



Brüssel, 19.3.2018
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**millega muudetakse määrust (EL) nr 168/2013 seoses Euro 5 taseme kohaldamisega
kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite tüübikinnituse suhtes**

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Mõiste „L-kategooria” hõlmab kahe-, kolme- ja neljarattaliste kergsõidukite tüüpide laia skaalat, sealhulgas mootoriga jalgrattaid, kahe- ja kolmerattalisi mopeede, kahe- ja kolmerattalisi mootorrattaid, külghaagisega mootorrattaid ja väikesi neljarattalisi mootorsõidukeid, nagu teeliiklussõidukid, maastikusõidukid ja neljarattalised liikurid.

1. jaanuarist 2016 L-kategooria sõidukite suhtes kohaldatavad tüübikinnitusnõuded on sätestatud määruses (EL) nr 168/2013 ja selle neljas delegeeritud ja rakendusmääruses¹.

Komisjon on keskkonnanõudeid käsitleva põhjaliku mõju-uuringu² põhjal koostanud parlamendile ja nõukogule aruande kooskõlas määruse (EL) nr 168/2013 artikli 23 lõikega 4. Aruande järelduste põhjal esitati soovitusel paranduste tegemiseks määruses (EL) nr 168/2013 ja seda määrust täiendavates komisjoni delegeeritud määrustes (EL) nr 44/2014 ja (EL) nr 134/2014. Need soovitusel kajastuvad käesoleva määruse artikli 1 lõigetes 1 ja 2 ja nendega tehakse ettepanek määruse (EL) nr 168/2013 artiklite 21 ja 23 muutmiseks.

Kuna määruses (EL) nr 168/2013 sätestatud tüübikinnitusnõuete kohaldamine on olnud kohustuslik juba alates 1. jaanuarist 2016, tehakse ettepanek võtta käesolev õigusakt vastu võimalikult kiiresti ning vastupidiselt enamikule tüübikinnitust käsitlevatele aktidele ei ole selles eraldi kohaldamise kuupäeva ette nähtud.

Määrusega (EL) nr 168/2013 piirati kõiki komisjoni volitusi võtta vastu delegeeritud õigusakte viieks aastaks ning kõnealune piirang kaotab kehtivuse 21. märtsil 2018. Kuna pidevalt on vaja ajakohastada tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide elemente tehnika arenguga või teha kooskõlas volitustega muid muudatusi, muudetakse ettepaneku eelnõuga ka määruse (EL) nr 168/2013 artikli 75 lõiget 2, nähes ette delegeeritud volituste pikendamise veel viieks aastaks ja võimaluse volituste automaatseks pikendamiseks.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Õigusakti õiguslik alus on sama, mis muudetavas õigusaktis: Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 114.

¹ ELT L 60, 2.3.2013, lk 52. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta.

Komisjoni 16. detsembri 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 134/2014, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 168/2013 seoses keskkonnamõju ja mootori võimsust käsitlevate nõuetega ning muudetakse selle V lisa (ELT L 53, 21.2.2014, lk 1).

Komisjoni 21. novembri 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 44/2014, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 168/2013 kahe- ja kolmerattaliste ning väikeste neljarattaliste sõidukite konstruktsiooni- ja üldise tüübikinnituse nõuete osas (ELT L 25, 28.1.2014, lk 1).

Komisjoni 24. oktoobri 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 3/2014, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 168/2013 kahe- ja kolmerattalistele ning väikestele neljarattalistele sõidukitele tüübikinnituse andmisega seotud kasutusohutusnõuete osas (ELT L 7, 10.1.2014, lk 1–12).

² Aruanne, mis käsitleb uuringut: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“, EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

- **Proportsionaalsus**

Määrus (EL) nr 168/2013, mis sisaldab ELi tüübikinnituse nõudeid, põhineb täieliku ühtlustamise kontseptsioonil. Seepärast peetakse muudatusi, mis tehakse kõnealuse määruse nõuetesse põhjaliku keskkonnamõju uuringu tulemuste põhjal, kõige sobivamaks, et saavutada määruse (EL) nr 168/2013 põhjenduses 9 kirjeldatud eesmärk, milleks on keskkonnakaitse kõrge tase.

- **Vahendi valik**

Määruse kasutamist peetakse asjakohaseks, sest sellega muudetakse olemasolevat määrust.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Komisjon saatis põhjaliku keskkonnamõju uuringu põhjal Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande kooskõlas määruse (EL) nr 168/2013 artikli 23 lõigetes 4 ja 5 sätestatud kohustusega. Kooskõlas komisjoni aruande järeldustega ja selleks, et tagada määruste täpne kohaldamine, tuleks muudatuste kaudu lisada kindlaks tehtud elemendid või neid täpsustada.

Uuringu üldine tulemus näitab selgelt, et määruses sätestatud piirväärtused, kuupäevad ja nõuded on kõigi L-kategooria sõidukite puhul kasulikud ja tehniliselt teostatavad.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Komisjoni aruandes esitatakse mitu soovitusi määruse (EL) nr 168/2013 muutmiseks. Soovitused töötati välja sidusrühmadega konsulteerimise käigus kogu uuringu vältel. Mootorrataste tööühma koosolekutel, millel osalesid kõik asjaomased sidusrühmad ja liikmesriikide esindajad, esitati ülevaateid uuringu valdkonnas tehtud edusammude kohta 2016. aasta mais, septembris ja detsembris ning 2017. aasta märtsis ja juunis.

Komisjon esitas märtsis 2017 dokumendi esimese versiooni ja sai tagasisidet tööstuse sidusrühmadelt, tüübikinnitusasutustelt, tehnilistelt teenistustelt ja tööturu osapooltelt, kes toetavad lisatud dokumendi eelnõud.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EL) nr 168/2013 seoses Euro 5 taseme kohaldamisega kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite tüübikinnituse suhtes

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Tuginedes komisjoni aruandele,³ mille ta esitas Euroopa Parlamendile ja nõukogule määruse (EL) nr 168/2013⁴ artikli 23 lõike 4 kohase L-kategooria sõidukite suhtes kohaldatavaid Euro 5 keskkonnanõudeid käsitleva põhjaliku mõju-uuringu kohta, ja võttes arvesse tüübikinnitusasutuste ja sidusrühmade kogetud probleeme kõnealuse määruse kohaldamisel, tuleks määruses (EL) nr 168/2013 selle ladusa rakendamise tagamiseks teha teatavaid muudatusi ja täpsustusi.
- (2) Seoses nõudega paigaldada II põlvkonna pardadiagnostikasüsteem (OBD-süsteem), mis tagab heitkoguste kontrolli süsteemi tõrgete ja seisundi halvenemise jälgimise ning vastava teabe andmise, järeltas komisjon põhjaliku keskkonnamõju uuringu põhjal, et teatavate sõidukite katalüsaatori seire puhul esineb tehnilisi piiranguid ning et selle nõuetekohase rakendamise tagamiseks tuleb seda edasi arendada. Katalüsaatori seire ei ole Euro 5 heitkoguste taseme esimeses etapis eeldatavasti veel võimalik, kuid see tuleks kavandada 2025. aastaks. Seepärast tuleks määruse (EL) nr 168/2013 artiklis 21 ette näha ajavahemik, mis on vajalik II põlvkonna OBD-süsteemi nõuetekohase rakendamise tagamiseks.
- (3) On vaja täpsustada mopeedidele (kategooriad L1e ja L2e) tehtavat erandit II põlvkonna OBD-süsteemi nõudest ning laiendada seda erandit kergetele neljarattalistele sõidukitele (kategooria L6e) ning Enduro-mootorrataste (L3e-AxE) ja Trial-mootorrataste (L3e-AxT) alamkategooriatele.
- (4) Arvestades, et kategooriate L1e ja L2e mopeedid on II põlvkonna OBD-süsteemi nõudest juba välja jäetud, tuleks sellest nõudest vabastada ka kategooria L6 sõidukid, mis on kavandatud ja ehitatud mopeedi spetsifikatsioonide alusel ning toodetud üsna väikestes kogustes.

³ Aruanne, mis käsitleb uuringut: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“, EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. jaanuari 2013. aasta määrus (EL) nr 168/2013 kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite kinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 60, 2.3.2013, lk 52).

- (5) Enduro-mootorratastel ja Trial-mootorratastel on lühike eluiga ning oma laadilt ja kasutuselt on nad väga sarnased raskete neljarattaliste maastikusõidukitega (L7e-B), mis on II põlvkonna OBD-süsteemi nõudest vabastatud. Seepärast tuleks kõnealust erandit laiendada ka Enduro-mootorratastele ja Trial-mootorratastele.
- (6) Komisjon jõudis Euroopa Parlamendile ja nõukogule põhjaliku keskkonnamõju uuringu põhjal koostatud aruandes järeldusele, et määruse (EL) nr 168/2013 artikli 23 lõike 3 punktis c sätestatud vastupidavuse matemaatiline arvutamine, mille kohaselt katsetatakse sõidukeid pärast 100 km läbimist, ei peegelda heitkoguste kontrolli süsteemi seisundi tegelikku halvenemist sõiduki kasutaja jooksul. Seda meetodit ei tohiks enam kasutada ning selle kasutamine tuleks 2025. aastaks järk-järgult lõpetada, et jätta sidusrühmadele piisav aeg kohanemiseks. Et tagada katse tulemuste usaldusväärsus, tuleks kuni 2025. aastani toimuvate sõidukite katsetamise puhul suurendada enne sõiduki katsetamist selle läbitavat kogu teepikkust.
- (7) Euro 5 piirväärtuste täitmiseks vajalik tehnoloogia on juba olemas, kuid seoses Euro 5 heitkoguste piirväärtustega järeldas komisjon siiski oma aruandes, mille ta esitas Euroopa Parlamendile ja nõukogule määruse (EL) nr 168/2013 artikli 23 lõike 4 kohase L-kategooria sõidukite suhtes kohaldatavaid Euro 5 keskkonnanõudeid käsitleva põhjaliku mõju-uuringu kohta, et Euro 5 heitkoguste piirväärtuste kohaldamise kuupäeva teatavate L-kategooria sõidukite puhul (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT ja L3e-AxE) tuleks 2020. aastalt edasi lükata 2022. aastale, et suurendada kulutasuvust võrreldes lähtetasemega. Lisaks vajavad selliste sõidukite tootjad, kes on peamiselt väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, rohkem aega, et üleminek nullheitega jõuseadmetele, näiteks elektriseadmetele, oleks kulutõhus.
- (8) Tuleks selgitada mõningaid vastuolusid määruse (EL) nr 168/2013 IV lisas sätestatud Euro 5 mürataseme piirväärtuste kohaldamise algusajaga, et tagada olemasolevate piirväärtuste (Euro 4) kohaldamine seni, kuni on võimalik kehtestada uued Euro 5 piirväärtused.
- (9) Määrusega (EL) nr 168/2013 anti komisjonile viieks aastaks volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte ja see periood lõpeb 21. märtsil 2018. Kuna pidevalt on vaja ajakohastada tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide elemente tehnika arenguga või teha kooskõlas volitustega muid muudatusi, tuleks kõnealuse määruse artikli 75 lõiget 2 muuta, et näha ette volituste delegeerimine veel viieks aastaks koos automaatse pikendamise võimalusega.
- (10) Õiguskindluse huvides tuleks selgitada ja täpsustada määruses (EL) nr 168/2013 sätestatud komisjoni volitusi võtta vastu delegeeritud õigusakte seoses pardadiagnostikaseadmete tehniliste nõuetega.
- (11) Kuna käesoleva määrusega muudetakse määrust (EL) nr 168/2013 selle regulatiivset sisu laiendamata ning kuna käesoleva määruse eesmärki ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid eesmärkide ulatuse ja mõju tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (12) Seepärast tuleks määrust (EL) nr 168/2013 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 168/2013 muudetakse järgmiselt.

(1) Artikkel 21 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 21

Pardadiagnostikasüsteemile esitatavad üldnõuded

1. L-kategooria sõidukid, välja arvatud kategooriate L1e, L2e ja L6e sõidukid, varustatakse OBD-süsteemiga, mis vastab lõike 8 alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides sätestatud töö nõuetele ja katsemenetlustele, ning seda tehakse vastavalt käesoleva määruse IV lisas sätestatud kohaldamiskuupäevadele.
2. Alates IV lisa punktis 1.8.1 sätestatud kuupäevadest varustatakse (alam)kategooriate L3e, L4e, L5e-A ja L7e-A sõidukid I põlvkonna OBD-süsteemiga, mis jälgib heitkoguste kontrolli süsteemi vooluahelate ja elektroonika tõrkeid ning annab teavet neist tõrgetest, mis toovad kaasa VI lisa B1 osas sätestatud heitkoguste piirväärtuste ületamise.
3. Alates IV lisa punktis 1.8.2 sätestatud kuupäevadest varustatakse (alam)kategooriate L3e, L4e, L5e ja L7e sõidukid I põlvkonna OBD-süsteemiga, mis jälgib heitkoguste kontrolli süsteemi vooluahelate ja elektroonika tõrkeid ning mis rakendub, kui VI lisa B1 osas sätestatud heitkoguste piirväärtuseid ületatakse. Nimetatud (alam)kategooriate sõidukite I põlvkonna OBD-süsteemid annavad ka teavet mis tahes töörežiimi rakendumisest, mis vähendab olulisel määral mootori pöördemomenti.
4. Alates IV lisa punktis 1.8.3 sätestatud kuupäevadest varustatakse (alam)kategooriate L3, L4e, L5e ja L7e sõidukid I põlvkonna OBD-süsteemiga, mis jälgib heitkoguste kontrolli süsteemi vooluahelate ja elektroonika tõrkeid ning mis rakendub, kui VI lisa B2 osas sätestatud heitkoguste piirväärtuseid ületatakse. Nimetatud (alam)kategooriate sõidukite I põlvkonna OBD-süsteemid annavad ka teavet mis tahes töörežiimi rakendumisest, mis vähendab olulisel määral mootori pöördemomenti.
5. Alates IV lisa punktis 1.8.4 sätestatud kuupäevadest varustatakse (alam)kategooriate L3e, L4e, L5e-A ja L7e-A sõidukid lisaks II põlvkonna OBD-süsteemiga, mis jälgib selliseid heitkoguste kontrolli süsteemi tõrkeid ja seisundi halvenemist, välja arvatud katalüsaatori seire, ning annab nende kohta teavet, mis toovad kaasa VI lisa B1 osas sätestatud OBD heitkoguste piirväärtuste ületamise.
6. Alates IV lisa punktis 1.8.5 sätestatud kuupäevadest varustatakse (alam)kategooriate L3e, L4e, L5e-A ja L7e-A sõidukid lisaks II põlvkonna OBD-süsteemiga, mis jälgib selliseid heitkoguste kontrolli süsteemi tõrkeid ja seisundi halvenemist, ning annab nende kohta teavet, mis toovad kaasa VI lisa B2 osas sätestatud OBD heitkoguste piirväärtuste ületamise.
7. Lõikeid 5 ja 6 ei kohaldata kategooriasse L3e-AxE kuuluvate Enduro-mootorrataste ja kategooriasse L3e-AxT kuuluvate Trial-mootorrataste suhtes.
8. Selleks et ühtlustada OBD-süsteemi teated kasutusohutuse või heitkoguste kontrolli süsteemi vigade kohta ning võimaldada sõiduki tulemuslikku ja tõhusat remonti, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 75 vastu delegeeritud õigusakte, mis

puudutavad pardadiagnostika üksikasjalikke tehnilisi nõudeid II lisa C1 osa (sõiduki konstruktsiooni- ja üldise tüübikinnituse nõuded) reas 11 osutatud sõidukikategooriate jaoks, kaasa arvatud OBD-süsteemide töö nõudeid ja katsemenetlusi käesoleva artikli lõigetes 1–7 loetletud punktide jaoks, aga ka V lisas osutatud VIII katsetüübiga seonduvaid üksikasjalikke tehnilisi nõudeid.“;

- (2) Artikli 23 lõike 3 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) vastupidavuse matemaatiline arvutamine:

kuni 31. detsembrini 2024 peab heidete iga koostisosa puhul VII lisa B osas sätestatud halvendusteguri korrutis katsetulemusega, mis saadi keskkonnakatse tegemisel sõidukiga, mis on pärast esmakordset käivitamist tootmisliinil läbinud üle 100 km, olema madalam kui VI lisa A osas esitatud keskkonnavalade piirväärtus.

Olenemata esimesest lõigust peab uute sõidukitüüpide puhul alates 1. jaanuarist 2020 ja olemasolevate sõidukitüüpide puhul alates 1. jaanuarist 2021 kuni 31. detsembrini 2024 heidete iga koostisosa puhul VII lisa B osas sätestatud halvendusteguri korrutis katsetulemusega, mis saadi keskkonnakatse tegemisel sõidukiga, mis on pärast esmakordset käivitamist tootmisliinil läbinud maksimaalse kiirusega < 130 km/h üle 2500 km ja maksimaalse kiirusega ≥ 130 km/h üle 3500 km, olema madalam kui VI lisa A osas esitatud keskkonnavalade piirväärtus.“;

- (3) Artikli 75 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Artikli 18 lõikes 3, artikli 20 lõikes 2, artikli 21 lõikes 8, artikli 22 lõigetes 5 ja 6, artikli 23 lõigetes 6 ja 12, artikli 24 lõikes 3, artikli 25 lõikes 8, artikli 32 lõikes 6, artikli 33 lõikes 6, artikli 50 lõikes 4, artikli 54 lõikes 3, artikli 57 lõikes 12, artiklis 65 ja artiklis 74 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile kümneks aastaks alates 22. märtsist 2013. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt viieks aastaks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt 22. juuniks 2022 ja üheksa kuud enne iga järgneva viieaastase ajavahemiku lõppu.“;

- (4) IV lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja