega muid toote toimimisega seotud nõudeid.

*Muudatusettepanek*

Moodulis B viidatud tootetüüp võib hõlmata toote mitut versiooni tingimusel, et:

*a) selliste versioonide vahelised erinevused ei mõjuta ohutust ega muid toote toimimisega seotud nõudeid; ning*

*b) toote versioonidele viidatakse vastavas ELi tüübihindamistõendis, vajadusel muudatuste abil algses tõendis.*

*Selgitus*

*Võib juhtuda, et tooted lastakse turule ELi tüübihindamistõendil märgitust erineva tüübihindamistõendiga. See viib arusaamatuseni, kas tõend hõlmab toodet või mitte. Käesolev muudatusettepanek täidab selle lünga.*

**Muudatusettepanek 28**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Artikkel 33**

*Komisjoni ettepanek*

*Artikkel 33*

*Formaalsed vastuväited harmoneeritud  
standarditele*

*Kui liikmesriigil või komisjonil on  
formaalseid vastuväiteid artiklis 32  
viidatud harmoneeritud standarditele,  
kohaldatakse artikli 15 sätteid.*

*Muudatusettepanek*

*välja jäetud*

*Selgitus*

*Praegu on käimas ELi standardimissüsteemi horisontaalne õiguslik läbivaatamine (2011/0150(COD)), mis hõlmab käesolevat üldsätet standarditele vastuväidete esitamise kohta, mistõttu tuleks see artikkel käesolevast valdkondliku direktiivi ettepanekust välja jätta. Vastav muudatusettepanek põhjenduse 6 kohta osutab standardimist käsitlevale määrusele.*

**Muudatusettepanek 29**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Artikkel 49 – lõik 2**

*Komisjoni ettepanek*

Punktis a nimetatud muudatused võivad hõlmata etalonkütuste ning heite- ja müra katsetega seotud nõuete ning kestvus kriteeriumide muudatusi.

*Muudatusettepanek*

Punktis a nimetatud muudatused võivad hõlmata etalonkütuste ning heite- ja müra katsetega seotud nõuete ning kestvus kriteeriumide muudatusi. ***Eelkõige võidakse selliste muudatustega hõlmata hübriidmootorite katsesüklid ja lisada I lisa B osa 2. jaotises esitatud katsekütuste tabelisse biokütusega segatud katsekütused, kui nimetatud katsekütuste osas on rahvusvaheliselt tunnustatud standardite kujul kokku lepitud.***

*Selgitus*

*Sellega asendatakse raporti projekti muudatusettepanekud 17 ja 18, mis võetakse tagasi, ning selgitatakse komisjonile delegeeritavate volituste ulatust.*

**Muudatusettepanek 30**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Artikkel 50 – lõige 2**

*Komisjoni ettepanek*

2. Artiklis 49 nimetatud volitused delegeeritakse ***määramata ajaks*** alates artiklis 60 täpsustatud kuupäevast.

*Muudatusettepanek*

2. Artiklis 49 nimetatud volitused delegeeritakse ***seitsmeks aastaks*** alates artiklis 60 täpsustatud kuupäevast. ***Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne seitsmeaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.***

**Muudatusettepanek 31**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Artikkel 53 – lõik 2 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***Hiljemalt ...\* ja kõiki olulisi turualgatusi arvesse võttes esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande väikelaevamootorite heidete edasise vähendamise tehnilise teostatavuse kohta, võttes arvesse tehnoloogiate kulutõhusust ja vajadust leppida kokku sektori ülemaailmselt ühtlustatud väärtustes. Vajaduse korral esitatakse koos selle aruandega ettepanek võtta vastu asjakohane õigusakt.***

---

***\* Väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev: viis aastat pärast artikli 57 lõike I teises lõigus osutatud kuupäeva.***

*Selgitus*

*Käesoleva muudatusettepanekuga tehakse ettepanek kaaluda tulevase heidete etapi (III etapp) kehtestamist. Esimene klausel on sõnastatud nii, et tagada komisjoni paindlik lähenemisiis, et tagada, et komisjon osaleb varakult igas USA keskkonnakaitseagentuuri algatuses väikelaeva säde- (bensini-) ja survesüütega (diisel-) mootorite uute eeskirjade kohta.*

## **Muudatusettepanek 32**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 53 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

#### ***Artikkel 53 a***

##### ***Läbivaatamine***

***Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ...\* aruande tuule tugevusele ja lainekõrgusele vastupidavusel põhinevate, I lisas loetletud laevade konstruktsioonikategooriate mõju kohta, võttes arvesse rahvusvahelises standardimises toimuvaid arenguid. Nimetatud aruanne sisaldab hinnangut selle kohta, kas laevade konstruktsioonikategooriaid on vaja***

*täiendavalt täpsustada või allklassideks jaotada, et anda tarbijatele paremat teavet tegeliku kasutamise kohta. Aruanne sisaldab ka hinnangut mõju kohta laevu valmistavale tööstusele. Vajaduse korral lisatakse sellele õigusakti ettepanek.*

---

*\* Väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev: kaks aastat pärast artikli 57 lõikes 1 teises lõigus osutatud kuupäeva.*

### *Selgitus*

*Alternatiivina raportööri poolt raporti projektis tehtud ettepanekule laevade muudetud konstruktsioonikategooriate kohta ning vastavalt raporti projekti suhtes tehtud muudatusettepanekutes sisalduvatele kohandustele jäetakse selles muudatusettepanekus põhjalik teemakohane konsulteerimine sidusrühmadega ning vastava aruande esitamine mõistliku aja jooksul komisjoni ülesandeks. IMCO koordinaatorid leppisid kokku, et tellitakse teabedokument, milles hinnatakse laevade muudetud konstruktsioonikategooriate suhtelisi eeliseid, et IMCO liikmed saaksid end mõlema valikuga sisuliselt kurssi viia ja nende vahel hääletada.*

## **Muudatusettepanek 33**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 58 – lõige 1**

#### *Komisjoni ettepanek*

1. Liikmesriigid ei tõkesta selliste direktiivi 94/25/EÜ reguleerimisalasse kuuluvate toodete turul kättesaadavaks tegemist ega kasutuselevõttu, mis on kooskõlas kõnealuse direktiiviga ning mis lasti turule või võeti kasutusele enne **[pp/kk/aasta] (üks aasta pärast artikli 57 teises lõigus osutatud kuupäeva).**

#### *Muudatusettepanek*

1. Liikmesriigid ei tõkesta selliste direktiivi 94/25/EÜ reguleerimisalasse kuuluvate toodete turul kättesaadavaks tegemist ega kasutuselevõttu, mis on kooskõlas kõnealuse direktiiviga ning mis lasti turule või võeti kasutusele enne ...\*.

---

*\* Väljaannete talitus: palun sisestada artikli 57 lõike 1 teises lõigus osutatud kuupäev või 31. detsember 2014, sõltuvalt sellest, kumb on hilisem.*



## Selgitus

Sellega korrigeeritakse tagasivõetavas raportis projekti muudatusettepanekus 20 olev viga, kuid mõte jääb samaks: välja arvatud sädesüütega bensiinimootorite puhul, mida hõlmab artikli 58 lõikes 2 sätestatud erisäte, suudavad teiste mootoriliikide mootoritootjad vastata direktiivile alates 2014. aasta lõpust, nii et käesolev muudatusettepanek teeb ettepaneku seda direktiivis selgitada.

### Muudatusettepanek 34

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv

#### I lisa – A osa – punkt 1 – tabel – veerg 1

<i>Komisjoni ettepanek</i>	<i>Muudatusettepanek</i>
Konstruksioonikategooria	Konstruksioonikategooria
A – „ <i>Ookean</i> ”	A
B – „ <i>Avameri</i> ”	B
C – „ <i>Rannikumeri</i> ”	C
D – „ <i>Kaitstud merepiirkond</i> ”	D

## Selgitus

Tuleb lugeda koos allpool esitatud muudetud konstruksioonikategooriatega. Käesolevas muudatusettepanek esitatakse konstruksioonikategooria A ülempiirid nii tuule tugevuse kui ka lainekõrguse osas (vastavuses standardis esinevatega). Konstruksioonikategooria A ei hõlma „erakorralisi tingimusi”, samas kui ainult Euroopa Komisjoni kohaldamise suunistes esitatakse näited selle kohta, millised need tingimused on. Väikelaevad pikkusega kuni 24 m ei kannata raskemaid tingimusi kui need, mis on esitatud käesolevas muudatusettepanekus.

### Muudatusettepanek 35

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv

#### I lisa – A osa – punkt 1 – punkt A

<i>Komisjoni ettepanek</i>	<i>Muudatusettepanek</i>
<b>A. Ookean:</b> projekteeritud pikkadeks merereisideks, mille käigus võib tuule tugevus ületada 8 palli (Beaufort'i skaala järgi) ja märkimisväärne lainekõrgus olla vähemalt 4 m, kuid välja arvatud erakorralised tingimused ja täiesti sõltumatud veesõidukid.	<b>A. Konstruksioonikategooria A väikelaev</b> on ette nähtud tuule tugevusele, mis võib ületada 8 palli (Beauforti skaala järgi) ja märkimisväärsele lainekõrgusele 4 m ja üle selle, kuid välja arvatud erakorralised tingimused, nagu torm, tugev torm, orkaan, tornaado ning merel valitsevad

## **äärmuslikud tingimused või hiigellained.**

### *Selgitus*

Uue määratlusega säilitatakse pärast sidusrühmadega määratluste kohandamise eesmärgil täiendavat konsulteerimist olemasolev konstruktsioonikategooria A, kuid jäetakse välja territoorium ja navigeerimise liik (ookean), kuna tingimused, mida kasutaja peab arvesse võtma, on tuule tugevus ja lainekõrgus. Samuti jäetakse alles praegused tuule tugevuse ja olulise lainekõrguse piirangud, kuid luuakse õiguslik selgus, kirjeldades erakorralisi tingimusi. Sellest tulenevalt võetakse raporti projekti muudatusettepanekud 22, 23 ja 24 tagasi.

### **Muudatusettepanek 36**

#### **Ettepanek võtta vastu direktiiv I lisa – A osa – punkt 1 – punkt B**

##### *Komisjoni ettepanek*

**B. AVAMERI: projekteeritud merereisideks avamerel, kus tuule tugevus võib olla** kuni 8 palli (kaasa arvatud, Beaufort'i skaala järgi) ning **märkimisväärne lainekõrgus** kuni 4 meetrit (kaasa arvatud).

##### *Muudatusettepanek*

**B. Konstruktsioonikategooria B väikelaev on ette nähtud** tuule tugevusele kuni 8 palli (kaasa arvatud, Beauforti skaala järgi) ning **märkimisväärsele lainekõrgusele** kuni 4 meetrit (kaasa arvatud).

### *Selgitus*

Uue määratlusega säilitatakse pärast sidusrühmadega määratluste kohandamise eesmärgil täiendavat konsulteerimist olemasolev konstruktsioonikategooria B, kuid jäetakse välja territoorium ja navigeerimise liik (avameri), kuna tingimused, mida kasutaja peab arvesse võtma, on tuule tugevus ja lainekõrgus. Sellest tulenevalt võetakse raporti projekti muudatusettepanek 25 tagasi.

### **Muudatusettepanek 37**

#### **Ettepanek võtta vastu direktiiv I lisa – A osa – punkt 1 – punkt C**

##### *Komisjoni ettepanek*

**C. RANNIKUMERI: projekteeritud reisideks rannikuvetes, suurtes lahtedes, estuaarides, järvedel ja jõgedel, kus tuule tugevus võib olla** kuni 6 palli (kaasa arvatud) ning **märkimisväärne lainekõrgus**

##### *Muudatusettepanek*

**C. Konstruktsioonikategooria C väikelaev on ette nähtud** tuule tugevusele kuni 6 palli (kaasa arvatud) ning **märkimisväärsele lainekõrgusele** kuni 2 meetrit (kaasa arvatud).

kuni 2 meetrit (kaasa arvatud).

### *Selgitus*

*Uue määratlusega säilitatakse pärast sidusrühmadega määratluste kohandamise eesmärgil täiendavat konsulteerimist olemasolev konstruktsioonikategooria C, kuid jäetakse välja territoorium ja navigeerimise liik (rannikumeri), kuna tingimused, mida kasutaja peab arvesse võtma, on tuule tugevus ja lainekõrgus. Sellest tulenevalt võetakse raporti projekti muudatusettepanek 26 tagasi.*

## **Muudatusettepanek 38**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv I lisa – A osa – punkt 1 – punkt D**

#### *Komisjoni ettepanek*

**D. KAITSTUD MEREPIIRKOND:**  
**projekteeritud meresõiduks kaitstud merepiirkonnas, väikestes lahtedes, väikestel järvedel, jõgedel ja kanalitel, kui tuule tugevus on kuni 4 (kaasa arvatud) ning märkimisväärne lainekõrgus kuni 0,3 m (kaasa arvatud), üksikute lainetega (mida tekitavad näiteks mööduvad veesõidukid), mille kõrgus on kuni 0,5 m.**

#### *Muudatusettepanek*

**D. Konstruktsioonikategooria D väikelaev on ette nähtud tuule tugevusele kuni 4 palli (kaasa arvatud) ning märkimisväärsele lainekõrgusele kuni 0,3 meetrit (kaasa arvatud), üksikute lainetega, mille kõrgus on kuni 0,5 m.**

### *Selgitus*

*Uue määratlusega säilitatakse pärast sidusrühmadega määratluste kohandamise eesmärgil täiendavat konsulteerimist olemasolev konstruktsioonikategooria D, kuid jäetakse välja territoorium ja navigeerimise liik (kaitstud merepiirkond), kuna tingimused, mida kasutaja peab arvesse võtma, on tuule tugevus ja lainekõrgus. Sellest tulenevalt võetakse raporti projekti muudatusettepanek 27 tagasi.*

## **Muudatusettepanek 39**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv I lisa – A osa – punkt 1 – lõik 2**

#### *Komisjoni ettepanek*

Kõikidesse tüüpidesse kuuluvad **väikelaevad** peavad olema projekteeritud ja ehitatud nii, et nad vastavad I lisa loetletud püsivuse, ujuvuse ja muude

#### *Muudatusettepanek*

Kõikidesse tüüpidesse kuuluvad **veesõidukid** peavad olema projekteeritud ja ehitatud nii, et nad vastavad I lisa loetletud püsivuse, ujuvuse ja muude

asjakohaste oluliste nõuete parameetritele ning on hästi juhitavad.

asjakohaste oluliste nõuete parameetritele ning on hästi juhitavad.

*Selgitus*

*Laevade konstruktsioonikategooriad peaksid kehtima ka jetide puhul ja mitte ainult väikelaevade puhul, viidates „veesõiduki” määratlusele artikli 3 punktis 1, mis hõlmab kõiki väikelaevu ja jetisid.*

**Muudatusettepanek 40**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv**

**I lisa – A osa – punkt 2 – alapunkt 2.1 – lõik 1 – punkt 30**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

30) *valmistajariik,*

30) *valmistaja koodi väljastava asutuse riigikood,*

*Selgitus*

*Et parandada jälgitavust, selgitab käesolev muudatusettepanek, et valmistaja õigusliku peakontori asukoht peab olema näidatud 14-numbrilisel identifitseerimisnumbril koos valmistaja koodiga (MIC) (vt punkt 29). Raportöör kaalus ka mootorsõidukisektori süsteemi, kuid see ei ole kohane, sest sõiduki valmistajatehase tähised, mis sisaldavad valmistaja koodi ja tehase koodi, nõuaks veesõidukite identifitseerimisnumbrite olemasoleva rahvusvahelise süsteemi muutmist.*

**Muudatusettepanek 41**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv**

**I lisa – A osa – punkt 2 – alapunkt 2.2 – lõik 2**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*Eraviisilise impordi puhul kontaktandmed ja punktis a, d ja e nimetatud soovitusel sisaldavad vastavushindamise teostanud teavitatud asutuse andmeid.*

*välja jäetud*

*Selgitus*

*Seda nõuet ei ole vaja, sest veesõiduki identifitseerimisnumber (CIN) juba näitab teavitatud asutuse identiteeti, nii et jälgitavus on juba tagatud ja teavitatud asutus säilitab alati aruanded vastavuse kohta.*

## Muudatusettepanek 42

### Ettepanek võtta vastu direktiiv

#### I lisa – A osa – punkt 2 – alapunkt 2.2 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

#### **2.2 a. Importija tähis**

**Iga veesõiduk on varustatud laevakere identifitseerimisnumbrist eraldi püsivalt kinnitatud tähisega, mis sisaldab importija nime, registreeritud kaubanime või kaubamärki ja täielikku aadressi.**

*Selgitus*

Artikli 9 lõike 3 teabenõudeid seoses importija andmetega saab kõige lihtsamini täita, lisades selle teabe importija tähisele, ja käesolev muudatusettepanek kordab üksikasju selle kohta, millist teavet see tähis peab sisaldama.

## Muudatusettepanek 43

### Ettepanek võtta vastu direktiiv

#### I lisa – A osa – punkt 3 – alapunkt 3.3 – lõik 1

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

Veesõiduk on konstrueeritud selliselt, et on tagatud ujuvusomadused, mis on kohased sellele konstruktsioonikategooriale vastavalt punktile 1.1 ja tootja soovitatud maksimaalsele lastile vastavalt punktile 3.6. **Kõik** elamiskõlblikud mitmekordse kerega väikelaevad on konstrueeritud selliselt, et **need ei lähe kergesti ümber ning on** tagatud piisav ujuvus ka juhul, kui laev **süiski** ümber läheb.

Veesõiduk on konstrueeritud selliselt, et on tagatud ujuvusomadused, mis on kohased sellele konstruktsioonikategooriale vastavalt punktile 1.1 ja tootja soovitatud maksimaalsele lastile vastavalt punktile 3.6. Elamiskõlblikud mitmekordse kerega väikelaevad, **mis võivad kergesti ümber minna**, on konstrueeritud selliselt, et tagatud **on** piisav ujuvus ka juhul, kui laev ümber läheb.

*Selgitus*

Käesolev muudatusettepanek lisab ümberminemise riski mainimise, mis varieerub suuresti ühelt veesõidukilt teisele.

## Muudatusettepanek 44

### Ettepanek võtta vastu direktiiv I lisa – A osa – punkt 3 – alapunkt 3.7

#### *Komisjoni ettepanek*

Kõik A- ja B-kategooriasse kuuluvad **veesõidukid** ning üle kuue meetri pikkused C- ja D-kategooriasse kuuluvad **veesõidukid** on varustatud ühe või mitme hoiustamiskohaga päästeparve (päästeparvede) jaoks, mis on piisavalt suur (suured) niisuguse inimhulga mahutamiseks, mille vedamiseks laev tootja soovitusel kohaselt konstrueeriti. Päästeparve hoiustamiskoht (hoiustamiskohad) on kogu aeg kergesti juurdepääsetavad.

#### *Muudatusettepanek*

Kõik A- ja B-kategooriasse kuuluvad **väikelaevad** ning üle kuue meetri pikkused C- ja D-kategooriasse kuuluvad **väikelaevad** on varustatud ühe või mitme hoiustamiskohaga päästeparve (päästeparvede) jaoks, mis on piisavalt suur (suured) niisuguse inimhulga mahutamiseks, mille vedamiseks laev tootja soovitusel kohaselt konstrueeriti. Päästeparve hoiustamiskoht (hoiustamiskohad) on kogu aeg kergesti juurdepääsetavad.

#### *Selgitus*

*Äärmiselt ebapraktiline on varustada jetisid päästeparve(de)ga või pidada hoiustamiskohta (hoiustamiskohti).*

## Muudatusettepanek 45

### Ettepanek võtta vastu direktiiv I lisa – A osa – punkt 5 – alapunkt 5.1 – alapunkt 5.1.5 a (uus)

#### *Komisjoni ettepanek*

#### *Muudatusettepanek*

#### ***5.1.5 a. Roolipinni abil juhitud päramootorid***

***Roolipinni abil juhitud päramootorid varustatakse hädaseiskamisega, mille saab ühendada roolimehega (liiniga hädaseiskamislüliti).***

## Muudatusettepanek 46

### Ettepanek võtta vastu direktiiv I lisa – A osa – punkt 5 – alapunkt 5.2 – alapunkt 5.2.2 – lõik 1 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***Bensiinipaakide asukohti tuleb ventileerida.***

*Selgitus*

*Selle muudatusettepanekuga selgitatakse ventileerimisnõuet, et vältida vigu ülevõtmisel. Muudatusettepanekuga taastatakse direktiivi 1994/25 sõnastus, kuid piiratakse nõue ainult bensiinipaakide asukohtadega, sest diislikütuse ventileerimist ohutusest tulenevalt ei nõuta.*

## **Muudatusettepanek 47**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv**

**I lisa – A osa – punkt 5 – alapunkt 5.3 – lõik 2**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*Tähelepanu pööratakse ülekoormuskaitsele ning kõikide vooluahelate lühisekaitsele, välja arvatud akutoitel töötavad mootori käivitusahelad.*

*Tähelepanu pööratakse **piisavale** ülekoormuskaitsele ning kõikide vooluahelate lühisekaitsele, välja arvatud akutoitel töötavad mootori käivitusahelad. **Elektrilise käituri vooluahel konstrueeritakse ja paigaldatakse nii, et vältida soovimatut vastastikmõju kõikide teiste vooluahelatega. Paigaldamine tagab, et elektrienergiat salvestavad seadmed ei ületa valmistaja soovitatud maksimumtemperatuure.***

*Selgitus*

*Hübriidpeajõuseadmed võivad laeval põhjustada uusi ohtusid akude ülekuumenemise näol, millel võivad olla katastroofilised tagajärjed, ja ülepinge tekkimise näol võimsas hübriidelektrimootoris, mis, kui see ei ole teistest vooluahelatest nõuetekohaselt isoleeritud, peatab laeval kõigi elektroonikaseadmete, sh mootori kontrollseadmete töö.*

## **Muudatusettepanek 48**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv**

**I lisa – A osa – punkt 5 – alapunkt 5.3 – lõik 3**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***Akudest eralduda võivate*** gaaside

***Plahvatusohtlike*** gaaside kogunemise

kogunemise vältimiseks on tagatud ventilatsioon. Akud kinnitatakse kindlalt ning neid kaitstakse vee sissepääsu eest.

vältimiseks on tagatud ventilatsioon. Akud kinnitatakse kindlalt ning neid kaitstakse vee sissepääsu eest.

### *Selgitus*

*Sellega kohandatakse raporti projekti muudatusettepanekut 36. Gaasiplahvatused on kõige suurem oht ning peamine ohutusega seotud probleem laevadel. Selle muudatusettepanekuga laiendatakse selle ohutusmeetme kohaldamisala.*

## **Muudatusettepanek 49**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv**

#### **I lisa – A osa – punkt 5 – alapunkt 5.5 – lõik 3**

##### *Komisjoni ettepanek*

Kõik püsivalt paigaldatud gaasisüsteemiga veesõidukid on varustatud piiratud alaga, kus asuvad kõik gaasiballoonid. Nimetatud piiratud ala eraldatakse eluruumidest, sellele on võimalik juurde pääseda vaid väljastpoolt ning seda ventileeritakse välja, et lekkiv gaas ei koguneks laeva siseruumidesse.

##### *Muudatusettepanek*

Kõik püsivalt paigaldatud gaasisüsteemiga veesõidukid on varustatud piiratud alaga, kus asuvad kõik gaasiballoonid. Nimetatud piiratud ala eraldatakse eluruumidest, sellele on võimalik juurde pääseda vaid väljastpoolt ning seda ventileeritakse välja, et lekkiv gaas ei koguneks laeva siseruumidesse. ***Püsivaid gaasisüsteeme tuleb pärast paigaldamist katsetada.***

### *Selgitus*

*See selgitab ohutusnõuet, mis esineb direktiivi 1994/25 I lisa A osa punktis 5.5, mis leiti selles direktiivi ettepanekus olevat uue õigusraamistiku põhimõtete alusel oluliseks nõudeks liiga üksikasjalik. Paigaldamisjärgne gaasisüsteemi katsetamine peab olema sõnaselge, sest see on laevadel oluline ohutusprobleem. Käesolev muudatusettepanek tagab, et katsetatakse kogu gaasiseadmestikku, mitte ainult üksikut seadet.*

## **Muudatusettepanek 50**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv**

#### **I lisa – B osa – punkt 2 – alapunkt 2.3 – pealkiri**

##### *Komisjoni ettepanek*

2.3. Katsetsükliid ***ja etalonkütused***

##### *Muudatusettepanek*

2.3. Katsetsükliid



*Selgitus*

*Etalonkütuseid käsitletakse punktis 2.5.*

## **Muudatusettepanek 51**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv**

**I lisa – C osa – punkt 1 – alapunkt 1 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

### ***1 a. ÜKSIKASJALIKUD NÕUDED***

***Veesõiduki müüri tasemete katsetamise üksikasjalikud nõuded on sätestatud asjakohases harmoneeritud standardis.***

*Selgitus*

*Direktiivis 2003/44/EÜ märgitakse, et müüri mõõdetakse vastavalt harmoneeritud standardis määratletud katsetele. Praeguses ettepanekus jäeti see välja, kuna vastavalt uue õigusraamistiku põhimõtetele kõrvaldati kõik spetsiifilised viited harmoneeritud standarditele. Müüri katsetamiseks harmoneeritud standardi kasutamise kindluse tase on määratletud moodulite valikutes artiklis 23. Kuid tagamaks, et harmoneeritud standardit tõepoolest kasutatakse, on see tekst taasesitatud lisa A punktist 2.1.*

## SELETUSKIRI

### Peamised tööstuslikud näitajad ja ettenähtud reguleerimisala

Ettepanekuga võtta vastu uus direktiiv väikelaevade ja jetide kohta kaasajastatakse oluliselt olemasolevaid ELi eeskirju, mis käsitlevad erakasutuseks, nt vaba aja veetmiseks, spordiks ja treeninguks – sh rendituna, meeskonnaga või ilma – konstrueeritud veesõidukite ohutuse ja keskkonnatoime alaseid nõudeid.

„Veesõiduk” tähendab käesolevas direktiivis paate pikkusega 2,5–24 m ja see mõiste hõlmab väikelaevu (mootorpaadid ja purjejahid, sh need, mis on varustatud parda- või päramootoriga) ja jetisid, sisuliselt skuutreid, selgitades, et eeskirjad hõlmavad nüüd ka neid.

Oluline erinevus, mida tuleb meeles pidada, on see, et direktiivi kohaldatakse väikelaevadele ja jetidele, sõltumata sellest, kas need on konstrueeritud kasutamiseks merel või siseveeteedel, kuid direktiiv ei puuduta veesõidukeid, mis on konstrueeritud ja mida kasutatakse äriliseks reisijateveoks (mida reguleerivad direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade kohta ja/või direktiiv 2006/87/EÜ siseveelaevade kohta).

Lühidalt, direktiiv hõlmab kõike väikestest päramootoriga täispuhutavatest paatidest, mida võib kasutada järvel kalastamiseks, kuni suurte mootorjahtideni, mida leiab Itaalia Rivas.

Peamised olulised nõuded, millele kõnealused veesõidukid peavad vastama, hõlmavad stabiilsust ja ujuvust, mootori ja elektrilist ohutust, heiteid ja müra. Ettepaneku põhielemendid on:

- 1) Kaasajastamise katse olemasolevate eeskirjade uue õigusraamistiku põhimõtetega kooskõlla viimiseks. Lisaks lisatakse üldise ohutusnõude klausel, mis tähendab, et käesoleva direktiiviga hõlmatud tooteid võib lasta turule üksnes siis, kui need vastavad direktiivi lisade üldistele ohutusnõuetele.
- 2) Reguleerimisala ja mõistete täiendav selgitamine
- 3) Harmoneeritud standarditega kooskõlla viimine (vt allpool)
- 4) Säilitatakse müra piirnormid võimalusega liikmesriikide meetmeteks, et tundlikel geograafilistel aladel kaugemale minna (tüüpiliselt eeskirjad kiiruse või minimaalse kauguse kohta kaldast).
- 5) Kogumispakide või veepuhastussüsteemide kohustuslik paigaldamine tualettidega varustatud veesõidukitele merekeskkonna paremaks kaitsmiseks.
- 6) Eeskirjad ehitusjärgsete hindamiste kohta, mida teostab ühenduses mis tahes füüsiline või juriidiline isik, kes laseb turule direktiiviga hõlmatud toote, juhtudel, kui valmistaja ega tema volitatud esindajad ei täida kohustust hinnata toote nõuetele vastavust. See tuleneb olemasolevatest eeskirjadest, kuid nüüd hõlmatakse sõnaselgelt jetisid; samuti selgitatakse eraisikutest importijate staatust ja kohustusi.
- 7) Mis puudutab kohustust kinnitada CE-märgis, siis see laieneb nüüd kõikidele pardal paiknevatele mootoritele ja integreeritud väljalaskesüsteemita päramootoritele.

8) Ajakohastatud eeskirjad heidete ja müra kohta (vt allpool).

9) Uued eeskirjad aruandluse kohta. Viie aasta jooksul peavad ELi liikmesriigid esitama komisjonile aruande direktiivi sätete jõustamise kohta.

10) Kooskõlla viimine horisontaalsete eeskirjadega akrediteerimise, CE-märgise, turujärelevalve ja ELis turustatavate toodete kontrollimise kohta.

11) Paindlikumate vastavushindamise menetluste kehtestamine.

Euroopa Komisjon pidas laiaulatuslikke konsultatsioone peamiste sidusrühmadega, sh liikmesriigid, teavitatud asutused, Euroopa paaditööstus (milles tugevalt domineerivad VKEd), mootoritootjad ja laevasõiduhingud (kasutajad).

Valmistades ette käesolevat raporti projekti, võttis raportöör arvesse laialdasi sidusrühmade vaateid ja tundub, et konsensuslik üldine arvamus on, et komisjoni ettepanek on hästi tasakaalustatud. See selgitab ka, miks raportöör pakkus käesolevas raporti projektis välja ainult piiratud arvu põhiolemuselt tehnilisi kohandusi ja selgitusi.

Raportöör keskendus oma muudatusettepanekutes mõistete kohandamisele, et muuta need täpsemaks, ja mõnede konkreetsete sätete täpse kohaldamisala selgitamisele. Lisaks oli raportööri eesmärk selgitada importija vastutust seoses ehitusjärgse hindamisega; ta lisis ettepanekud toote jälgitavuse parandamiseks, selle selgitamiseks, kus CE-märgis on vajalik, ning samuti tagas ta, et säilitatakse teavitatud asutuste olemasolev kontroll suuremate potentsiaalselt merel kasutatavate laevade üle. Raportöör pidas ühtlasi vajalikuks esitada rohkem üksikasju mitme olulise ohutusnõude täpse kohaldamise kohta (ujuvilpüsimine, elekter, gaas ja kütusepaagi ventileerimine).

Raportöör otsustas esitada paatide konstruktsioonikategooriate määratlemiseks ajakohastatud süsteemi, mis kaotab olemasoleva sideme konstruktsioonikategooria ja ettenähtud kasutuse vahel vastavalt geograafilise asukohale (nt avameri või kaitstud merepiirkond), et jätta selle asemel peamiseks kaheks parameetriks tuule tugevus ja lainekõrgus, mis on täpsem ja asjakohasem. See soovitatud muudatus kajastab lisaks asjaomases harmoneeritud standardis kasutatavaid mõisteid. Raportöör säilitab selles siiski reservatsiooni, kui ettepanekuga kohandumine osutub ELi tootjatele liiga kulukaks. Raportöör kaalub Euroopa Parlamendi liikmetelt nõusoleku küsimist siseturu- ja tarbijakaitsekomisjoni piiratud mõjuhinnangu tellimiseks enne nende muudatusettepanekute säilitamist või tagasivõtmist, sest neid soovitatud muudatusi süsteemi ei hõlmatud komisjoni mõjuhinnangus, mis oli ettepanekule lisatud.

### **Ülemaailmne kooskõlla viimine**

Komisjoni ettepanek viib ELi kooskõlla USA keskkonnakaitseagentuuri uusimate määrustega nii säde- kui ka survesüütega mootorite kohta. See tähendab, et USA-l, Kanadal, ELil ja Jaapanil on ühised väikelaevamootori heidete piirnormid, mis peaks andma tugeva motivatsiooni teistele jurisdiktsioonidele nagu Austraalia – mis kaaluvad selle sektori reguleerimist – võtma omaks seda lähenemisviisi.

Väikelaevamootorite sektor on väike. Isegi kõige suuremal mootorisegmendil (päramootorid) oli 2009. aastal üleilmne käive ainult 457 000 ühikut 105 mootoritüüpikonna vahel jaotunult. Järeltöötlust kasutatavate päramootorite, jetimootorite ja survesüütega diiselmootorite järgmine

väga oluliste arendus- ja tootmiskuludega põlvkond nõuab ülemaailmset lähenemist, et muuta need taskukohaseks. Komisjoni ettepanek algatab selle protsessi ja muudatusettepanek 19 on mõeldud tagama, et see ülemaailmne lähenemisviis säilitatakse heitgaaside vähendamise järgmisel etapil.

## **Heitgaasid**

Laialdaselt leitakse, et kõnealusel sektoril on piiratud mõju keskkonnale, arvestades ringluses olevate veesõidukite vähest arvu võrreldes muude mootorsõidukitega, mida süvendavad kahanevad müügiimahud alates 2007. aastast (need on vähenenud kaks korda) ja piiratud kasutustunnid aastas. Sellega seoses on tootmisektor toetanud keskkonnakaalutlusi niivõrd, kui võrd see on võimalik praeguste rakendustehnoloogiate juures, ja toetas kõige varasemat võimalikku rakendamist tööstusele vastuvõetava hinnaga. Raportöör nõustub komisjoni järeldusega selle mõjuhinnangus, et väljapakutud heitgaaside piirnormid kajastavad kõige rangemat, kuid teostatavat vähendamist antud tähtaja jooksul.

Ettepanekus kehtestatakse süsinikmonoksiidi heite piirväärtused teatavatele sädesüütega parda- ja parabensiinimootorite kategooriatele ja selles ei tehta muudatusi (survesüütega) diiselmootoritele, mille süsinikmonoksiidi tase on igal juhul madalam. Kõigi kolme saasteaine (HC, NO<sub>x</sub> ja CO) märkimisväärsem vähendamine sädesüütega mootorite puhul on võimalik ainult heitgaaside järeltöötusega, mille puhul kasutatakse kolmeastmelise katalüsaatori tehnoloogiat, kuid mida ei ole parda- ja jetimootorite jaoks kahjuks veel piisavalt arendatud. On füüsilisi piiranguid ja nõutavad investeeringud ei ole praegusel hetkel tööstusele taskukohased.

Ettepanekuga vähendatakse parda- ja jetimootorite üldisi HC ja NO<sub>x</sub> heiteid vähemalt 25% võrra, kuid selle saavutamise nõuab CO suurendamist. Siin on tegemist otsese põletamise tasakaalustamisega. Kui HC ja NO<sub>x</sub> heiteid vähendatakse, siis tähendab see CO heidete suurenemist. Raportöör soovib Euroopa Parlamendi liikmetest kolleegidel tungivalt seda meeles pidada ja toetada komisjoni ettepanekut selles peamises keskkonnaheidete punktis.

Raportöör võttis siiski teatavaks tööstuse jõupingutused vastata varakult heidete nõuetele ja toetab komisjoni poolt algselt välja pakutud üleminekuperioodi lühendamist ning täielikult töötavate eeskirjade kehtestamist enamiku mootorite puhul 2014. aasta lõpuks (vt muudatusettepanek 20). Pikem üleminekuperiood piirduks sädesüütega pardamootoritega, mille võimsus on alla 15 kilovati ja mida toodavad ainult VKEd, kus on vaja rohkem aega, vt komisjoni ettepaneku artikli 58 lõige 2.

Lisaks on raportöör teinud muudatusettepaneku, et edendada biokütuste kasutuselevõttu, ja on ühtlasi teinud ettepaneku, et komisjon uuriks viie aasta jooksul võimalust arendada välja täiendav mootorite heidete vähendamise etapp.

## **Müra**

Parlamendikomisjoni esialgsete arutelude käigus soovitati Euroopa Parlamendi liikmetel uurida lähemalt keskkonnavalaseid müratasemeid. Selles küsimuses sooviks raportöör, et kolleegid peaksid ühtlasi meeles füüsilisi piiranguid seoses komisjoni poolt sidusrühmadega konsulteerides väljapakutud nõuete mis tahes parandamisega.

Tausta selgitamiseks koguti pärast tööstuse poolt laiast müra katsetamist paatidel laiaulatuslik andmekogum paadi müra kohta, et arendada välja nii direktiivi piirväärtused kui

ka ISO katsestandard. Tulemusi kinnitas sõltumatult kuuenda raamprogrammi projekt. Tüüpilise 5,5meetrise kiirpaadi pukseerimine 70 km/h juures näitas, et müra laevakerelt vee peal = 72 dB 25 m kaugusel mikrofonist. Mootoritootjad nõustusid, et nende mootorid ei tohiks olla lärmakamad kui paadikere ning saavutati mõned konstruktsioonimuudatused, et jääda selle piirangu raamesse. Sellele vastavalt annavad kere ja mootori müra, kumbki 72 dB, kokku väärtuse 75 dB, mis on direktiivis sätestatud nõue. Madalamad väärtused töötati välja väiksematele paatidele ja mootoritele ning täiendav vähendamine 3 dB võrra oli vajalik mitmemootoriliste seadeldiste puhul.

Praegu on katsetamismeetod sätestatud harmoneeritud standardi EN ISO 14509 1. osas. Käesolevas ettepanekus sätestatud piirangud vastavad sellele, mida on võimalik saavutada praeguse paadikonstruktsiooniga. Raportööri seisukoht on, et mootori müra ei saa enam täiendavalt oluliselt kaasa aidata paadi müra edasisele vähendamisele. Näiteks kui pakkuda välja edasise mootori müra vähendamise eesmärgina 10 dB (mida ei ole võimalik saavutada), vähendaks see paadi üldisi müratasemeid ainult 3 dB võrra. Raportööri järeldus on, et oluliselt rangemad müra puudutavad meetmed nõuaksid paatide täielikku ümberkonstrueerimist, mis mõjuks negatiivselt majutusruumile ja – mis on oluline – ohutusele (kere tugevus, paadi stabiilsus ja merekindlus).

Lõpuks, et paadid ei liigu enamasti tasastel pindadel, on lained paadi müra oluline komponent, kui nad pörkuvad kerega. Müra võib olla probleemiks väikestel või rahulikel järvedel või mõnel jõe või kanali osal, kuid kindlasti mitte enamikus tegeliku elu olukordades. Avalikkuse suhtumist võivad mõjutada ka rohked paadid veel, mis pärinevad ELi mürapiirangute kehtestamise eelsest ajast. Lisaks on müra peamiselt seotud kasutaja käitumise, mitte aluseks oleva tehnoloogiaga, nii et müra saab igal juhul kõige paremini vähendada asjakohaste kiirusepiirangute ja kontrollimisega. Raportöör soovitaks Euroopa Parlamendi liikmetest kolleegidel mitte muuta komisjoni ettepanekut müra kohta.

25.4.2012

## KESKKONNA-, RAHVATERVISE JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS

siseturu- ja tarbijakaitsekomisjonile

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv väikelaevade ja jetide kohta

(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Arvamuse koostaja: Salvatore Tatarella

### LÜHISELGITUS

#### Taust

Väikelaevu ja jetisid käsitleva komisjoni ettepaneku eesmärk on vaadata läbi 1994. aastal vastuvõetud direktiiv 94/25/EÜ, millega kehtestati turuleviidavate väikelaevade peamised ohutusnõuded. Direktiivi 94/25/EÜ on juba muudetud direktiiviga 2003/44/EÜ, millega kehtestati väikelaevadele mitmed heidete ja mürataseme piirnormid. Komisjoni uue ettepanekuga muudetakse väikelaevamootorite tehnoloogilise arengu taustal karmimaks väikelaevade ja jetide heite piirnormid ning ühtlustatakse need üleilmselt ning eelkõige viia need kooskõlla Ameerika Ühendriikides kehtestatud normidega. Väikelaevade sektoril on piiratud mõju keskkonnale, sest väikelaevu on mootorsõidukitest vähem ning neid kasutatakse aasta jooksul ainult vähestel kuudel.

Direktiiviga kehtestatakse piirnormid sellistele mootorite heidetele nagu tahked osakesed, lämmastikoksiid ja süsivesinik. Selles ei käsitleta süsinikdioksiidi.

Enne direktiivi ettepaneku lõplikku vormistamist pidas komisjon ulatuslikke konsultatsioone järgmiste sidusrühmadega: meretööstus, mootoritootjad, laevasõiduühingud ja liikmesriigid. Kõik sidusrühmad olid ettepanekuga üldiselt nõus. Direktiivi ettepanekuga kehtestatakse uued eeskirjad sektorile, mis annab tööd 270 000 töötajale ja 37 000 ettevõttele. Euroopa väikelaevatööstuse moodustavad peamiselt VKEd (95% kõigist sektori ettevõtjatest). Seepärast pööras komisjon erilist tähelepanu väikelaevade ja jetide sektoris tegutsevatele VKEdele, võttes arvesse, et mõned neist toodavad väikeseeria mootoreid ainult Euroopa turule. Alates 2007. aastast on sektorit tugevalt mõjutanud majanduskriis, mille tõttu vähenes väikelaevade kogumüük poole võrra.

#### Arvamuse koostaja seisukoht

Arvamuse koostaja toetab komisjoni ettepanekut, mille peamine eesmärk on ühtlustada kehtivaid õigusakte. Eriti oluline on, et kuigi uue direktiiviga muudetakse rangemaks teatavad keskkonnanõuded, aidatakse sellega kaasa sektori konkurentsivõime tõstmisele, viies selle maailma tipptasemele. See aitab eelkõige seista vastu USA tugevale konkurentsipurvel ja võimaldab Euroopa Liidul asuda sektoris juhtpositsioonile.

Direktiivi oluline aspekt on see, et tootjatele kehtestatakse üleminekuajad, mille jooksul kohandada uute heitenormidega. Arvamuse koostaja pooldab üleminekuaja pikendamist kolme aastani nende väikestele ja keskmise suurusega mootoritootjatele, kes viivad ELi turule alla 15 kW võimsusega põrõmootoreid. Mürasaaste osas aga ei nähta ette mingeid muudatusi kehtivates müra taseme normides, sest need ei puuduta ainult mootorimüra, vaid ka väliseid keskkonnanõudeid ning need kaks tegurit teevad kehtivate normide muutmise eriti raskeks.

Arvamuse koostaja on täiesti veendunud, et müra tuleks piirata kohalikul tasandil kiirust piiravate meetmete karmistamise abil. Lisaks sõltub müra taseme otseselt kasutajate käitumisest ning väikelaevade suhtes kehtivate õigusnormide järgimisest. Arvamuse koostaja palub komisjonil uurida järgmise viie aasta jooksul laevamootorite heidete edasise vähendamise tehnilist teostatavust, võttes arvesse tehnika arengut, ja lisada õigusraamistikku kütuse lekke probleematika. Lõpetuseks peab arvamuse koostaja oluliseks võtta ettepanek kõige kiiremas korras vastu, et liikmesriigid saaksid direktiivi võimalikult kiiresti üle võtta ja rakendada.

## MUUDATUSETTEPANEKUD

Keskonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon palub vastutaval siseturu- ja tarbijakaitsekomisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

### Muudatusettepanek 1

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 22

##### *Komisjoni ettepanek*

(22) Sõltuvalt kütusest ja võimsuskategooriast tuleks kasutada asjakohastes ISO standardites kirjeldatud veesõidukite mootorirakenduste katsetsükleid.

##### *Muudatusettepanek*

(22) Sõltuvalt kütusest ja võimsuskategooriast tuleks kasutada asjakohastes ISO standardites kirjeldatud veesõidukite mootorirakenduste katsetsükleid. ***Hübriidajamite jaoks, mille tehnilised omadused erinevad tavapäraste sisepõlemismootorite omadest, tuleks välja töötada eraldi katsetsükkel merenduse hübriidajamite jaoks.***

## Muudatusettepanek 2

### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 26 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(26 a) Lükmesriigid peaksid kontrollima, kas nad võtavad tulemuslikke regionaalselt eristavaid riiklikke meetmeid, nagu kiiruspiirangute sisseviimine või kohandamine, et vähendada müra nii palju kui võimalik.*

## Muudatusettepanek 3

### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 28

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(28) On äärmiselt oluline teha nii tootjatele kui ka kasutajatele selgeks, et CE-märgise kinnitamisega tootele kinnitab tootja, et asjaomane toode vastab kõikidele kohaldatavatele nõuetele, ning võtab endale selle eest täieliku vastutuse.*

*(28) CE-märgise kinnitamisega tootele peaksid tootjad võtma endale täieliku vastutuse selle eest, et toode vastab kohaldatavatele nõuetele. CE-märgise eesmärkide saavutamiseks tuleks tootjaid ja tarbijaid sellest paremini teavitada.*

## Muudatusettepanek 4

### Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 53 – lõigud 2 a ja 2 b (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*Komisjon esitab hiljemalt viie aasta möödumisel artikli 57 lõike 1 teises lõigus sätestatud kuupäevast ja kõiki olulisi turualgatusi arvesse võttes aruande:*

*– väikelaevamootorite heidete edasise vähendamise tehnilise teostatavuse kohta, võttes arvesse tehnoloogiate kulutõhusust ja vajadust leppida kokku sektori ülemaailmselt ühtlustatud väärtustes, ning*



*– vajaduse kohta vähendada kütuse leket.*

*Vajaduse korral esitatakse koos  
aruandega ettepanek võtta vastu  
asjakohane õigusakt.*

## MENETLUS

<b>Pealkiri</b>	Väikelaevad ja jetid
<b>Viited</b>	COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD)
<b>Vastutav komisjon</b> istungil teada andmise kuupäev	IMCO 13.9.2011
<b>Arvamuse esitaja(d)</b> istungil teada andmise kuupäev	ENVI 13.9.2011
<b>Raportöör(id)</b> nimetamise kuupäev	Salvatore Tatarella 28.9.2011
<b>Arutamine parlamendikomisjonis</b>	20.3.2012
<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	25.4.2012
<b>Lõpphääletuse tulemus</b>	+: 56 –: 0 0: 6
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Lajos Bokros, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Grootte, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Klauß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seiber, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed</b>	Vicky Ford, Jacqueline Foster, Julie Girling, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Vittorio Prodi, Michèle Rivasi, Renate Sommer, Struan Stevenson, Anna Záborská, Andrea Zannoni

24.4.2012

## TRANSPORDI- JA TURISMIKOMISJONI ARVAMUS

siseturu- ja tarbijakaitsekomisjonile

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv väikelaevade ja jetide kohta

(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Arvamuse koostaja: Roberts Zīle

### LÜHISELGITUS

Euroopa Komisjoni ettepanekuga vaadata läbi väikelaevade direktiiv (94/25/EÜ) soovitakse parandada väikelaevade ja jetide keskkonnanäitajaid, vaadates läbi meresõidukite heitgaaside ja müraga seotud piirnormid, ning uuendada oluliselt praeguseid ohutusnõudeid. Selle algatuse täiendav eesmärk on tagada ELi peamiste kaubanduspartneritega võrdsed reguleerivad tingimused ja veesõidukite siseturu sujuv toimimine. See hõlmab mootorpaate, purjepaate, jetisid, nende mootoreid ja komponente, mida ei kasutata kommertseesmärkidel. Uus õigusakt peaks jõustuma 2015. aasta keskel.

#### Heitgaasid

Lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) ja süsivesinike (HC) heitele rangemate piirnormide seadmisega viib läbivaadatud direktiiv meresõidukite heitgaaside normid vastavusse USAs kehtivate rangemate eeskirjadega. Kui ELis, USAs, Kanadas ja Jaapanis kehtivad samad heitgaaside piirnormid, säästab see ELi tootjatele oma tooteseeriade arendamise, tootmise ja sertifitseerimisega seotud kulusid. Raportöör on Euroopa Komisjoniga ja juhtkomisjoni raportööriga nõus järgmistes küsimustes: väljapakutud heitgaaside piirnormid kajastavad kõige rangemat, kuid saavutatavat vähendamist antud perioodi jooksul. Kõigi kolme saasteaine (HC, NO<sub>x</sub> ja CO) veelgi olulisem vähendamine sadesüütemootorite puhul oleks võimalik ainult heitgaaside järeltöötusega, milleks tuleks võtta kasutusele kolmeastmelise katalüsaatori tehnoloogia. Vajalik tehnoloogia ei ole kahjuks veel piisavalt arenenud ja see nõuaks investeringuid, mis ei ole tööstusharule praegu jõukohased. Lisaks sellele on raportöör nõus komisjoni ettepanekuga võtta kasutusele kolmeaastane üleminekuperiood kõikidele mootoritootjatele ja täiendavalt 3 aastat väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele, kes toodavad alla 15 kW sadesüütega pãramootoreid, et hoida majanduslikud ja sotsiaalsed kahjud võimalikult väikesed.

Komisjoni ettepanek nõuda kohustuslikus korras kogumispaake või veepuhastussüsteeme on keskkonnakaitse aspektist kiiduväärne, kuna see hoiab ära heitvee juhtimise merre.

### Müratase

Raportöör toetab komisjoni ettepanekut jätta müra piirnormid praegusele tasemele, kuna nende vähendamine nõuaks mootorite põhjalikku ümberkujundamist. Tuleb meeles pidada, et väikelaevade tekitatud müra mõjutavad mitmed tegurid, nagu mootor, kere, laevade kontsentratsioon, kiirus, kasutaja käitumine, geograafia ja ilmastikutingimused. Sellepärast võimaldab direktiiv riiklike meetmete võtmist, et kehtestada karmimaid piiranguid, nagu näiteks kiiruspiirang, miinimumkaugus kaldast või väikelaevade keelustamine teatud piirkondades. Raportöör leiab, et seisukohtade vahetamine liikmesriikide vahel parimate tavade kohta edendaks asjaomaste riiklike sätete proportsionaalsust ja aitaks võtta sobivaid meetmeid. Sellega seoses viitab raportöör mitmetele Euroopa Liidu Kohtu kohtuasjadele (eeskätt kohtuasjad C-142/05 ja C-433/05). Muudatusettepanekute 2 ja 5 eesmärk on paluda komisjonil seda protsessi lihtsustada.

### Ohutusnõuded

Raportöör rõhutab, kui tähtis on uus üldise ohutusnõude klausel, mis on õiguslikuks aluseks ohtlike veesõidukite turult kõrvaldamiseks, juhul kui toode ei vasta direktiivi ohutusnõuetele või kui toode ohustab üldiselt inimeste turvalisust ja tervist, omandit või keskkonda.

Raportöör kiidab heaks rangemad kohustused tootjatele, importijatele ja turustajatele, mis nõuavad, et nad tõestaksid oma toote vastavust (st CE-märgis) asjaomaste vastavushindamise menetlustega. Kuna enamik eraviisiliselt imporditud väikelaevu on toodud kolmandatest riikidest, on tervitatav, et direktiivi nõuded ehitusjärgse hindamise kohta kehtivad nüüd sõnaselgelt ka eraisikutest importijatele. Et tagada nende väikelaevade vastavus käesoleva direktiivi rangematele nõuetele, peavad liikmesriigid siiski tagama asjakohase ja tõhusa kontrolli nii ELi välispiiridel kui ka liidusisesele.

### Hübriidtehnoloogiad

Raportööri arvates tuleks väikelaevade hübriidmootorite tehnoloogia arendamist direktiivis arvesse võtta kui innovaatilist käituri lahendust. Raportööri muudatusettepanekud 1, 3, 6 ja 7 tagavad, et innovaatilised käituri lahendused ja hübriidmootorite katsesüklid oleksid direktiiviga hõlmatud.

## **MUUDATUSETTEPANEKUD**

Transpordi- ja turismikomisjon palub vastutaval siseturu- ja tarbijakaitsekomisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

### **Muudatusettepanek 1**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Põhjendus 4 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**(4 a) Edaspidi tuleb võtta ka vajalikke meetmeid, et koguda andmeid väikelaevade ja jetide mootorite süsinikdioksiidi (CO<sub>2</sub>) heidete kohta.**

*Selgitus*

*Tuleks välja arvutada kuue miljoni väikelaeva ja jeti süsiniku jalajälg, et esmalt hinnata probleemi suurust ja seejärel sellega tegeleda. Komisjoni väitel ei ole väikelaevade ja jetide süsinikuheite kohta veel ülevaadet.*

**Muudatusettepanek 2**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Põhjendus 8**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

(8) Asjakohane on ka esitada asjaomases sektoris kasutatavate mõistete „oma tarbeks ehitatud veesõidukid” ja „eraisikust importija” määratlused, et hõlbustada käesoleva direktiivi mõistmist ja ühetaolist kohaldamist.

(8) Asjakohane on ka esitada asjaomases sektoris kasutatavate mõistete „oma tarbeks ehitatud veesõidukid” ja „eraisikust importija” määratlused, et hõlbustada käesoleva direktiivi mõistmist ja ühetaolist kohaldamist. ***Direktiivis 94/25/EMÜ esitatud „käituri“ praegust määratlust tuleb laiendada, nii et see hõlmaks ka innovaatilisi käiturilahendusi.***

*Selgitus*

*Muudatusettepaneku eesmärk on laiendada „käituri“ määratlust, kuna uusi hübriidtehnoloogiaid, mis on juba olemas ja mille kasutus võib edaspidi laieneda, ei ole direktiivis arvesse võetud.*

**Muudatusettepanek 3**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Põhjendus 12 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**(12 a) Väikelaevu ja jetisid tootvate**

*VKEde äritegevuse eripära arvestades tuleks neid VKEsid eriliselt abistada, kuna selline äritegevus nõuab suuri investeeringuid.*

#### **Muudatusettepanek 4**

##### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 15**

###### *Komisjoni ettepanek*

(15) Direktiiviga hõlmatud tooteid turule lastes peaksid importijad märkima tootele oma nime ja kontaktaadressi. ***Erandid tuleb ette näha juhuks***, kui mõne koostisosa suurus või laad sellist märgistust ei võimalda.

###### *Muudatusettepanek*

(15) Direktiiviga hõlmatud tooteid turule lastes peaksid importijad märkima tootele oma nime ja kontaktaadressi. Kui mõne koostisosa suurus või laad sellist märgistust ei võimalda, ***peaksid importijad esitama asjakohased dokumendid, mille järgi seda identifitseerida.***

#### **Muudatusettepanek 5**

##### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 26**

###### *Komisjoni ettepanek*

(26) Kooskõlas *subsidiiaarsusega* põhimõttega ei tohi käesoleva direktiivi sätteid mõjutada liikmesriikide õigust kehtestada teatud vetel navigeerimise suhtes nõuded, mida nad võivad pidada vajalikuks, et kaitsta merekeskkonda ja veeteede struktuuri ning tagada veeteedel ohutus, tingimusel et need nõuded ei too kaasa käesoleva direktiivi nõuetele vastava veesõiduki muutmist.

###### *Muudatusettepanek*

(26) Kooskõlas *subsidiiaarsuse* põhimõttega ei tohi käesoleva direktiivi sätteid mõjutada liikmesriikide õigust kehtestada teatud vetel navigeerimise suhtes nõuded, mida nad võivad pidada vajalikuks, et kaitsta merekeskkonda ja veeteede struktuuri ning tagada veeteedel ohutus, tingimusel et need nõuded ei too kaasa käesoleva direktiivi nõuetele vastava veesõiduki muutmist ***ning et need on põhjendatud ja võetud eesmärgiga proportsionaalsed. Komisjon peaks hõlbustama käesoleva direktiivi artikli 5 kohaldamise parimate tavade vahetamist liikmesriikide vahel, võttes kasutusele sellise vahetuse jaoks sobiva süsteemi.***

## Selgitus

*Raportööri arvates aitaks artikli 5 kohaldamise parimate tavade arutamine liikmesriikide vahel vältida ebaproportsionaalseid meetmeid ning komisjon peaks seda edendama.*

### Muudatusettepanek 6

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 39

##### *Komisjoni ettepanek*

(39) Selleks, et võtta arvesse tehniliste teadmiste arengut ja uusi teaduslikke tõendeid, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 alusel vastu õigusakte, et muuta I lisa B osa 2. jaotist ja C osa 1. jaotist, välja arvatud heite ja müra piirnormid ning Froude ja võimsusnihke suhte väärtuste otsene või kaudne muutmine, ning V, VII ja IX lisa. On äärmiselt tähtis, et komisjon korraldaks ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil.

##### *Muudatusettepanek*

(39) Selleks, et võtta arvesse tehniliste teadmiste arengut ja uusi teaduslikke tõendeid, tuleks komisjonile delegeerida volitused võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 alusel vastu õigusakte, et muuta I lisa B osa 2. jaotist ja C osa 1. jaotist, välja arvatud heite ja müra piirnormide ning Froude ja võimsusnihke suhte väärtuste otsene või kaudne muutmine, ***hõlmata hübriidmootorite katsetsükleid, lisada katsekütuste tabelisse biokütusega segatud katsekütused, kui neid kütuseid on rahvusvaheliselt tunnustatud***, ning ***muuta*** V, VII ja IX lisa. On äärmiselt tähtis, et komisjon korraldaks ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil.

## Selgitus

*Selle muudatusettepaneku eesmärk on hõlmata käesoleva direktiiviga ka hübriidsüsteemid, mida komisjon ei ole direktiivi ettepaneku väljatöötamise ajal arvesse võtnud, kuna sel ajal puudus vastav teave.*

### Muudatusettepanek 7

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 44

##### *Komisjoni ettepanek*

(44) Liikmesriigid peaksid kehtestama

##### *Muudatusettepanek*

(44) Liikmesriigid peaksid kehtestama

eeskirjad käesoleva direktiivi sätete rikkumise eest kohaldatavate sanktsioonide kohta ja tagama, *et neid rakendatakse*. Kõnealused sanktsioonid peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

eeskirjad käesoleva direktiivi sätete rikkumise eest kohaldatavate sanktsioonide kohta ja tagama *nende rakendamise selgelt selleks määratud teenistuste või pädevate riigiasutuste poolt*. Kõnealused sanktsioonid peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad *ning neid tuleks kohaldada ilma tarbetu viivitusega*.

## Muudatusettepanek 8

### Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 2 – lõige 2 – punkt a – alapunkt xiii

*Komisjoni ettepanek*

xiii) amfiibsõidukid;

*Muudatusettepanek*

xiii) *niid vees kui ka maismaal kasutatavad* amfiibsõidukid;

## Muudatusettepanek 9

### Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 3 – punkt 5

*Komisjoni ettepanek*

5. „käitur” – mis tahes säde- või survesüütega sisepõlemismootor, mida kasutatakse *edasiliikumisvahendina*;

*Muudatusettepanek*

5. „käitur” – mis tahes säde- või survesüütega sisepõlemismootor, mida kasutatakse *otseselt või kaudselt liikumise jõuallikana*;

*Selgitus*

*Muudatusettepanekuga tahetakse tagada, et igat liiki hübriidseadmed peavad vastama I lisa B osa heiteid käsitlevatele nõuetele, kuna hübriidtehnoloogiat ei ole direktiivis arvesse võetud.*

## Muudatusettepanek 10

### Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 5

*Komisjoni ettepanek*

Käesoleva direktiivi sätted ei takista

*Muudatusettepanek*

Käesoleva direktiivi sätted ei takista



liikmesriikidel võtta vastu sätteid teatud vetel navigeerimise kohta, et kaitsta merekeskkonda ja veeteede struktuuri ning tagada veeteedel ohutus, tingimusel et need sätted *ei* too kaasa käesoleva direktiivi nõuetele vastava veesõiduki muutmist.

liikmesriikidel võtta vastu sätteid teatud vetel navigeerimise kohta, et kaitsta merekeskkonda (*ka mürasaaste eest*) ja veeteede struktuuri ning tagada veeteedel ohutus, tingimusel et need sätted *on põhjendatud ja proportsionaalsed* ega too kaasa käesoleva direktiivi nõuetele vastava veesõiduki muutmist. *Komisjon hõlbustab parimate tavade vahetamist liikmesriikide vahel ja võtab kasutusele sellise vahetuse jaoks sobiva süsteemi.*

#### *Selgitus*

*Raportööri arvates aitaks artikli 5 kohaldamise parimate tavade arutamine liikmesriikide vahel vältida ebaproportsionaalseid meetmeid ning komisjon peaks seda edendama.*

### **Muudatusettepanek 11**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv**  
**Artikkel 49 – lõik 1 – punkt a a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*a a) I lisa B osa punkt 2.3.1, et lisada hübriidpeajõuseadmete katsetsüklid;*

#### *Selgitus*

*Käesoleva muudatusettepanekuga soovitatakse hõlmata komisjoni delegeeritud õigusaktidega ka hübriidkatsetsüklid, kui rahvusvaheliselt on lepitud kokku selliste katsetsüklite ühise paketi osas.*

### **Muudatusettepanek 12**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv**  
**Artikkel 50 – lõige 2**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

2. Artiklis 49 nimetatud volitused delegeeritakse *määramata ajaks* alates artiklis 60 täpsustatud kuupäevast.

2. Artiklis 49 nimetatud volitused delegeeritakse *seitsmeks aastaks* alates artiklis 60 täpsustatud kuupäevast. *Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt 9 kuud enne seitsmeaastase tähtaja möödumist.*

*Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.*

## **Muudatusettepanek 13**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv I lisa – A osa – punkt 2 – alapunkt 2.3**

#### *Komisjoni ettepanek*

Veesõiduk on konstrueeritud selliselt, et üle parda kukkumise oht oleks *viidud miinimumini* ja et tagasi pardale pääsemine oleks *muudetud hõlpsamaks*.

#### *Muudatusettepanek*

Veesõiduk on konstrueeritud selliselt, et üle parda kukkumise oht oleks *minimaalne* ja et oleks *lihtne* tagasi pardale pääseda. ***Tagasi pardale pääsemise vahendid peavad olema vees olijale ilma kõrvalise abita kättesaadavad või kasutuselevõetavad.***

#### *Selgitus*

*Veesõidukite ehitus peaks ohutuse tagamiseks võimaldama tagasi pardale pääseda ilma kõrvalise abita, mis on eriti tähtis külmas vees. See muudatusettepanek viib teksti kooskõlla ka USA nõuetega.*

## **Muudatusettepanek 14**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv I lisa – A osa – punkt 5 – alapunkt 5.3 – lõigud 2 ja 3**

#### *Komisjoni ettepanek*

Tähelepanu pööratakse ülekoormuskaitsele ning kõikide vooluahelate lühisekaitsele, välja arvatud akutoitel töötavad mootori käivitusahelad.

***Akudest*** eralduda võivate gaaside kogunemise vältimiseks on tagatud ventilatsioon. Akud kinnitatakse kindlalt ning neid kaitstakse vee sissepääsu eest.

#### *Muudatusettepanek*

Tähelepanu pööratakse ***nõuetekohasele*** ülekoormuskaitsele ning kõikide vooluahelate lühisekaitsele, välja arvatud akutoitel töötavad mootori käivitusahelad. ***Elektrilise käituri vooluahel konstrueeritakse ja paigaldatakse nii, et vältida soovimatut vastastikmõju kõikide teiste vooluahelatega. Paigaldamine tagab, et elektrienergiat salvestavad seadmed ei ületa valmistaja soovitatud maksimumtemperatuure.*** Eralduda võivate

**plahvatusohtlike** gaaside kogunemise vältimiseks on tagatud ventilatsioon. Akud kinnitatakse kindlalt ning neid kaitstakse vee sissepääsu eest.

### *Selgitus*

*Hübriidpeajõuseadmed võivad laeval põhjustada uusi ohtusid akude ülekuumenemise näol, millel võivad olla katastroofilised tagajärjed, ja ülepinge tekkimise näol võimsas hübriidelektrimootoris, mis, kui see ei ole teistest vooluahelatest nõuetekohaselt isoleeritud, peatab laeval kõigi elektroonikaseadmete, sh mootori kontrollseadmete töö. Et raadioside/ohutusvahendid jääksid töökorda ka elektrimootori vooluahela katkestuse korral, on neile vaja eraldi vooluahelat.*

## MENETLUS

<b>Pealkiri</b>	Väikelaevad ja jetid	
<b>Viited</b>	COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD)	
<b>Vastutav komisjon</b> istungil teada andmise kuupäev	IMCO 13.9.2011	
<b>Arvamuse esitaja(d)</b> istungil teada andmise kuupäev	TRAN 13.9.2011	
<b>Raportöör(id)</b> nimetamise kuupäev	Roberts Zīle 17.10.2011	
<b>Arutamine parlamendikomisjonis</b>	26.3.2012	23.4.2012
<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	24.4.2012	
<b>Lõpphääletuse tulemus</b>	+: 35 -: 0 0: 1	
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Artur Zasada, Roberts Zīle	
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed</b>	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Tatjana Ždanoka	

## MENETLUS

<b>Pealkiri</b>	Väikelaevad ja jetid			
<b>Viited</b>	COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD)			
<b>EP-le esitamise kuupäev</b>	20.7.2011			
<b>Vastutav komisjon</b> istungil teada andmise kuupäev	IMCO 13.9.2011			
<b>Arvamuse esitaja(d)</b> istungil teada andmise kuupäev	ENVI 13.9.2011	TRAN 13.9.2011		
<b>Raportöör(id)</b> nimetamise kuupäev	Malcolm Harbour 27.9.2011			
<b>Arutamine parlamendikomisjonis</b>	24.1.2012	28.2.2012	25.4.2012	21.6.2012
<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	21.6.2012			
<b>Lõpphääletuse tulemus</b>	+: -: 0:	30 1 0		
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Pablo Arias Echeverría, Adam Bielan, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Cornelis de Jong, Christian Engström, Evelyne Gebhardt, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Sirpa Pietikäinen, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Emilie Turunen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler			
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed</b>	Raffaele Baldassarre, Simon Busuttil, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kyriacos Triantaphyllides, Anja Weisgerber, Kerstin Westphal			
<b>Esitamise kuupäev</b>	26.6.2012			