



EUROOPA PARLAMENT

2014–2019

*Transpordi- ja turismikomisjon*

**2014/0012(COD)**

19.6.2015

## **ARVAMUS**

Esitaja: transpordi- ja turismikomisjon

Saaja: keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrusi (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 seoses maantesõidukite saasteainete heitkoguste vähendamisega (COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD))

Arvamuse koostaja: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

PA\_Legam

## LÜHISELGITUS

### I. Komisjoni ettepanek

Käesoleva ettepaneku eesmärk on teha rida muudatusi määruses (EÜ) nr 715/2007 ja määruses (EÜ) nr 595/2009 seoses maantesõidukite saasteainete heitkoguste vähendamisega. Ettepanek koosneb viiest meetmest, millel on järgmised eesmärgid:

- vältida olukorda, kus praegused ammoniaagi (NH<sub>3</sub>) piirnormid raskeveokitele takistavad ottomootoriga (eriti maagaasiga töötavate) sõidukite turule sisenemist;
- suurendada määrusega (EÜ) nr 715/2007 kehtestatud massi ülempiiri, et võimaldada tootjal tootja valikul saada tüübikinnitusi kergeveokeid või raskeveokeid käsitlevate õigusaktide alusel;
- volitada komisjoni kehtestama Euro 6 kergeveokitele rangemad heite piirväärtused madalal temperatuuril;
- volitada komisjoni kehtestama Euro 6 kergeveokitele NO<sub>2</sub> heite piirväärtused;
- volitada komisjoni tegema ettepanekut metaani (CH<sub>4</sub>) heitkoguste reguleerimise lõpetamiseks kergeveokeid käsitlevate õigusaktide alusel, kui metaani heitkogused kaasatakse CO<sub>2</sub>-ekvivalendi heitkogustena ELi õigusaktidesse, mis kehtestavad kohustuslikud CO<sub>2</sub> heitkoguste vähendamise eesmärgid sõiduautodele ja väikestele tarbesõidukitele.

### II. Arvamuse koostaja üldine seisukoht

Arvamuse koostaja toetab komisjoni ettepanekut, eelkõige sätete osas, mille eesmärk on kehtestada NO<sub>2</sub> heite piirväärtused ja kergeveokitele rangemad heitkoguste piirväärtused madalal temperatuuril ning kaotada sõidukitele tüübikinnitususte andmisel tarbetu, keskkonnale positiivse mõjuta halduskoormus.

Nii sise- kui välisõhu saastatus on inimeste tervisele peamine keskkonnaoht. Maailma Terviseorganisatsiooni (WHO) hinnangul on ainuüksi linnade välisõhu saaste igal aastal üle maailma 1,3 miljoni surma põhjuseks. Pikaajaline ja intensiivne saastega kokkupuude võib põhjustada erinevaid terviseprobleeme, alates väiksematest hingamiselundite probleemidest kuni enneaegsete surmadeni. Kõige probleemsemaks peetakse üldiselt kaht saasteainet: troposfääriosooni (O<sub>3</sub>) ja tahkeid peenosakesi (PM<sub>2,5</sub>). Kõrgenenud osoonikontsentratsiooni üksi seostatakse ELis igal aastal 21 000 enneaegse surmaga. Vastavalt WHO andmetele vähendab tahkete osakestega kokkupuude Euroopas iga inimese oodatavat eluiga keskmiselt peaaegu aasta võrra.

Kerge- ja raskeveokite heitgaasid suurendavad õhusaastet oluliselt. Eriti suur probleem on see linnapiirkondades, kus mootorsõidukite ja rahvastiku tihedus on suurem. Üle 40 % NO<sub>x</sub> heitkogustest annab maanteevedu. Otseste tervisemõjude kõrval põhjustab NO<sub>2</sub>, mis on NO<sub>x</sub> koostisosa, ka nitraate sisaldavate aerosoolide (mis moodustavad suure osa tahketest osakestest) ning ultraviolettkiirguse olemasolul ka O<sub>3</sub> teket. Sellise mehhanismi kaudu

suurendavad NO<sub>2</sub> heitkogused O<sub>3</sub> ja PM<sub>2,5</sub> saasteprobleeme. Uued mootorsõidukid on keskmiselt energiatõhusamad ja paiskavad õhku vähem saasteaineid kui vanad. Siiski ei väljendu see maanteesõidukite tekitatud õhusaasteainete ja kasvuhoonegaaside heitkoguste samaväärses vähenemises, sest maanteeveo maht üha kasvab.

Huvitaval kombel on komisjoni ettepaneku eesmärk lahendada mõned neist probleemidest ottomootoriga raskeveokite ammoniaagi (NH<sub>3</sub>) ning ottomootoriga kergeveokite metaani (CH<sub>4</sub>) heitkoguste piirväärtuste vähendamisega. Nende sätete eesmärk on edendada selliste sõidukite turule sisenemist, mis töötavad maagaasiga ja mille puhul on raskusi praeguste NH<sub>3</sub> ja CH<sub>4</sub> heite piirväärtuste täitmisega. Prognoositakse, et eriti linnapiirkondades diiselsõidukite ulatuslikum asendamine maagaasil töötavate sõidukitega mõjuks NO<sub>x</sub> ja CO<sub>2</sub> heite osas keskkonnale väga hästi.

Siiski teeb komisjon ettepaneku tasakaalustada seda positiivset keskkonnamõju tõenäoliselt pisut suuremate NH<sub>3</sub> (ammoniaagi) ja CH<sub>4</sub> (metaani) heitkogustega. Mõjuhinnang on näidanud, et maagaasil töötavatele raskeveokitele kehtestatud piirväärtuste kaotamisega ei oleks NH<sub>3</sub> heitkoguste kasv suures osas märkimisväärne. Seega, arvestades praegu turul marginaalse osa moodustavate maagaasil töötavate sõidukite laiema kasutuselevõtuga saavutatavaid väiksemaid NO<sub>x</sub> ja CO<sub>2</sub> heitkoguseid, võiks pidada selle valiku üldist keskkonnamõju positiivseks. Metaani heitkoguste osas peaks komisjon suurendama ottomootoriga kergeveokite süsivesinike koguheite piirnorme ainult juhul, kui seda tasakaalustab süsinikdioksiidi ja metaani kombineeritud koguheite kasvuhoonegaasi mõju üldine vähenemine. Arvamuse koostaja soovib rõhutada, et komisjon peaks jätkuvalt jälgima turule lastud ottomootoriga sõidukite ammoniaagi ja metaani heitkoguste arengut ning tegema vajaduse korral ettepanekuid asjakohasteks meetmeteks.

Lõpuks soovib arvamuse koostaja, et tagataks uute mootorsõidukite varustamine süsteemidega, mis toetavad keskkonnasäästlikku sõidustiili, et vähendada kütusekulu ning seega ka saasteainete ja kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Oma mõjuhinnangus hindas komisjon põhjalikult uutele autodele kütusekulu mõõdikute ja käiguvahetuse näidikute minimaalse hinnaga paigaldamise eeliseid. Seetõttu peab arvamuse koostaja kooskõlas komisjoni mõjuhinnangu järeldustega vajalikuks viia need süsteemid sisse uute sõidukite standardvarustusse.

## MUUDATUSETTEPANEKUD

Transpordi- ja turismikomisjon palub vastutaval keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonil võtta arvesse järgmisi muudatusettepanekuid:

### Muudatusettepanek 1

#### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 2

##### *Komisjoni ettepanek*

(2) Ehkki metaani heitkogused ei oma teadaolevalt otsest kahjulikku mõju inimeste tervisele, on metaan tugevatoimeline kasvuhoonegaas. Seega peaks komisjon kooskõlas teatisega kergeveokite heitgaase ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (Euro 5 ja 6) käsitlevate ühenduse õigusaktide kohaldamise ja tulevase väljatöötamise kohta<sup>2</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 14 lõikega 1<sup>3</sup> kaaluma metaani heitkoguste kaasamist CO<sub>2</sub> heitkoguste arvutustesse.

---

<sup>2</sup> ELT C 182, 19.7.2008, lk 17.

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 715/2007, 20. juuni 2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).

##### *Muudatusettepanek*

(2) Ehkki metaani heitkogused ei oma teadaolevalt otsest kahjulikku mõju inimeste tervisele, on metaan tugevatoimeline kasvuhoonegaas. Seega peaks komisjon kooskõlas teatisega kergeveokite heitgaase ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (Euro 5 ja 6) käsitlevate ühenduse õigusaktide kohaldamise ja tulevase väljatöötamise kohta<sup>2</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 14 lõikega 1<sup>3</sup> kaaluma metaani heitkoguste kaasamist CO<sub>2</sub> heitkoguste arvutustesse, ***pärast seda, kui on määruse (EÜ) nr 443/2009 ja määruse (EL) nr 510/2011 läbivaatamise kontekstis konsulteerinud sidusrühmadega ja viinud vajaduse korral läbi mõjuhinnangu.***

---

<sup>2</sup> ELT C 182, 19.7.2008, lk 17.

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 715/2007, 20. juuni 2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).

### Muudatusettepanek 2

#### Ettepanek võtta vastu määrus

### **Põhjendus 3**

#### *Komisjoni ettepanek*

(3) Selleks et lihtsustada maagaasiga töötavate sõidukite kasutuselevõttu, tuleks kogu süsivesinike heitkoguse (THC) piirväärtust suurendada **ning arvesse võtta metaani heitkoguste toimet ja väljendada seda CO2 ekvivalendina õigusliku reguleerimise ja tarbijate teavitamise eesmärgil.**

#### *Muudatusettepanek*

(3) Selleks et lihtsustada maagaasiga töötavate sõidukite kasutuselevõttu, tuleks kogu süsivesinike heitkoguse (THC) praegust piirväärtust suurendada. **THC maksimaalselt lubatud kogus tuleks aga kehtestada sellisel piirtasemel, mis tagab, et ottomootoriga sõidukite metaani heitkoguste võimaliku suurenemise tasakaalustaks nende sõidukite süsinikdioksiidi ja metaani kombineeritud koguheitte kasvuhooneefekti üldine vähenemine.**

### **Muudatusettepanek 3**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 3 a (uus)**

#### *Komisjoni ettepanek*

#### *Muudatusettepanek*

**(3 a) Katsete tulemused, mis on EÜ tüüvikinnituste heitkoguseid reguleerivate eeskirjade aluseks, peaksid kajastama tegelikes sõidutingimustes tekkivat heitkoguste taset, võttes arvesse liidu rahastatava projekti ARTEMIS tulemusi ja hinnanguid. Seepärast tuleb saastekontrollisüsteemid ja katsetsüklid kavandada nii, et need kajastaksid tegelikke sõidutingimusi, eriti linnapiirkondades, kus sõidutingimused on palju muutuvamad kui tavalistes katsetsüklites.**

### **Muudatusettepanek 4**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 3 b (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(3 b) Kui soovitakse saavutada eesmärki vähendada maanteetranspordi saasteainete mõju keskkonnale, tuleb suure süsinikuisaldusega kütused järkjärgult välja vahetada väiksema süsinikuisaldusega kütuste vastu, nagu maagaas, kuigi maanteetranspordi tõeliselt keskkonnahoidlikuks muutmiseks on pikemas perspektiivis vaja kasutusele võtta uued tehnoloogiad, millel on väiksem keskkonnamõju, näiteks elektri-, vesiniku- või suruõhumootoritega sõidukid.*

## **Muudatusettepanek 5**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 5 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(5 a) Ettevaatusabinõudega tuleb vältida suurt õhusaastet, mida põhjustavad osooni eellaste heitkogused (osooni suur kontsentratsioon koos kõrge temperatuuriga suvel), samuti diisliosakesed ja muud heited (mis tekitavad koos nn inversiooniga talvisel ajal sudu). Eelkõige peaks intensiivne koostöö meteoroloogiateenistustega tooma kaasa õigeaegsete ja asjakohaste meetmete võtmise.*

## **Muudatusettepanek 6**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 6 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(6 a) Ebapiisavalt on kasutatud võimalust vähendada kütusekulu ning seega ka saasteainete ja kasvuhoonegaaside*

*heitkoguseid energiatõhusa ehk nn keskkonnasäästliku sõidustiili abil. See tuleneb peamiselt asjaolust, et juhtidel puudub teave või teadlikkus, kuidas kulutõhusalt sõita. Keskkonnasäästlikku sõidustiili hõlbustavad tehnilised vahendid on peamiselt kaht liiki sõidukisiseseid süsteeme: kütusekulu mõõdikud ja käiguvahetuse näidikud. Kütusekulu mõõdik on seade, mis annab juhile täpset teavet sõiduki tegeliku kütusekulu kohta, sh kütusekulu hetkel, keskmine kütusekulu, kütusekulu tühikäigul ja kogu kasutusea kütusekulu ning sõiduki hinnanguline läbitav vahemaa hetke kütusekulu põhjal. Käiguvahetuse näidik näitab optimaalset käiku, kui see valitud käigust erineb, ning seda, mida juht peaks kütusekulu vähendamiseks tegema (vahetama käiku kõrgemaks või madalamaks). Selle eesmärk on anda manuaalkäigukasti kasutavale sõidukijuhile nähtav hoiatus, kui on vaja käiku vahetada. Käiguvahetuse näidikud on uutes manuaalkäigukastiga varustatud M1-kategooria sõiduautodes juba kohustuslikuks muudetud, muud liiki mootorsõidukites, nt väikestes tarbesõidukites, veoautodes, bussides, aga mitte. Seevastu kütusekulu mõõdikute paigaldamiseks ei ole üheski mootorsõiduki kategoorias praegu mingeid õiguslikke nõudeid. Uuringud näitavad, et keskkonnasäästliku sõidustiili võimalusi saab paremini ära kasutada, kui kasutada samal ajal mõlemat süsteemi. Peale selle saaksid kütusekulu mõõdikud aidata tarbijatel osta sõidukeid, mille kütusekulu on madal. See oleks asjakohane eriti raskeveokite puhul, mille korral puudub praegu õiguslik nõue kuvada müügiks pakutavate sõidukite kütusetõhusust ja CO<sub>2</sub> heitkoguseid. Sõidukite tootjad saavad kütusekulu mõõdikuid ja käiguvahetuse näidikuid madala hinnaga paigaldada, ent praegu on need sageli kättesaamatud või müügil*



*valikpakettide osana, mis takistab nende laialdast kasutamist. Juhul kui need seadmed ongi kättesaadavad, on need sageli paigaldatud nii, et ei aita hästi kaasa keskkonnasäästlikule sõidustiilile (st ei ole pidevalt näha, puudub hetketeave kütusekulu kohta, kuvatav kütusekulu erineb tegelikust kütusekulust).*

## Muudatusettepanek 7

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 7

#### *Komisjoni ettepanek*

(7) Euroopa Liidu õhukvaliteedi eesmärkide saavutamiseks ja sõidukite heitkoguste jätkuva vähendamise tagamiseks tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses üksikasjalike eeskirjadega määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaldamiseks M1, M2, N1 N2 kategooria sõidukite suhtes, mille tuletatud mass on üle 2610 kg ja mille **täismass** on kuni **5000** kg, erimenetlustega, tüübikinnituskatsete ja - nõuetega, nõuetega saastekontrollsüsteemide tõhusust vähendavate katkestusseadmete kasutamiskeelu rakendamise kohta, sõidukite remonditeabe piiranguteta ja standardses vormis kättesaadavuse tagamise tootjapoolse kohustuse rakendamiseks vajalike meetmetega, CO2 heite massi käsitleva teabe asendamisega vastavussertifikaadis CO2 heite ekvivalentide kogumassi käsitleva teabega, ottomootorite süsivesinike koguheite piirväärtuse suurendamise või kaotamisega, määruse (EÜ) nr 715/2007 muutmise osakeste massil põhinevate piirväärtuste ümberkalibreerimiseks ning osakeste arvul põhinevate piirväärtuste lisamiseks, mis oleksid üldjoontes

#### *Muudatusettepanek*

(7) Euroopa Liidu õhukvaliteedi eesmärkide saavutamiseks ja sõidukite heitkoguste jätkuva vähendamise tagamiseks tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses üksikasjalike eeskirjadega M1, M2, N1 **ja** N2 kategooria sõidukite suhtes, mille tuletatud mass on üle 2610 kg ja mille **tehniliselt lubatud täismass** on kuni **7500** kg, erimenetlustega, tüübikinnituskatsete ja -nõuetega, nõuetega saastekontrollsüsteemide tõhusust vähendavate katkestusseadmete kasutamiskeelu rakendamise kohta, sõidukite remonditeabe piiranguteta ja standardses vormis kättesaadavuse tagamise tootjapoolse kohustuse rakendamiseks vajalike meetmetega, CO2 heite massi käsitleva teabe asendamisega vastavussertifikaadis CO2 heite ekvivalentide kogumassi käsitleva teabega, ottomootorite süsivesinike koguheite piirväärtuse suurendamise või kaotamisega, määruse (EÜ) nr 715/2007 muutmise osakeste massil põhinevate piirväärtuste ümberkalibreerimiseks ning osakeste arvul põhinevate piirväärtuste lisamiseks, mis oleksid üldjoontes

kooskõlas bensiini ja diislikütuse massi piirväärtustega, läbivaadatud menetluse kehtestamisega tahkete osakeste mõõtmise ja tahkete osakeste arvu piirväärtuste kohta, NO<sub>2</sub> heite piirväärtustega ning väljalasketoru heitkoguste piirväärtustega madalal temperatuuril Euro 6 heitkoguste piirväärtustele vastavate sõidukite puhul. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

kooskõlas bensiini ja diislikütuse massi piirväärtustega, läbivaadatud menetluse kehtestamisega tahkete osakeste mõõtmise ja tahkete osakeste arvu piirväärtuste kohta, NO<sub>2</sub> heite piirväärtustega ning väljalasketoru heitkoguste piirväärtustega madalal temperatuuril Euro 6 heitkoguste piirväärtustele vastavate sõidukite puhul. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

### *Selgitus*

*Praeguste õigusaktide kohaselt nõutakse sama sõidukiliigi eri variantide puhul kaht tüübibikinnitust. See põhjustab tarbetut halduskoormust, samas ei ole sel positiivset mõju keskkonnale. Suurima lubatud täismassi 7500 kg-le tõstmisega võimaldataks sõidukitele, mille mass on suurem kui praegused kergeveoki massi piirväärtused (2610/2840 kg), saada tüübibikinnitus sõltuvalt tootja valikust kas kergeveokeid või raskeveokeid käsitlevate õigusaktide alusel.*

## **Muudatusettepanek 8**

### **Ettepanek võtta vastu määrus**

#### **Artikkel 1 – punkt 1**

Määrus (EÜ) nr 715/2007

Artikkel 2 – lõige 2

#### *Komisjoni ettepanek*

Pärast teise lõigu kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktide avaldamist ja tootja taotlusel on käesolev määrus kohaldatav M1, M2, N1 ja N2 kategooria sõidukite suhtes tuletatud massiga üle 2610 kg ja täismassiga kuni **5000** kg, nagu on määratletud direktiivi 2007/46/EÜ\* II lisas.

Komisjonile antakse volitus võtta kooskõlas artikliga 14a vastu delegeeritud õigusakte, mis käsitlevad üksikasjalikke eeskirju käesoleva määruse kohaldamiseks M1, M2, N1 ja N2 kategooria sõidukite suhtes tuletatud massiga üle 2610 kg ja täismassiga kuni **5000** kg, nagu on

#### *Muudatusettepanek*

Pärast teise lõigu kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktide avaldamist ja tootja taotlusel on käesolev määrus kohaldatav M1, M2, N1 ja N2 kategooria sõidukite suhtes tuletatud massiga üle 2610 kg ja **tehniliselt lubatud** täismassiga kuni **7500** kg, nagu on määratletud direktiivi 2007/46/EÜ\* II lisas.

Komisjonile antakse volitus võtta kooskõlas artikliga 14a vastu delegeeritud õigusakte, mis käsitlevad üksikasjalikke eeskirju käesoleva määruse kohaldamiseks M1, M2, N1 ja N2 kategooria sõidukite suhtes tuletatud massiga üle 2610 kg ja **tehniliselt lubatud** täismassiga kuni **7500**

määratletud direktiivi 2007/46/EÜ II lisas. Delegeeritud õigusaktidega tuleb tagada eriti see, et veermiku dünamomeetrilistel katsetel võetakse nõuetekohaselt arvesse sõiduki tegelikku massi, et määrata kindlaks ekvivalentne inerts ning muud võimsuse ja koormuse vaikeparameetrid.

---

\* ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.”.

kg, nagu on määratletud direktiivi 2007/46/EÜ II lisas. Delegeeritud õigusaktidega tuleb tagada eriti see, et veermiku dünamomeetrilistel katsetel võetakse nõuetekohaselt arvesse sõiduki tegelikku massi, et määrata kindlaks ekvivalentne inerts ning muud võimsuse ja koormuse vaikeparameetrid.

---

\* ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.”.

### *Selgitus*

*Suurima lubatud täismassi 7500 kg-le tõstmisega võimaldataks sõidukitele, mille mass on suurem kui praegused kergeveoki massi piirväärtused (2610/2840 kg), saada tüübikinnitus sõltuvalt tootja valikust kas kergeveokeid või raskeveokeid käsitlevate õigusaktide alusel. Suurim tehniliselt lubatud täismass on mootorsõiduki ja haagis(t)e kombinatsiooni kogumass vastavalt tootja andmetele.*

## **Muudatusettepanek 9**

### **Ettepanek võtta vastu määrus**

#### **Artikkel 1 – punkt 2 a (uus)**

Määrus (EÜ) nr 715/2007

Artikkel 5 – lõige 1

#### *Kehtiv tekst*

„Tootja varustab sõidukid selliselt, et komponendid, mis võivad mõjutada heitmeid, oleksid konstrueeritud, valmistatud ja kokku monteeritud selliselt, et sõiduk on *normaalse kasutamise* korral kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega.”

#### *Muudatusettepanek*

#### ***(2 a) Artikli 5 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:***

„Tootja varustab sõidukid selliselt, et komponendid, mis võivad mõjutada heitmeid, oleksid konstrueeritud, valmistatud ja kokku monteeritud selliselt, et sõiduk on *tegelike sõidutingimuste* korral kooskõlas käesoleva määruse ja selle rakendusmeetmetega.

***Tootja tagab saastekontrollisüsteemide tõhususe sellega, et järgib vastavustegurit, mis kajastab ainult heitkoguste mõõtmise korra võimalikke tolerantse.”***

## **Muudatusettepanek 10**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – punkt 2 b (uus)**  
Määrus (EÜ) nr 715/2007  
Artikkel 5 – lõige 1a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(2 b) Artiklile 5 lisatakse järgmine lõige:*

*„1a. Tootjad tagavad, et sõidukid on varustatud kütusekulu mõõdikutega vastavalt käesoleva määruse ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide nõuetele.”*

## **Muudatusettepanek 11**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – punkt 3 a (uus)**  
Määrus (EÜ) nr 715/2007  
Artikkel 5 – lõige 3 – punkt a

*Kehtiv tekst*

*Muudatusettepanek*

„a) summutitorust väljuvate heitgaasidega, sealhulgas katsesüklite, madalal temperatuuril eralduvate heitmete, tühikäigul väljuvate heitmete, heitgaaside suitsususe ja järeltöötlussüsteemide õige toimimise ja regenereerimisega;

*(3 a) Artikli 5 lõike 3 punkti a muudetakse järgmiselt:*

„a) summutitorust väljuvate heitgaasidega, sealhulgas **tegelikes sõidutingimustes tekkivatel heitkogustel põhinevate katsesüklite, heitkoguste mõõtmise kaasaskantavate seadmete kasutamise**, madalal temperatuuril eralduvate heitmete, tühikäigul väljuvate heitmete, heitgaaside suitsususe ja järeltöötlussüsteemide õige toimimise ja regenereerimisega;

## **Muudatusettepanek 12**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – punkt 3 b (uus)**  
Määrus (EÜ) nr 715/2007  
Artikkel 5 – lõige 3 – punkt e a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(3 b) Artikli 5 lõikele 3 lisatakse järgmine*

*punkt:*

*„e a) sõidukite varustamisega kütusekulu mõõdikutega, mis annavad juhile täpset teavet sõiduki tegeliku kütusekulu kohta, sealhulgas vähemalt järgmised andmed: kütuse hetkekulu (l/100 km), kütuse keskmine kulu (l/100 km), kütusekulu tühikäigul (l/h) ja kogu kasutusea kütusekulu (l) ning sõiduki hinnanguline läbitav vahemaa hetke kütusekulu põhjal;”*

### **Muudatusettepanek 13**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 3 c (uus)**

Määrus (EÜ) nr 715/2007

Artikkel 5 – lõige 3 – punkt i a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(3 c) Artikli 5 lõikele 3 lisatakse järgmine punkt:*

*„i a) vastavusteguriga, mis näitab teatava saasteaine tegelikes tingimustes mõõdetud heitkoguste maksimumtaseme ja sama aine Euro 6 piirnormide (mis tuleks kehtestada võimalikult väikeses väärtuses) suhet;”*

### **Muudatusettepanek 14**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 3 d (uus)**

Määrus (EÜ) nr 715/2007

Artikkel 5 – lõige 3 – lõik 1 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(3 d) Artikli 5 lõikesse 3 lisatakse järgmine lõik:*

*„Komisjon võtab 31. detsembriks 2016 vastu delegeeritud õigusakti, et täiendada lõikes 1a ja käesoleva lõike punktis e a*

*osutatud nõudeid. Alates 1. jaanuarist 2018 ei anna riiklikud asutused EÜ tüübikinnitust ega siseriiklikku tüübikinnitust uut tüüpi sõidukitele, mis ei vasta nendele nõuetele. Alates 1. jaanuarist 2019 loevad riiklikud asutused neile nõuetele mittevastavate uute sõidukite vastavustunnistused kehtetuks ja keelavad selliste sõidukite registreerimise, müügi või kasutuselevõtmise.”*

## **Muudatusettepanek 15**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – punkt 5 – alapunkt a**  
Määrus (EÜ) nr 715/2007  
Artikkel 14 – lõige 1

*Komisjoni ettepanek*

*1. Alandamata keskkonnakaitse taset liidus antakse komisjonile volitus võtta kooskõlas artikliga 14a vastu delegeeritud õigusakte, mis käsitlevad järgmist:*

- a) heite massi käsitleva teabe asendamine direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 18 nimetatud vastavussertifikaadis CO<sub>2</sub> heite ekvivalentide kogumassi käsitleva teabega, mis on CO<sub>2</sub> heite ja metaani heite masside summa väljendatuna CO<sub>2</sub> heite ekvivalentse massina, et võtta arvesse selle mõju kasvuhoonegaasina;*
- b) ottomootorite süsivesinike koguheite piirväärtuse suurendamine või kaotamine.*

*Muudatusettepanek*

*1. Komisjon kaalub metaani heitkoguste kaasamist CO<sub>2</sub> heitkoguste arvutustesse, et võtta metaani kasvuhooneefekti arvesse ja väljendada seda CO<sub>2</sub> ekvivalendina õigusliku reguleerimise ja tarbijate teavitamise eesmärgil. Selleks esitab komisjon vajaduse korral Euroopa Parlamendile ja nõukogule seadusandliku ettepaneku määruse (EÜ) nr 443/2009 ja määruse (EÜ) nr 510/2011 läbivaatamiseks.*

## **Muudatusettepanek 16**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – punkt 5 – alapunkt a**  
Määrus (EÜ) nr 715/2007  
Artikkel 14 – lõige 1a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*1 a. Alandamata keskkonnakaitse taset liidus, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 14a vastu delegeeritud õigusakte, et suurendada ottomootoriga sõidukite süsivesinike koguheit (THC) piirväärtusi. THC maksimaalselt lubatud kogus tuleb kehtestada sellisel piirtasemel, mis tagab, et ottomootoriga sõidukite metaani heitkoguste võimaliku suurenemise tasakaalustaks nende sõidukite süsinikdioksiidi ja metaani kombineeritud koguheit kasvuhooneefekti üldine vähenemine.*

## **Muudatusettepanek 17**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – punkt 6**  
Määrus (EÜ) nr 715/2007  
Artikkel 14 – lõige 2

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

2. Artikli 2 lõike 2 teises lõigus, artikli 5 lõikes 3, artiklis 8 ning artikli 14 lõigetes **1** kuni 5 osutatud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise õigus antakse komisjonile **määramata ajaks** alates [...] **[Väljaannete Talitus lisab jõustumise täpse kuupäeva].**

2. Artikli 2 lõike 2 teises lõigus, artikli 5 lõikes 3, artiklis 8 ning artikli 14 lõigetes **1a** kuni 5 osutatud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise õigus antakse komisjonile **viieks aastaks** alates **[käesoleva määruse jõustumise kuupäev]. Komisjon koostab delegeeritud volituste kasutamise kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase 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 18**

### **Ettepanek võtta vastu määrus**

#### **Artikkel 1 – punkt 7 a (uus)**

Määrus (EÜ) nr 715/2007

Artikkel 18 – lõige 3

*Kehtiv tekst*

„3. *Artikli 5* lõikes 3 ja artikli 14 *lõikes 6* osutatud muudatused või *rakendusmeetmed* võetakse vastu hiljemalt **2. juulil 2008.**

*Muudatusettepanek*

*(7 a) Artikli 18 lõige 3 asendatakse järgmisega:*

„3. *Artikli 2* lõikes 2, *artikli 5* lõikes 3 ja artikli 14 *lõigetes 1a kuni 5* osutatud muudatused või *delegeeritud õigusaktid* võetakse vastu hiljemalt *[üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist].*”

## **Muudatusettepanek 19**

### **Ettepanek võtta vastu määrus**

#### **Artikkel 2 – punkt 1 a (uus)**

Määrus (EÜ) nr 595/2009

Artikkel 5 – lõige 2a (uus)

*Kehtiv tekst*

### **Ettepanek võtta vastu määrus**

#### **Artikkel 2 – punkt 1 a (uus)**

Määrus (EÜ) nr 595/2009

Artikkel 5 – lõige 2a (uus)

*Kehtiv tekst*

*Muudatusettepanek*

*(1 a) Artiklile 5 lisatakse järgmine lõige:*

„2a. *Tootjad tagavad, et sõidukid on varustatud kütusekulu mõõdikutega vastavalt käesoleva määruse ja selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide nõuetele.*”

## **Muudatusettepanek 20**

### **Ettepanek võtta vastu määrus**

#### **Artikkel 2 – punkt 1 b (uus)**

Määrus (EÜ) nr 595/2009

Artikkel 5 – lõige 4 – sissejuhatav lause



**4. Komisjon võtab käesoleva artikli rakendamiseks sellised meetmed, mille esemeks on muu hulgas**

**(1 b) Artikli 5 lõike 4 sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:**

**4. „Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas artikliga 12a, et töötada välja selles artiklis sätestatud tüübikinnituse spetsiaalsed menetlused, katsed ja nõuded, sealhulgas nõuded seoses järgmisega:”.**

## **Muudatusettepanek 21**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 2 – punkt 1 c (uus)**

Määrus (EÜ) nr 595/2009

Artikkel 5 – lõige 4 – punkt e a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**(1 c) Artikli 5 lõikele 4 lisatakse järgmine punkt:**

**„e a) sõidukite varustamisega kütusekulu mõõdikutega, mis annavad juhile täpset teavet sõiduki tegeliku kütusekulu kohta, sealhulgas vähemalt järgmised andmed: kütuse hetkekulu (l/100 km), kütuse keskmine kulu (l/100 km), kütusekulu tühikäigul (l/h) ja kogu kasutusea kütusekulu (l) ning sõiduki hinnanguline läbitav vahemaa hetke kütusekulu põhjal.”**

## **Muudatusettepanek 22**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 2 – punkt 1 d (uus)**

Määrus (EÜ) nr 595/2009

Artikkel 5 – lõige 4 – lõik 2

**(1 d) Artikli 5 lõike 4 teine lõik asendatakse järgmisega:**

**„Komisjon võtab 31. detsembriks 2016 vastu delegeeritud õigusakti, et täiendada lõikes 2a ja käesoleva lõike punktis e a osutatud nõudeid. Alates 1. jaanuarist 2018 ei anna riiklikud asutused EÜ tüübikinnitust ega siseriiklikku tüübikinnitust uut tüüpi sõidukitele, mis ei vasta nende nõuetele. Alates 1. jaanuarist 2019 loevad riiklikud asutused neile nõuetele mittevastavate uute sõidukite vastavustunnistused kehtetuks ja keelavad selliste sõidukite registreerimise, müügi või kasutuselevõtmise.”**

## **Muudatusettepanek 23**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Artikkel 2 – punkt 1 e (uus)  
Määrus (EÜ) nr 595/2009  
Artikkel 12 a (uus)**

**(1 e) Lisatakse järgmine artikkel:**

**„Artikkel 12 a**

**Delegeeritud volituste rakendamine**

**1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.**

**2. Artikli 5 lõikes 4 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäev]. Komisjon koostab delegeeritud volituste kasutamise kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegerimist 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.*

*3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 5 lõikes 4 osutatud delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.*

*4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.*

*5. Artikli 5 lõike 4 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.”*

## **Muudatusettepanek 24**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

### **Artikkel 3a**

#### **Käiguvahetuse näidikud**

***Komisjon hindab, kas on asjakohane kehtestada nõuded käiguvahetuse näidikute paigaldamise kohta***

*manuaalkäigukastiga sõidukitele, välja arvatud M1-kategooria sõidukid, mille kohta on kehtivates liidu õigusaktides juba nõue kehtestatud. Selle hinnangu alusel esitab komisjon vajaduse korral Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku, millega laiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 661/2009 artikli 11 kohaldamisala täiendavatele sõidukikategooriatele.*

---

*<sup>1a</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 200, 31.7.2009, lk 1).*

## MENETLUS

|   |   |           |
|---|---|-----------|
| <b>Pealkiri</b>   | Maanteeõidukite saasteainete heitkoguste vähendamine  |           |
| <b>Viited</b>   | COM(2014)0028 – C7-0027/2014 – 2014/0012(COD)   |           |
| <b>Vastutav komisjon</b><br>istungil teada andmise kuupäev                    | ENVI<br>6.2.2014  |           |
| <b>Arvamuse esitaja(d)</b><br>istungil teada andmise kuupäev                  | TRAN<br>6.2.2014  |           |
| <b>Arvamuse koostaja</b><br>nimetamise kuupäev                                | Elżbieta Katarzyna Łukacijewska<br>26.11.2014   |           |
| <b>Arutamine parlamendikomisjonis</b>   | 5.5.2015  | 15.6.2015 |
| <b>Vastuvõtmise kuupäev</b>   | 16.6.2015   |           |
| <b>Lõpphääletuse tulemus</b>  | +: 35<br>–: 8<br>0: 1   |           |
| <b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>                                 | Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski |           |
| <b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed</b>                          | Ivo Belet, Daniel Dalton, Kateřina Konečná, Werner Kuhn, Ulrike Rodust, Patricija Šulin, Henna Virkkunen  |           |
| <b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (kodukorra art 200 lg 2)</b> | Jarosław Wałęsa   |           |