



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

Brüssel, 5. detsember 2018
(OR. en)

2018/0065 (COD)

PE-CONS 65/18

ENT 208
MI 850
ENV 772
CODEC 2020

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EL) nr 168/2013 seoses Euro 5 etapi kohaldamisega kahe-, kolme- ja neljarattaliste sõidukite tüübikinnituse suhtes

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
MÄÄRUS (EL) 2018/...,**

...

**millega muudetakse määrust (EL) nr 168/2013
seoses Euro 5 etapi 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 arvamust¹,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt²

¹ ELT C 367, 10.10.2018, lk 32.

² Euroopa Parlamendi 29. novembri 2018. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu ... otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Tuginedes komisjoni aruandele, mis esitati Euroopa Parlamendile ja nõukogule määruse (EL) nr 168/2013¹ artikli 23 lõike 4 kohaselt läbi viidud L-kategooria sõidukite suhtes kohaldatavaid Euro 5 keskkonnanõudeid käsitleva põhjaliku mõju-uuringu (edaspidi „mõju-uuring“) 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, järeldas komisjon mõju-uuringu põhjal, et teatavate sõidukite katalüsaatori seire puhul esineb tehnilisi piiranguid ning et katalüsaatori seire nõuetekohase rakendamise tagamiseks tuleb seda edasi arendada. Katalüsaatori seire ei ole Euro 5 heitkoguste taseme esimeses etapis eeldatavasti veel võimalik, kuid seda kavandatakse 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) Arvestades seda, et kategooriate L1e ja L2e sõidukid on juba vabastatud I põlvkonna OBD-süsteemiga varustamise nõudest, tuleks sellest nõudest vabastada ka kategooria L6e sõidukid, mis on kavandatud ja ehitatud mopeedi spetsifikatsioonide alusel ning toodetud üsna väikestes kogustes.

¹ 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).

- (4) On vaja täpsustada kategooriate L1e ja L2e sõidukitele 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.
- (5) Enduro-mootorratastel ja Trial-mootorratastel on lühike eluiga ning oma laadilt ja kasutuselt on nad väga sarnased raskete neljarattaliste maastikusõidukitega (L7e-B), mille suhtes ei kohaldata II põlvkonna OBD-süsteemiga varustamise nõuet. Seepärast ei tuleks kõnealust nõuet kohaldada ka Enduro-mootorratastele ja Trial-mootorratastele.
- (6) Komisjon jõudis mõju-uuringus 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 kasutusaja jooksul. Seda meetodit ei tohiks enam kasutada ning selle kasutamine tuleks 2025. aastaks järk-järgult lõpetada, et jätta sidusrühmadele piisav aeg kohanemiseks. Katse tulemuste usaldusväärsuse tagamiseks 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. Seoses Euro 5 heitkoguste piirväärtustega järeltas komisjon siiski mõju-uuringus, 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 2024. 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) Määruse (EL) nr 168/2013 artikli 30 kohaselt on nõutav, et ELi tüübikinnitustunnistus sisaldaks lisana katsetulemusi. Selguse huvides tuleks kõnealust sätet muuta, et selgelt välja tuua, et silmas peetakse katsetulemuste lehte.
- (9) Tuleks kõrvaldada mõningad määruse (EL) nr 168/2013 IV lisas sätestatud Euro 5 mürataseme piirväärtuste kohaldamise algusajaga seonduvad vastuolud, et tagada olemasolevate piirväärtuste (Euro 4) kohaldamine seni, kuni on võimalik kehtestada uued Euro 5 piirväärtused.
- (10) Määrusega (EL) nr 168/2013 anti komisjonile viieks aastaks õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte ja see periood lõppes 21. märtsil 2018. Kuna pidevalt on vaja ajakohastada tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide elemente tehnika arenguga või teha kooskõlas õiguste delegeerimisega muid muudatusi, tuleks kõnealuse määruse artikli 75 lõiget 2 muuta, et pikendada õiguste delegeerimist veel viieks aastaks koos automaatse pikendamise võimalusega.

- (11) Õiguskindluse huvides tuleks selgitada ja täpsustada määruses (EL) nr 168/2013 sätestatud komisjoni õigust võtta vastu delegeeritud õigusakte seoses pardadiagnostikaseadmete tehniliste nõuetega.
- (12) 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 nende 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.
- (13) 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 lõikes 8 osutatud 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)kategoriate L3e, L4e, L5e ja L7e sõidukid I põlvkonna OBD-süsteemiga, mis jälgib heitkoguste kontrolli süsteemi vooluahelate ja elektroonika tõrkeid ning mis genereerib teate, kui VI lisa B1 osas sätestatud heitkoguste piirväärtuseid ületatakse. Nimetatud (alam)kategoriate 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 kategoriate L3e, L4e, L5e ja L7e sõidukid I põlvkonna OBD-süsteemiga, mis jälgib heitkoguste kontrolli süsteemi vooluahelate ja elektroonika tõrkeid ning mis genereerib teate, kui VI lisa B2 osas sätestatud heitkoguste piirväärtuseid ületatakse. Nimetatud kategoriate 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)kategoriate 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)kategoriate 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 alamkategoriasse L3e-AxE kuuluvate Enduro-mootorrataste ja alamkategoriasse L3e-AxT kuuluvate Trial-mootorrataste suhtes.
8. Selleks et ühtlustada OBD-süsteemi teateid kasutusohutuse ja heitkoguste kontrolli süsteemi vigade kohta ning võimaldada sõiduki tulemuslikku ja tõhusat remonti, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 75 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, sätestades pardadiagnostika üksikasjalikud tehnilised nõuded II lisa C1 osa (sõiduki konstruktsiooni- ja üldise tüübikinnituse nõuded) numbrile 11 vastaval real osutatud sõidukite kategoriate ja alamkategoriate jaoks, kaasa arvatud OBD-süsteemide töö nõuded ja katsemenetlused käesoleva artikli lõigetes 1–7 loetletud punktide jaoks, ning V lisa osutatud VIII katsetüübiga seonduvad üksikasjalikud tehnilised nõuded.“

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 keskkonnaalane 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 tootmisliinijärgset käivitamist läbinud üle 2 500 km, kui sõiduki maksimaalne valmistajakiirus on kuni 130 km/h, või üle 3 500 km, kui sõiduki maksimaalse valmistajakiirus on 130 km/h või rohkem, olema madalam kui VI lisa A osas esitatud summutitoru heitgaaside piirväärtus.“

3) Artikli 30 lõike 1 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) katsetulemuste leht;“.

4) Artikli 44 lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Esimest lõiku kohaldatakse ainult liidu territooriumil asuvate sõidukite suhtes, mis olid tootmise ajal hõlmatud kehtiva ELi tüübikinnitusega, kuid mida ei registreeritud ega võetud kasutusele enne ELi tüübikinnituse kehtivuse lõppu.“

5) 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 viieks 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.“

6) II, IV, V ja VI 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.

....

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

LISA

II, IV, V ja VI lisa muudetakse järgmiselt:

- 1) II lisa jao C1 numbrile 11 vastaval real kustutatakse alamkategoriate L6e-A ja L6e-B puhul märk „X“;
- 2) IV lisa tabelit muudetakse järgmiselt:
 - a) punktid 1.1.2.1, 1.1.2.2 ja 1.1.2.3 asendatakse järgmistega:

„1.1.2.1.	Euro 4: VI lisa A1 osa	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; L2e-U ja L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: VI lisa A1 osa	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; L3e-AxE ja L3e-AxT: 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: VI lisa A2 osa	L1e–L7e	1.1.2020; L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT ja L6e-B puhul: 1.1.2024	1.1.2021; L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT ja L6e-B puhul: 1.1.2025	“;

b) punktid 1.8.1, 1.8.2 ja 1.8.3 asendatakse järgmistega:

1.8.1.	I põlvkonna OBD-süsteemi tööõuded	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	I põlvkonna OBD-süsteemi keskkonnakatse (VIII katsetüüp)				
	I põlvkonna OBD-süsteemi keskkonnakatse piirmäärad, VI lisa B1 osa				
1.8.2.	I põlvkonna OBD-süsteemi tööõuded, sealhulgas mis tahes töörežiim, mis vähendab olulisel määral mootori pöördemomenti	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	I põlvkonna OBD-süsteemi keskkonnakatse (VIII katsetüüp)				
	I põlvkonna OBD-süsteemi keskkonnakatse piirmäärad, VI lisa B1 osa				
1.8.3.	I põlvkonna OBD-süsteemi tööõuded, sealhulgas mis tahes töörežiim, mis vähendab olulisel määral mootori pöördemomenti	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025	“;
	I põlvkonna OBD-süsteemi keskkonnakatse (VIII katsetüüp)				
	I põlvkonna OBD-süsteemi keskkonnakatse piirmäärad, VI lisa B2 osa				

c) lisatakse järgmised punktid:

1.8.4.	II põlvkonna OBD-süsteemi tööõuded, välja arvatud katalüsaatori seire	L3e (välja arvatud L3e-AxE ja L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	II põlvkonna OBD-süsteemi keskkonnakatse (VIII katsetüüp)				
	II põlvkonna OBD-süsteemi keskkonnakatse piirmäärad, VI lisa B1 osa				
1.8.5.	II põlvkonna OBD-süsteemi tööõuded,	L3e (välja arvatud L3e-AxE ja L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025	“;”
	II põlvkonna OBD-süsteemi keskkonnakatse (VIII katsetüüp),				
	II põlvkonna OBD-süsteemi keskkonnakatse piirmäärad, VI lisa B2 osa				

d) punktid 1.9.1 ja 1.9.2 asendatakse järgmisega:

„1.9.1.	Mürataseme katse ja piirväärtused, VI lisa D osa	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	Mürataseme katse ja piirväärtused ⁽³⁾ , VI lisa D osa	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	“;

e) punkt 1.9.4 asendatakse järgmisega:

„1.9.4.	ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjad nr 9, 41, 63, 92 ning sellega seoses komisjoni kavandatud uued piirväärtused	L1e–L7e			“.
---------	--	---------	--	--	----

3) V lisa B osas asendatakse esimese tulba teise rea lahtri sisu järgmisega:

„I tüübi katse (¹⁹) Tahkete osakeste mass (ainult Euro 5)“;

4) VI lisa muudetakse järgmiselt:

a) B1 osas jäetakse välja esimene rida, mis osutab sõidukikategoriale „L6e-A“;

b) B2 osa esimeses reas:

i) sõnad „L3e–L7e (⁶)“ asendatakse järgmisega:

„L3e, L4e, L5e, L7e“;

ii) sõnad „Kõik L-kategooria sõidukid, välja arvatud L1e- ja L2e-kategooria“ asendatakse järgmisega:

„Kõik L-kategooria sõidukid, välja arvatud L1e-, L2e- ja L6e-kategooria“.