



Brüssel, 1. oktoober 2018
(OR. en)

12627/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0293(COD)

CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563

MÄRKUS

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Nõukogu

Eelmise dok nr: 12303/18

Komisjoni dok nr: 14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2

Teema: Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (uuesti sõnastatud)

– Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 8. novembril 2017 ettepaneku võtta vastu määrus, millega kehtestatakse sõiduautodele ja kaubikutele uued CO₂-heite normid. Ettepaneku eesmärk on muu hulgas aidata heitkogustega kauplemise süsteemi mitte kuuluvates sektorites saavutada Euroopa Ülemkogu poolt 2030. aastaks seatud 30%-ne vähendamise sihttase, mis on jõupingutuste jagamise määruuses ümber kujundatud riiklikeks sihttasemeteks, ja Pariisi kokkuleppe eesmärgid.

2. Selleks soovivad komisjon kehtestada kogu ELi hõlmavad CO₂-heitte vähendamise sihttasemed uute sõiduautode ja kaubikute jaoks aastateks 2025–2029 ja alates aastast 2030, lähtudes varasemate õigusaktidega 2021. aastaks seatud sihttasemetest (15% ajavahemikul 2025–2029 nii sõiduautode kui ka kaubikute puhul ja 30% alates aastast 2030 nii sõiduautode kui ka kaubikute puhul).

Iga tootja eriheitte sihttasemete arvutamiseks kasutatakse ettepanekus parameetrina sõidukipargi sõidukite massi.

3. Et järk-järgult suurendada heiteta ja vähese heitega sõidukite (ZLEV) kasutuselevõttu, sisaldab komisjoni ettepanek mehhanismi stimuleerida alates 2025. aastast tootjaid laskma turule suurema hulga selliseid sõidukeid. Kui tootja heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal ületab konkreetseid sihttasemeid, seatakse tootjale vähem ranged CO₂-heitte vähendamise eesmärgid. Ajavahemiku 2025–2029 jaoks on kavandatud sihttasemeks 15% ja alates 2030. aastast 30%.
4. Euroopa Parlamendis nimetati keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni nimel ettepaneku raportööriks Miriam DALLI (S&D, MT). Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon võttis oma raporti vastu 10. septembril 2018. Täiskogu istungil hääletatakse ettepaneku üle eeldatavasti 3. oktoobril 2018.
5. Majandus- ja Sotsiaalkomitee esitas oma arvamuse 14. veebruaril 2018. Regioonide Komitee otsustas arvamust mitte esitada.
6. Nõukogus (keskkond) toimus 25. juunil 2018 ettepaneku üle poliitiline mõttevahetus.
7. Alaliste esindajate komitee analüüsis ettepanekut 26. septembril 2018 eesistujariigi kompromissteksti¹ põhjal. Kõik delegatsioonid rõhutasid, et on oluline jõuda toimiku suhtes kiiresti kokkuleppele, ja toetasid eesistujariigi jõupingutusi üldise lähenemisviisi saavutamiseks nõukogu 9. oktoobri 2018 istungil (keskkond).

¹ Dokument 12303/18.

8. Nende arutelude põhjal tegi eesistujariik järelduse, et lahendamata küsimused seoses ambitsioonide tasemega tuleks lahendada poliitilisel tasandil, ja otsustas säilitada eesistujariigi kompromissteksti selle praegusel kujul.

II. ÜLEVAADE OLUKORRAST

9. Ettepaneku üle peetud aruteludes lahknesid liikmesriikide seisukohad peamiselt ettepaneku ambitsioonide taseme osas, st 2025. ja 2030. aasta sihttasemete ja ZLEV-stiimulite mehhanismi puhul. Delegatsioonide seisukohad on olnud väga erinevad, ulatudes komisjoni ettepaneku liiga ambitsioonikaks pidamisest kuni ettepaneku mitte piisavalt ambitsioonikaks pidamiseni, eriti mis puudutab 2030. aasta sihttaset.
10. Delegatsioonid üldiselt tunnistasid vajadust vähendada süsinikdioksiidiheidet transpordisektoris osana kliimaeesmärkide saavutamisest ning arutelud on seega suurel määral keskendunud ülemineku tempole ja mõjule muu hulgas konkurentsivõimele, töökohtadele ja tarbijatele ning sellele, kuidas see võib mõjutada üksikuid liikmesriike erinevalt.
11. Tunnistades, et käesolev määrus ei saa seda teemat sisuliselt käsitleda, märkis mitu delegatsiooni, et nende jaoks on oluline teema ettepanekust tulenev tõenäoline „ELi-sisene süsinikdioksiidi leke“ transpordis, mis tekib suurenevast kasutatud sõidukite impordist suurema sissetulekuga liikmesriikidest väiksema sissetulekuga liikmesriikidesse.
12. Seda arvestades ja selleks, et suunata arutelusid ja alustada seisukohtade lähendamist, esitas eesistujariik kompromissteksti, milles sõiduautode puhul on 2030. aasta sihttase tõstetud 35%-le, kinnitades samas, et selle näitaja üle tuleb veel arutelusid pidada. Peale selle tuleks komisjoni poolt 2024. aastaks tehtaval läbivaatamisel kaaluda täiendavat heite vähendamist pärast 2030. aastat, pidades silmas Pariisi kokkuleppe eesmärke, ja vajaduse korral pakkuda välja sihttasemed 2040. aasta järgseks perioodiks.

Teisest küljest aga pakuti välja soodsam pistikühendusega hübriidsõidukite arvestamine ZLEV-stiimulite mehhanismis ja 2030. aasta ZLEVi võrdlusnäitaja autode puhul tõsteti 35%-ni, mis vastab kõrgemale 2030. aastaga seotud ambitsiooni tasemele. Seega eelkõige teeb see ettepanek tootjatel 2025. aasta sihttaseme saavutamise lihtsamaks.

Lisaks võeti kompromisstekstis arvesse kasutatud autode küsimust ja mitut muud arutatud küsimust, eriti meetmeid, mis käsitlevad üleminekut NEDC väärtustelt WLTP väärtustele, mille eesmärk on tagada kindlad ja representatiivsed tootjate CO₂-heite väärtused.

13. Pärast eesistujariigi kompromissteksti üle peetud arutelusid säilitavad delegatsioonid praeguses etapis ambitsioonide taseme suhtes üldiselt oma esialgsed seisukohad, tunnistades samas eesistujariigi jõupingutusi. Delegatsioonide suurele enamusele ei ole tekst selle praegusel kujul vastuvõetav, kuigi mitu neist tunnistavad, et see tekst on samm õiges suunas.

- Suur hulk delegatsioone on kogu aeg taotlenud ambitsiooni taseme tõstmist, eelkõige väites, et see oleks jõupingutuste jagamist käsitlevas määruses sätestatud riiklikke sihttasemeid ja Pariisi kokkuleppe eesmärke arvestades vajalik ning see tagaks, et kõnealune sektor on jätkuvalt innovatiivne ja konkurentsivõimeline ka pikas perspektiivis. Kuigi nad tunnistavad, et tekstis on elemente, mis tõstavad ambitsiooni taset, ei ole eesistujariigi kompromiss nende jaoks piisavalt ambitsioonikas. Selles rühmas on seisukohad erinevates aspektides erinevad. Mitu delegatsiooni soovib tõsta nii 2025. kui ka 2030. aasta sihttasemeid, kuid teised soovivad tõsta üksnes 2030. aasta sihttaset. Seisukohad 2025. ja 2030. aasta sihttasemete suhtes on erinevad ning mitu delegatsiooni ei ole täpse arvu kohta otsust teinud. Mõned delegatsioonid toetavad sõiduautode ja kaubikute vahel vahe tegemist, kaasa arvatud kaubikuid käsitlevate komisjoni ettepaneku elementide säilitamist, samas kui teised eelistavad sõiduautode ja kaubikute suhtes samade sihttasemete kehtestamist. Mitu delegatsiooni soovib tugevdada ZLEV-stiimulite mehhanismi, suurendades veelgi ZLEVi võrdlusnäitajaid ja lisades puudujäägikriteeriumi (ZLEVi võrdlusnäitaja mittesaavutamise korral suureneb CO₂-heite sihttase) või andes mehhanismis eelistuse heiteta sõidukitele. Siiski andis mitu delegatsiooni teada, et kui sihttasemed on piisavalt kõrged, saavad nad nende nõudmiste osas olla paindlikud. Teised delegatsioonid tunduvad olevat enam-vähem rahul komisjoni ettepanekuga või on märkinud, et kui sihttasemed on piisavalt kõrged, ei pruugi mehhanismi üldse vaja olla.

- Vastupidiselt sellele on mitu delegatsiooni pidevalt esitanud üleskutseid sätestada ambitsioonikad, kuid realistlikud ja saavutatavad sihttasemed, võttes arvesse ka muid aspekte, muu hulgas töökohti, konkurentsivõimet ja tarbijate kantavaid kulusid. Nad leiavad, et eesistujariigi tekst on liiga kaugeleulatuv, kas seepärast, et komisjoni välja pakutud ambitsiooni tase on liiga kõrge, või seetõttu, et komisjoni ettepanek on maksimaalne, millega nad saavad nõustuda. Mõned siiski toetavad kavandatavat pistikühendusega hübriidsõidukite paremat arvessevõtmist. Üldiselt on nad olnud vastu puudujäägikriteeriumi lisamisele ZLEVi stiimulite mehhanismi.

14. Peale selle seostab mitu delegatsiooni massil põhineva kasulikkuse parameetri küsimuse ambitsiooni tasemega ning nad jäävad oma seisukoha juurde, et nad soovivad selle välja jätta, ning mõne puhul puudutab see üksnes sõiduautosid. Teised delegatsioonid on väljajätmise vastu, toetades komisjoni ettepanekut ja väites, et massi küsimus on pigem seotud tootjate vahelise konkurentsiga.

Mõned delegatsioonid taotleavad endiselt nišitootjatele kohaldatava erandi pikendamist, et see kehtiks ka pärast 2025. aastat.

15. Peale selle tõstatati muu hulgas järgmised teemad:

- Üks delegatsioon on teinud ettepaneku lisada läbivaatamisklauslisse sõidukitootjate hulgas kasutatavasse heitkogustega kauplemise turumehhanismi ametliku tulemuslikkuse kvoodi lisamise eelhindamine.
- Mõned delegatsioonid on pidevalt rõhutanud, et on oluline tagada, et tootjatel saadud andmed CO₂-heite kohta kajastavad tegelikke heitkoguseid, ja on teatanud, et nad on valmis uurima viise, kuidas olukorda veelgi parandada.

III. KOKKUVÕTE

16. Nõukogul palutakse käesoleva märkuse lisas esitatud teksti põhjal lahendada ambitsiooni tasemega seotud lahendamata küsimused ja võtta vastu üldine lähenemisviis.

Üldine lähenemisviis on nõukogu volitus seadusandliku tavamenetluse raames toimuvateks läbirääkimisteks Euroopa Parlamendiga.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (uuesti sõnastatud)²

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

² Komisjoni tekstis tehtud muudatused on alla joonitud. Välja jäetud tekst on märgitud nurksulgudega [...].

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 443/2009³ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 510/2011⁴ on mitu korda põhjalikult muudetud. Kuna neid määrusi on vaja veelgi muuta, tuleks need selguse huvides uuesti sõnastada.
- (2) Käesolevat määrust tuleks kohaldada alates 1. jaanuarist 2020, et võimaldada sidusat ja tõhusat üleminekut pärast uuestisõnastamist ning määruste (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 kehtetuks tunnistamist. Kõnealuste määruste kohased CO₂-heite normid ja nende saavutamise meetodid on asjakohane säilitada muutmata kujul 2024. aastani.
- (3) Euroopa Komisjoni teatis „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“⁵ sisaldab selget eesmärki: sajandi keskpaigaks tuleb transpordisektoris vähendada kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning tuleb jätkata sihikindlat tööd täiesti heiteta transpordisüsteemi saavutamiseks. Transpordist tulenevat, inimeste tervist kahjustavat õhusaasteainete heidet tuleb viivitamata järsult vähendada. Pärast 2020. aastat peab tavapärasest sisepõlemismootoritest pärit heide veelgi vähenema. Kasutusele tuleb võtta heiteta ja vähese heitega sõidukid, mis peaksid 2030. aastaks hõivama märkimisväärse turuosa.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames (ELT L 140, 5.6.2009, lk 1).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 510/2011, millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist (ELT L 145, 31.5.2011, lk 1).

⁵ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“, COM(2016) 501 final.

- (4) Komisjoni teatistes „Säästva liikuvuse suunas“⁶ ja „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine. Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid“⁷ on toodud esile, et sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid aitavad suuresti edendada innovatsiooni ja tõhusust ning võimaldavad muuta autotööstuse konkurentsivõimelisemaks ja tehnoloogiast sõltumata sillutada teed heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtuks.
- (5) Käesolev määrus annab selge suuna maanteetranspordisektorist pärit CO₂-heite vähendamiseks ning aitab saavutada siduvat eesmärki, mille kohaselt tuleb liidu kõigis majandusharudes kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähendada vähemalt 40 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning mille Euroopa Ülemkogu kiitis heaks 23.–24. oktoobri 2014. aasta järel dustes ja mille keskkonnanõukogu kiitis 6. märtsi 2015. aasta kohtumisel heaks kui liidu kavatsetava riiklikult kindlaksmääratud panuse Pariisi kokkuleppe raames.
- (6) Euroopa Ülemkogu kiitis 2014. aasta oktoobri järel dustes heaks eesmärgi vähendada sektorites, mis ei ole hõlmatud Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemiga, kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks 30 % võrreldes 2005. aasta tasemega. Maanteetranspordist pärineb suur osa nende sektorite heitest ja maanteetranspordi tekitatud heide ületab ikka veel oluliselt 1990. aasta taset. Kui maanteetranspordist pärit heide veelgi suureneb, teeb see tasa heite vähenemise, mis on muudes sektorites kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutatud.

⁶ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: „SÄÄSTVA LIIKUVUSE SUUNAS. Tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“ (COM(2017) 283 final).

⁷ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine; Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid“ (COM(2017) 675 final).

- 6a) Pariisi kokkuleppes püstitatakse muu hulgas pikaajaline eesmärk, mis on kooskõlas eesmärgiga hoida üleilmne keskmine temperatuuri tõus tunduvalt alla 2 °C võrreldes tööstusajastu eelse tasemega ning jätkata jõupingutusi temperatuuri tõusu hoidmiseks alla 1,5 °C võrreldes tööstusajastu eelse tasemega. Selle eesmärgi saavutamiseks on vaja veelgi vähendada ka sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heidet pärast 2030. aastat.
- (7) Euroopa Ülemkogu rõhutas 2014. aasta oktoobri järeldustes, kui tähtis on vähendada transpordisektoris kasvuhoonegaaside heidet ja fossiilkütustest sõltumisega seotud riske, kasutades terviklikku ja tehnoloogiast sõltumatut lähenemisviisi, et vähendada transpordisektoris heidet ja edendada energiatõhusust, soodustada elektritransporti ning kasutada transpordisektoris taastuvaid energiaallikaid ka pärast 2020. aastat.
- (8) Energiatõhusus, mis aitab vähendada tarbimist, on üks viiest vastastikku üksteist tugevdavast ja omavahel tihedalt seotud tahust [...], mis on esitatud energialiidu strateegiat käsitlevas komisjoni teatises⁸ [...], et varustada tarbijaid turvalise, säästva, konkurentsivõimelise ja taskukohase energiaga. [...] Selles teatises on märgitud, et kuigi kõik majandussektorid peavad tegema jõupingutusi energiatarbimise tõhustamiseks, on transpordisektoris väga suured energiatõhususe võimalused, mida on muu hulgas võimalik ära kasutada, kehtestades rangemad sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid 2030. aasta perspektiivis.

⁸ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele, Regioonide Komiteele ning Euroopa Investeerimispanngale: „Vastupidava energialiidu ja tulevikku suunatud kliimamuutuste poliitika raamstrateegia“ COM(2015) 80 (final).

- (9) Määruseid (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 hinnati 2015. aastal ning järeldati, et need määrused on olnud asjakohased, üldiselt sidusad ja on aidanud heidet märkimisväärselt vähendada ning on ühtlasi olnud algselt eeldatust kulutõhusamad. Samuti on nad toonud liidule märkimisväärselt lisaväärtust, mida ei oleks olnud võimalik liikmesriikide meetmetega samas ulatuses saavutada.
- (10) Seepärast on asjakohane püüda saavutada nende määruste eesmärged, kehtestades uued ELi sõidukiparki hõlmavad sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise sihttasemed ajavahemikuks kuni 2030. aastani. Vähendamismäärade kindlaksmääramisel on võetud arvesse seda, kuidas kulutõhusalt nad aitavad vähendada 2030. aastaks heidet jõupingutuste jagamist käsitleva määrusega [...] hõlmatud sektorites, ühiskonnale, tootjatele ja sõidukikasutajatele kaasnevaid kulusid ja säästu, samuti nende määrade otsest ja kaudset mõju tööhõivele, konkurentsivõimele ja innovatsioonile ning lisakasu õhusaaste vähenemise ja energiajulgeoleku seisukohast. [Arvestades, et sõiduautode turuosa ja seetõttu nende CO₂-heide on oluliselt suurem kui väikeste tarbesõidukite CO₂-heide, peetakse asjakohaseks järgida sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite puhul eri lähenemisviisi.]

- (11) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 715/2007⁹ rakendamise ühe osana jõustus 2017. aastal kergsõidukite CO₂-heite ja kütusekulu mõõtmiseks uus katsemenetlus ehk kergsõidukite ülemaailmne ühtlustatud katsemenetlus (WLTP), mis on sätestatud komisjoni määruses (EL) 2017/1151.¹⁰ See [...] katsemenetlus võimaldab saada CO₂-heite ja kütusekulu väärtused, mis kajastavad paremini tegelikke tingimusi. Seepärast on asjakohane, et uued CO₂-heite sihttasemed põhineksid CO₂-heitel, mis on määratud kindlaks kõnealuse katsemenetlusega. Arvestades aga, et WLTP-põhiselt määratud CO₂-heite väärtused on sihttasemetest kinnipidamise kindlakstegemiseks kättesaadavad alates 2021. aastast, on asjakohane, et uued heitenormid oleksid määratud kindlaks vähendamismääradena, mis on kehtestatud 2021. aasta [...] eriheite sihttasemetes keskmise suhtes, mis arvutatakse CO₂-heite põhjal, mis mõõdeti WLTP jaoks. Et tagada 2025. ja 2030. aastal kohaldatavate vähendamismäärade määramise lähtepunktina kasutatavate andmete tõsiseltvõetavus ja esindavus, tuleb rakendusmääruste (EL) 2017/1152 ja (EL) 2017/1153¹¹ rakendamise ühe osana täpsustada nende mõõtmiste tegemise tingimused.
- (12) On oluline, et CO₂-heite vähendamise nõuete kehtestamine annaks liidu sõidukitootjatele prognoositavuse ja plaanimiskindluse seoses nende uute auto- ja väikeste tarbesõidukite toodanguga kogu liidus.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, 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).

¹⁰ Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

¹¹ Ajakohastatakse pärast rakendusmääruste vastuvõtmist.

- (13) Uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite liidu pargi jaoks tuleks seepärast kehtestada vähendamismäärad 2025. ja 2030. aastaks, võttes arvesse sõidukipargi uuendamiseks vajaminevat aega ning seda, et maanteetranspordisektor peab aitama saavutada 2030. aasta kliima- ja energiaeesmärke. See etapiviisiline käsitlus annab ühtlasi autotööstusele selge ja varase signaali mitte viivitada energiatõhusa tehnoloogia ning heiteta ja vähese heitega sõidukite turuletoomisega.
- 13a) Käesolevas määruses kehtestatud CO2 heitenorme kohaldatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite suhtes. Samuti võib võtta täiendavaid heite vähendamise meetmeid, muu hulgas liikmesriikide ja ELi tasandil, seoses olemasoleva kergsõidukite pargiga, kaasa arvatud kasutatud sõidukid.
- (14) Liit on üks maailma suurimaid mootorsõidukite tootjaid ja on selles sektoris tehnoloogilisel juhtpositsioonil, kuid konkurents tiheneb ja maailmas muutub autotööstus kiiresti tänu elektriliste jõuseadmetega seotud innovatsioonile ning koostoimelistele, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuslahendustele. Et püsiks liidu üleilmne konkurentsivõime ja juurdepääs turgudele, on liidul vaja reguleerivat raamistikku, mis hõlmab eristiimulit heiteta ja vähese heitega sõidukite valdkonnas, aitab kaasa ulatusliku kohaliku turu loomisele ja millega toetatakse tehnoloogia arengut ja innovatsiooni.
- (15) Tuleks kehtestada spetsiaalne stimuleerimismehhanism, millega hõlbustada sujuvat üleminekut heidet mittetekitavale liikuvusele. See soodustussüsteem peaks olema selline, et sellega edendataks heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu liidu turul.
- (16) ELi sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaalu võrdlustasemete kehtestamine ning hästi koostatud mehhanism, mille abil kohandatakse tootja CO₂-eriheite sihttasest tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaalu alusel, peaks andma tugeva ja usaldusväärse signaali selliste sõidukite arendamiseks ja kasutuselevõtmiseks ning võimaldama samas ikkagi tõhustada tavapäraseid sise põlemismootoreid.

- (17) Heiteta ja vähese heitega sõidukite jaoks soodustuste kindlaksmääramisel on asjakohane võtta arvesse nende sõidukite CO₂-heite erinevust. Mis puudutab sõiduautosid, siis tuleks soodustuste kindlaksmääramisel tunnustada asjakohasel viisil vähese heitega sõidukite, eriti pistikühendusega hübriidsõidukite tähtsust üleminekul heiteta sõidukite suunas. Kohandamismehhanism peaks tagama, et võrdlustaset ületavale tootjale kehtiks kõrgem CO₂-eriheite sihttase. Et tagada tasakaalustatud lähenemisviis, tuleks piirata selle mehhanismi raames võimalikku kohandamise taset. Nii luuakse stiimulid, millega edendatakse laadimis- ja tankimistaristu õigeaegset kasutuselevõttu ning tuuakse suurt kasu tarbijatele, konkurentsivõimele ja keskkonnale.
- (18) Õigusraamistik, millega rakendatakse uue auto ja väikeste tarbesõidukite pargi keskmise heite sihttaset, peaks tagama konkurentsi seisukohast neutraalsed ning sotsiaalselt võrdsed ja jätkusuutlikud heite vähendamise sihttasemed, mis arvestavad erinevaid Euroopa autotootjaid ja millega välditakse nende vahel põhjendamatu konkurentsimoonutusi.
- (19) Selleks et säilitada sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite turu mitmekesisus ja võime rahuldada tarbijate erinevaid vajadusi, tuleks kindlaks määrata CO₂-heite sihttasemed võrdeliselt sõiduki kasulikkusega.

Leitakse, et kehtiva korraga on koosõlas säilitada mass kasulikkuse näitajana.

Maantesõiduks kasutatavate sõidukite massi paremaks väljendamiseks tuleks alates 2025. aastast massina kasutada töökorras sõiduki massi asemel sõiduki katsemassi, nagu on täpsustatud määruse [...] (EÜ) nr 715/2007 alusel vastu võetud WLTP-s.

- (20) Tuleks vältida ELi sõidukipargi heite sihttasemete muutmist sõidukipargi keskmise massi muutumise tõttu. Seepärast peaksid keskmise massi muutused viivitamata kajastuma eriheite sihttaseme arvutustes ja keskmise massi väärtust, mida selleks otstarbeks kasutatakse, tuleks seega alates 2025. aastast kohandada iga kahe aasta tagant.

- (21) Et heite vähendamisel tehtavad jõupingutused jaotuksid konkurentsi seisukohast sõltumatult ja õiglaselt, peegeldades sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite turu mitmekesisust, ning et võetaks arvesse üleminekut WLTP-l põhinevatele eriheite sihttasemetele 2021. aastal, on asjakohane määrata piirnormati kõvera tõus kõigi kõnealusel aastal registreeritud uute sõidukite eriheite alusel ning võtta arvesse ELi sõidukipargi heite sihttasemete muutumist 2021., 2025. ja 2030. aastal, tagamaks, et kõik tootjad teeksid heite vähendamisel võrdseid jõupingutusi. Mis puutub väikestesse tarbesõidukitesse, siis tuleks väiksemate sõiduautost ehitatud kaubikute tootjate suhtes järgida sama lähenemisviisi nagu autotootjate puhul, samas kui raskemate sõidukite klassidesse kuuluvate sõidukite tootjate jaoks tuleks kogu sihttasemete kehtimise ajavahemikuks kehtestada kindlaks määratud suurem tõus.
- (22) Käesoleva määruse eesmärgid [...] püütakse saavutada muu hulgas luues [...] autotööstusele stiimulid investeerida uude tehnoloogiasse. Käesolevas määruses edendatakse aktiivselt ökoinnovatsiooni ja sellega nähakse ette mehhanism, milles peaks olema võimalik arvesse võtta tulevast tehnoloogia arengut.
- Kogemused on näidanud, et ökoinnovatsioon on aidanud kaasa määruste (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 kulutõhususele ning tegeliku CO₂-heite vähenemisele. Seepärast tuleks see meetod säilitada ja selle ulatust tuleks laiendada, et luua stiimulid kliimaseadmete tõhustamiseks.
- (23) Siiski tuleks tagada tasakaal nende stiimulite vahel, mis luuakse ökoinnovatsiooni jaoks ja sellise tehnoloogia jaoks, mille puhul tõendatakse heidet vähendavat mõju ametliku katsemenetlusega. Seepärast on asjakohane säilitada sellise ökoinnovatsioonilahendustega saavutatud säästu ülempiir, mida tootja võib arvesse võtta sihttasemetest kinnipidamise arvestamisel. Komisjonil peaks olema võimalik ülempiir läbi vaadata eelkõige selleks, et võtta arvesse ametliku katsemenetluse muutmise mõju. Samuti on asjakohane täpsustada, kuidas tuleks kõnealust säästu arvutada, et jälgida sihttasemetest kinnipidamist.

- (24) Direktiiviga 2007/46/EÜ on kehtestatud ühtlustatud raamistik, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnitusse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele uutele sõidukitele. Käesoleva määruse rakendamise eest vastutav asutus peaks olema sama asutus, kes vastutab direktiivi 2007/46/EÜ kohaselt kõigi tüübikinnitusmenetluse aspektide eest ning toodangu vastavuse tagamise eest.
- (25) Direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud eriotstarbeliste sõidukite suhtes kohaldatakse seoses tüübikinnitusega erinõudeid, seetõttu tuleks need käesoleva määruse kohaldamisalast välja jätta.
- (26) Sama meetodit ei ole asjakohane kasutada heite vähendamise sihttasemete kindlaksmääramisel suurtootjate ja käesolevas määruses sätestatud kriteeriumide alusel sõltumatuteks loetavate väiketootjate suhtes. Sellistel väiketootjatel peaks olema võimalik taotleda alternatiivseid heite vähendamise sihttasemeid, mis on seotud antud tootja sõidukite tehnoloogilise potentsiaaliga vähendada oma CO₂-eriheidet ning oleks kooskõlas asjaomaste turusegmentide näitajatega.
- (27) Pidades silmas ebaproportsionaalset mõju, mida sõiduki kasulikkuse alusel kindlaksmääratud eriheite sihttaseme järgimine avaldab kõige väiksematele tootjatele, suurt halduskoormust, mis on seotud erandite kehtestamisega, ning marginaalset kasu, mida saadakse selliste tootjate poolt müüdavate sõidukite CO₂-heite vähenemisest, ei tuleks kohaldada eriheite sihttasest ega ülemääraste heite maksu tootjate suhtes, kes toodavad aastas alla 1 000 liidus registreeritud uue sõiduauto ja uue väikese tarbesõiduki.
- Kui erandiga hõlmatud tootja siiski taotleb erandit ja see talle tehakse, on asjakohane sellelt tootjalt nõuda asjaomase erandi sihttasemest kinnipidamist.

- (28) Nišitootjatele sõidukipargi sihttasemest 95 g CO₂/km erandi tegemise kord tagab, et nišitootjad teevad heite vähendamiseks kõnealuse sihttaseme järgimisel sama palju jõupingutusi kui suurtootjad. Kogemused on siiski näidanud, et nišitootjatel on sama hästi võimalik CO₂-heite sihttasemeid saavutada kui suurtootjatel ja alates 2025. aastast kehtestatud sihttasemete puhul ei peeta asjakohaseks neid kahte tootjate liiki eristada.
- (29) Kõigi selliste liidus registreeritavate uute autode ja uute väikeste tarbesõidukite keskmise CO₂-eriheite määramisel, mille eest tootja vastutab, tuleks arvesse võtta kõiki autosid ja väikesi tarbesõidukeid, sõltumata nende massist või muudest omadustest. Kuigi määrus (EÜ) nr 715/2007 ei hõlma sõiduautosid ega väikesi tarbesõidukeid, mille tuletatud mass on suurem kui 2 610 kg ja millele ei laiene tüübikinnitus nimetatud määruse [...] artikli 2 lõike 2 kohaselt, tuleks kõnealuste sõidukite heidet mõõta vastavalt kergsõidukite mõõtmise menetlustele, mis on sätestatud määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt, eriti menetlustele, mis on sätestatud komisjoni määruses (EÜ) nr 692/2008¹² ja määruses (EL) 2017/1151, ja määruse (EÜ) nr 443/2009 ja määruse (EÜ) nr 510/2011 alusel, eriti komisjoni rakendusmäärustes (EL) 2017/1152¹³ ja (EL) 2017/1153¹⁴ vastu võetud vastavusmenetluste kohaselt. Saadud CO₂-heite väärtused tuleks kanda sõiduauto vastavustunnistusse, et võimaldada nende lisamist seirekavasse.

¹² Komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 199, 28.7.2008, lk 1).

¹³ Komisjoni 2. juuni 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/1152, millega sätestatakse meetod regulatiivse katsemeetodi muudatusi kajastavate vastavusnäitajate määramiseks väikeste tarbesõidukite puhul ja muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 293/2012 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 644).

¹⁴ Komisjoni 2. juuni 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/1153, millega sätestatakse meetod, mille abil määratakse vastavusnäitajad, mis kajastavad regulatiivse katsemeetodi muudatusi, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1014/2010 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 679).

- (30) Komplekteeritud väikeste tarbe sõidukite CO₂-eriheide tuleks omistada baassõidukite tootjale.
- (31) Tuleks arvestada eriolukorda, milles on väikeste tarbesõidukite tootjad, kes toodavad mittekomplektseid sõidukeid, mille tüüp kinnitatakse mitmes etapis. Kuna need tootjad vastutavad CO₂-heite sihttasemete saavutamise eest, peaks neil olema võimalik piisava kindlusega prognoosida komplekteeritud sõidukite CO₂-heidet. Komisjon peaks tagama, et neid vajadusi on määruse [...] (EÜ) 715/2007 kohaselt vastu võetud rakendusmeetmetes asjakohaselt arvesse võetud.
- (32) Käesoleva määruse kohaste sihttasemete paindlikuks saavutamiseks võivad tootjad avatud, selgel ja mittediskrimineerival alusel kokku leppida heiteühenduse moodustamises. Heiteühenduselepingu kestus ei tohiks ületada viit aastat, kuid lepingut võib uuendada. Kui mitu tootjat moodustavad heiteühenduse, loetakse kõnealused tootjad oma käesoleva määruse kohased sihttasemed saavutanuks, juhul kui kogu heiteühenduse keskmine heide ei ületa sellele ette nähtud eri heite sihttasest.
- (33) Tootjate võimalus moodustada heiteühendusi on osutunud kulutõhusaks CO₂-heite sihttasemete saavutamise viisiks ja on hõlbustanud sihttasemete saavutamist eelkõige neil tootjatel, kes toodavad piiratud valikus sõidukeid. Et suurendada konkurentsi erapooletust, peaks komisjonil olema õigus täpsustada tingimusi, mille alusel võivad sõltumatud tootjad heiteühendusi moodustada, et oleks võimalik neid ettevõtjatega samaväärsesse olukorda seada.
- (34) Käesoleva määruse kohastest sihttasemetest kinnipidamise tagamiseks on vajalik tõhus vastavuse tagamise mehhanism.

- (35) Käesoleva määruse kohaselt nõutavaks CO₂-heite vähendamiseks on oluline, et sõidukite heide vastab tüübi kinnitamise ajal kindlaks määratud CO₂-heite väärtustele. Seepärast peaks komisjonil olema võimalik võtta tootja keskmise eriheite arvutamisel arvesse kõiki süsteemseid mittevastavusi, mille on tüübikinnitusasutused kasutusel olevate sõidukite CO₂-heite suhtes kindlaks teinud.
- (36) Et komisjonil oleks võimalik selliseid meetmeid võtta, peaks tal olema õigus töötada välja menetlus, millega kontrollitakse turule lastud kasutusel olevate kergsõidukite CO₂-heite vastavust nõuetele, ning seda menetlust rakendada. Selleks tuleks määrust (EÜ) nr 715/2007 muuta.
- (37) Uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheidet mõõdetakse liidus ühtlustatult vastavalt määruses (EÜ) nr 715/2007 sätestatud meetodikale. Käesolevast määrusest tuleneva halduskoormuse vähendamiseks tuleks nõuetele vastavust mõõta, tuginedes liikmesriikide kogutud ja komisjonile edastatud andmetele liidus registreeritud uute autode ja väikeste tarbesõidukite kohta. Vastavuse hindamiseks kasutatavate andmete järjepidevuse tagamiseks tuleks võimaluste piires ühtlustada kõnealuste andmete kogumise ja esitamise eeskirjad. Seepärast tuleks selgelt kirja panna, et pädevad asutused vastutavad õigete ja täielike andmete esitamise eest ning teevad komisjoniga koostööd andmete kvaliteediga seotud küsimuste lahendamisel.
- (38) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata liidu tasandil. Tootja, kelle puhul keskmine CO₂-eriheide ületab käesoleva määrusega lubatud, peaks iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Ülemäärase heite maksu summad peaksid liidu üldeelarves kajastuma tuluna.

- (39) Arvestades käesolevas määruses sätestatud eesmärki ja menetlusi, ei tohiks siseriiklikes meetmetes, mille liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 193, sätestada täiendavaid ega karmimaid karistusi tootjatele, kes ei järgi käesolevas määruses sätestatud sihttasemeid.
- (40) Käesolev määrus ei tohiks piirata liidu konkurentsieeskirjade täielikku kohaldamist.
- (41) See, kui tulemuslikult aitavad käesolevas määruses sätestatud sihttasemed tegelikult CO₂-heidet vähendada, sõltub suuresti ametliku katsemenetluse esindavusest. Kooskõlas teadusnõustamise mehhanismi (Scientific Advice Mechanism, SAM)¹⁵ kaudu saadud arvamusega ja soovitusega, mille Euroopa Parlament esitas autotööstuses heite mõõtmise uurimise põhjal,¹⁶ tuleks kehtestada mehhanism, mille abil hinnata, kuivõrd esindavad tegelikkust sõidukite CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad, mis on määratud kindlaks vastavalt [...] määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt vastu võetud WLTP-le. Komisjonil peaks olema õigus tagada üldsuse juurdepääs sellistele andmetele, seejuures nähes ette isikuandmete kaitse, ning töötada vajaduse korral välja selliseks hindamiseks vajalike andmete kindlakstegemise ja kogumise menetlus.

¹⁵ Teadusnõustajate kõrgetasemelise töörühma teaduslik arvamus 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (Laboris mõõdetud ja tegeliku CO₂-heite vahelise erinevuse vähendamine kergsõidukite puhul).

¹⁶ Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2017. aasta soovitus nõukogule ja komisjonile autotööstuses heite mõõtmise uurimise põhjal (2016/2908(RSP)).

- (42) On ette nähtud, et 2024. aastal vaadatakse läbi [jõupingutuste jagamist käsitleva määruse ja heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi] raames tehtud edusammud. Seepärast on asjakohane ulatuslikult hinnata käesoleva määruse tõhusust samal aastal, et kõigi nende õigusaktide alusel võetud meetmeid oleks võimalik hinnata kooskõlastatult ja sidusalt. Selles läbivaatamises peaks komisjon tegema kindlaks selge suuna sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et anda suur panus Pariisi kokkuleppe pikaajaliste eesmärkide saavutamisse. Vajaduse korral tuleks selle läbivaatamise aruandele lisada käesoleva määruse muutmise ettepanek.
- (43) Määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 tuleks tunnistada kehtetuks alates 1. jaanuarist 2020.
- (44) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused.
- [...] [...] Heiteühenduste üksikasjalike tingimuste kindlaksmääramisega, keskmiste heitkogustega seotud andmete jälgimise ja edastamisega ning tootja keskmise eriheite arvutamisel sõidukite CO₂-heites ilmnevate kõrvalekallete arvessevõtmise menetlustega, ülemäärase heite maksu kogumise korraga, CO₂-heite vähenemist saavutava innovatiivse tehnoloogialahenduse või innovatiivse tehnoloogiapaketi heakskiitmise menetlustega, WLTP kohaselt kindlaks määratud CO₂-heite ja energiatarbimise näitajate tegelikkuse esindavuse jälgimist ja hindamist võimaldavate meetmetega ning [...] CO₂-eriheite mõõtmist reguleeriva katsemenetluse kõigi muudatuste arvesse võtmiseks vajalike vastavusnäitajate kindlaksmääramisega seotud rakendamisvolitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹⁷.

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (46) Selleks et muuta [...] käesoleva määruse mitteolulisi osi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELTL) artikliga 290 vastu õigusakte II ja III lisa muutmise kohta seoses andmetele esitatavate nõuete ja andmeparameetritega, kohandades suuruseid M_0 ja TM_0 ja [...] CO₂-heite ülempiiri 7 g/km [...] seoses innovatiivsete tehnoloogiate kogupanusega ja [...] kohandades valemeid, [...] mille abil arvutatakse eriheite sihttasemed, et kajastada regulatiivse katsemeetodi muutust. Selleks et täiendada käesoleva määruse mitteolulisi osi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, et täiendada teatavate tootjate suhtes eriheite sihttasemete osas tehtavate erandite tegemise kriteeriumide tõlgendamise, eranditaotluste sisu ning teatavate tootjate CO₂-eriheite vähendamise kavade sisu ja hindamise reegleid. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹⁸ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, [...] saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel [...] on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (47) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normide kehtestamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, [...] küll aga saab selle ulatuse ja toime tõttu seda 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 eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

¹⁸ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja eesmärgid

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid, et aidata saavutada liidu eesmärki vähendada kasvuhooonegaaside heidet [...], nagu on sätestatud määruses (EL) nr 2018/... [jõupingutuste jagamise määrus], ja Pariisi kokkuleppe eesmäärke, ning et tagada siseturu nõuetekohane toimimine.
2. Käesoleva määrusega kehtestatakse alates 1. jaanuarist 2020 liidus registreeritud uute sõiduautode ELi sõidukipargi keskmise CO₂-heite sihttase 95 g/km ja liidus registreeritud uute väikeste tarbesõidukite ELi sõidukipargi keskmise CO₂-heite sihttase 147 g/km; sihttasemeid mõõdetakse 31. detsembrini 2020 kooskõlas määrusega (EÜ) nr 692/2008 ning rakendusmäärustega (EL) 2017/1152 ja (EL) 2017/1153 ning alates 1. jaanuarist 2021 kooskõlas määrusega (EL) 2017/1151.
3. Komisjoni 2007. aasta teatise nõukogule ja Euroopa Parlamendile¹⁹ on osutatud liidu terviklikule lähenemisviisile, mille kohaselt täiendatakse käesolevat määrust kuni 31. detsembrini 2024 lisameetmetega, mille abil vähendatakse CO₂-heidet 10 g/km võrra.

¹⁹ Komisjoni 7. veebruari 2007. aasta teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused“ (KOM(2007) 19 (lõplik)).

4. Alates 1. jaanuarist 2025 kehtivad ELi sõidukipargi suhtes järgmised sihttasemed:
- a) ELi uute sõiduautode sõidukipargi keskmise heite sihttase, mis võrdub I lisa A osa punkti 6.1.1 kohase 2021. aasta heite sihttasemete keskmisega, mida on vähendatud 15 %;
 - b) ELi uute väikeste tarbesõidukite sõidukipargi keskmise heite sihttase, mis võrdub I lisa B osa punkti 6.1.1 kohase 2021. aasta heite sihttasemete keskmisega, mida on vähendatud 15 %.
5. Alates 1. jaanuarist 2030 kehtivad järgmised sihttasemed:
- a) ELi uute sõiduautode sõidukipargi keskmise heite sihttase, mis võrdub I lisa A osa punkti 6.1.2 kohase 2021. aasta heite sihttasemete keskmisega, mida on vähendatud [...] [35 %];
 - b) ELi uute väikeste tarbesõidukite sõidukipargi keskmise heite sihttase, mis võrdub I lisa B osa punkti 6.1.2 kohase 2021. aasta heite sihttasemete keskmisega, mida on vähendatud 30 %.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse järgmiste mootorsõidukite suhtes:
- a) direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud M₁-kategooria mootorsõidukid (edaspidi „sõiduautod“), mis registreeritakse liidus esmakordselt ja mida ei ole varem registreeritud väljaspool liitu (edaspidi „uued sõiduautod“);

- b) direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratletud N₁-kategooria mootorsõidukid (tuletatud massiga kuni 2 610 kg) ja sellised N₁-kategooria mootorsõidukid, millele tüübikinnitus on laiendatud määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid“) ning mis registreeritakse liidus esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool liitu (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid“).
2. Arvesse ei võeta eelnevat registreerimist väljaspool liitu, mis on tehtud vähem kui kolm kuud enne liidus registreerimist.
3. Käesolevat määrust ei kohaldata direktiivi 2007/46/EÜ II lisa A osa punktis 5 määratletud eriotstarbeliste sõidukite suhtes.
4. Artiklit 4, artikli 7 lõike 4 punkte b ja c, artiklit 8 ja artikli 9 lõike 1 punkte a ja c ei kohaldata selliste tootjate suhtes, kes on koos kõigi tootjatega seotud ettevõtjatega tootnud alla 1 000 liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uue sõiduauto või uue väikese tarbesõiduki, välja arvatud juhul, kui tootja on seda taotlenud ja talle on lubatud erand artikli 10 kohaselt.

Artikkel 3

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:
- a) „keskmine CO₂-eriheide“ – kõigi tootja toodetud uute sõiduautode või uute väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheite keskmine;
- b) „vastavustunnistus“ – direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 18 nimetatud tunnistus;

- c) „komplekteeritud sõiduk“ – väike tarbe sõiduk, millele antakse tüübikinnitus pärast mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse lõpuleviimist kooskõlas direktiiviga 2007/46/EÜ;
- d) „komplektne sõiduk“ – väike tarbe sõiduk, mida ei ole vaja komplekteerida, et täita direktiivi 2007/46/EÜ asjakohaseid tehnilisi nõudeid;
- e) „baassõiduk“ – väike tarbe sõiduk, mida kasutatakse mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse algetapil;
- f) „tootja“ – isik või asutus, kes kooskõlas direktiiviga 2007/46/EÜ vastutab tüübikinnitusasutuse ees kõigi tüübikinnitusmenetluse aspektide eest ning toodangu vastavuse tagamise eest;
- g) „töökorras sõiduki mass“ – vastavustunnistusel esitatud ning direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktis 2.6 määratletud töökorras sõiduauto või väikese tarbe sõiduki mass koos kerega;
- h) „CO₂-eriheide“ – sõiduauto või väikese tarbesõiduki CO₂-heide, mida mõõdetakse vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmäärustele ning mis kantakse sõiduki vastavustunnistusele kui CO₂-kogueriheide (kogu tsükli heide). Selliste sõiduautode või väikeste tarbesõidukite puhul, mille tüüp ei ole määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt kinnitatud, tähendab CO₂-eriheide sellist määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt mõõdetud CO₂-eriheidet, mida mõõdetakse kuni 31. detsembrini 2020 määruses (EÜ) nr 692/2008 sätestatud mõõtmismenetluse ning alates 1. jaanuarist 2021 määruses (EL) 2017/1151 sätestatud mõõtmismenetluse kohaselt või selliste sõidukite CO₂-eriheite määramiseks kehtestatud komisjoni menetluste kohaselt;

- i) „sõiduki katteala“ – keskmine rööbe korda teljevahe, nagu need on märgitud vastavustunnistusel ja määratletud direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktides 2.1 ja 2.3;
- j) „eriheite sihttase“ – tootja puhul aasta sihttase, mis määratakse kindlaks vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes kohaldatakse erandit vastavalt artiklile 10, kõnealuse erandi kohaselt kindlaksmääratud eriheite sihttase;
- k) „ELi sõidukipargi heite sihttase“ – kõigi uute sõiduautode või kõigi uute väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheidete keskmine, mis tuleb teataval ajavahemikul saavutada;
- l) „katsemass“ – sõiduauto või väikese tarbesõiduki katsemass, nagu see on märgitud vastavustunnistusel ja määratletud määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa punktis 3.2.25;
- m) „heiteta või vähese heitega sõiduk“ – sõiduauto või väike tarbesõiduk, mille summutist tuleb määruse (EL) 2017/1151 kohaselt määratud CO₂-heidet 0–50 g/km.
- n) „kandevõime“ – direktiivi 2007/46/EÜ II lisa kohase täismassi ja sõiduki massi vahe.

2. Käesoleva määruse kohaldamisel on „seotud tootjate rühm“ tootja ja temaga seotud ettevõtjad. Tootjaga seotud ettevõtjad on:

- a) ettevõtjad, kelle puhul tootjal on otseselt või kaudselt:
 - i) õigus kasutada üle poole häältest või

- ii) õigus nimetada ametisse rohkem kui pooled nõukogu, juhatuse või ettevõtjat seadusjärgselt esindava organi liikmed või
- iii) õigus juhtida ettevõtja tegevust;
- b) ettevõtjad, kellel otseselt või kaudselt on tootja suhtes punktis a loetletud õigused või volitused;
- c) ettevõtjad, kelle suhtes punktis b osutatud ettevõtjal on otseselt või kaudselt punktis a loetletud õigused või volitused;
- d) ettevõtjad, kelle suhtes tootjal koos ühe või mitme punktis a, b või c osutatud ettevõtjaga või kahel või enamal kõnealustes punktides osutatud ettevõtjal ühiselt on punktis a loetletud õigused või volitused;
- e) ettevõtjad, kelle puhul punktis a loetletud õigused või volitused kuuluvad ühiselt tootjale või ühele või mitmele punktides a–d osutatud temaga seotud ettevõtjale ja ühele või enamale kolmandale isikule.

Artikkel 4

Eriheite sihttasemed

1. Tootja tagab, et tema keskmine CO₂-eriheide:
 - a) ei ületa kalendriaastal 2020 eriheite sihttaset, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisa A osa punktidele 1 ja 2 sõiduautode jaoks ning vastavalt I lisa B osa punktidele 1 ja 2 väikeste tarbesõidukite jaoks, või kui tootjale on lubatud artikli 10 kohane erand, kõnealuse erandiga lubatud taset;

- b) mitte ühelgi kalendriaastal ajavahemikus 2021–2024 ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisa A või B osa punktidele 3 ja 4, nagu on asjakohane, või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile ja I lisa A või B osa punktile 5;
- c) ei ületa alates 2025. aastast mitte ühelgi kalendriaastal I lisa A või B osa punkti 6.3 kohaseid eriheite sihttasemeid.
2. Kui väikeste tarbesõidukite kohta ei ole komplekteeritud sõiduki eriheite andmed kättesaadavad, kasutab baassõiduki tootja keskmise CO₂-eriheite määramiseks baassõiduki eriheidet.
3. Tootja keskmise CO₂-eriheite määramisel võetakse arvesse kõnealusel aastal tootja registreeritud uute sõiduautode osakaalu järgmiselt:
- 95 % 2020. aastal,
 - 100 % alates 2021. aastast.

Artikkel 5

Erisoodustused CO₂-eriheite sihttaseme 95 g/km saavutamiseks

Keskmise CO₂-eriheite arvutamisel vastab iga uus sõiduauto, mille CO₂-eriheide on alla 50 g/km,

2 sõiduautole 2020. aastal,

1,67 sõiduautole 2021. aastal,

1,33 sõiduautole 2022. aastal,

1 sõiduautole 2023. aastal,

vastavalt registreerimise aastale ajavahemikul 2020–2022, võttes arvesse iga tootja CO₂-eriheite ülempiiri 7,5 g/km kõnealusel ajavahemikul, mis arvutatakse vastavalt [...] rakendusmääruse (EL) 2017/1153 artiklile 5.

Artikkel 6

Heiteühenduse moodustamine

1. Tootjad, kelle suhtes ei kohaldata artikli 10 kohast erandit, võivad artikli 4 kohaste kohustuste täitmiseks moodustada heiteühenduse.
2. Heiteühenduse moodustamise leping võidakse sõlmida üheks või mitmeks kalendriaastaks, kuid tingimusel, et ühegi lepingu kogukestus ei ületa viit kalendriaastat, ja leping tuleb sõlmida hiljemalt 31. detsembril esimesel sellisel kalendriaastal, mil heited ühendatakse. Tootjad, kes soovivad moodustada heiteühenduse, esitavad komisjonile järgmise teabe:
 - a) tootjad, kes moodustavad heiteühenduse;
 - b) heiteühenduse juhatajaks määratud tootja, kes on heiteühenduse kontaktisik ja kes vastutab heiteühenduse suhtes artikli 8 kohaselt kohaldatava ülemäärase heite maksu maksmise eest;
 - c) tõendid selle kohta, et heiteühenduse juhataja on suuteline täitma punktis b nimetatud kohustusi;
 - d) heiteühendusega hõlmatud M₁- või N₁-kategooria sõidukitena registreeritud sõidukite kategooria.
3. Kui heiteühenduse juhataja ei täida kohustust maksta heiteühenduse suhtes artikli 8 kohaselt kohaldatavat ülemäärase heite maksu, teavitab komisjon sellest tootjaid.
4. Heiteühenduse moodustanud tootjad teavitavad komisjoni ühiselt heiteühenduse juhataja või tema finantsseisundi muutusest niivõrd, kuivõrd see võib mõjutada tema suutlikkust maksta heiteühenduse suhtes artikli 8 kohaselt kohaldatavat ülemäärase heite maksu, ning heiteühenduse liikmete muutusest või selle likvideerimisest.

5. Tootjad võivad moodustada heiteühenduse tingimusel, et nende lepingud on kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitega 101 ja 102 ning et nad võimaldavad igal tootjal, kes soovib saada heiteühenduse liikmeks, osaleda avatud, selgel ja mittediskrimineerival alusel majanduslikult mõistlikel tingimustel. Ilma et see piiraks liidu konkurentsieeskirjade üldist kohaldamist selliste heiteühenduste suhtes, peavad kõik heiteühenduse liikmed välistama mis tahes andme- ja teabevahetuse heiteühenduse raames, välja arvatud järgmine teave:
- a) keskmine CO₂-eriheide;
 - b) CO₂-eriheite sihttase;
 - c) registreeritud sõidukite koguarv.
6. Lõiget 5 ei kohaldata, kui kõik heiteühendusse kuuluvad tootjad moodustavad osa samast seotud tootjate rühmast.
7. Tootjaid, kes osalevad heiteühenduses, mille kohta on komisjonile esitatud teave, käsitatakse artikli 4 kohaste kohustuste täitmisel ühe tootjana, välja arvatud lõike 3 kohase teavitamise puhul. Seire ja aruandluse andmed üksikute tootjate ja heiteühenduste kohta talletatakse, neist teavitatakse ning need tehakse kättesaadavaks artikli 7 lõikes 4 osutatud keskregistris.
8. Komisjon võib määrata kindlaks lõike 5 kohaselt loodud heiteühenduse suhtes kohaldatavad üksikasjalikud tingimused rakendusaktidega, mis võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 7

Keskmise heite seire ja sellekohane aruandlus

1. Igal kalendriaastal registreerivad liikmesriigid andmed oma territooriumil registreeritud iga uue sõiduauto ja iga uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt II ja III lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele igas liikmesriigis. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine. Iga liikmesriik tagab, et sõiduautode, mille tüüp ei ole kinnitatud määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt, CO₂-eriheide mõõdetakse ja kantakse vastavustunnistusele.
2. Iga aasta 28. veebruariks teeb iga liikmesriik eelneva kalendriaasta kohta kindlaks II ja III lisa A osas loetletud andmed ja esitab need komisjonile. Andmed edastatakse II lisa B osas ja III lisa C osas esitatud vormi kohaselt.
3. Komisjoni taotluse korral edastavad liikmesriigid lisaks kõik lõike 1 kohaselt kogutud andmed.
4. Komisjon peab liikmesriikide poolt käesoleva artikli kohaselt edastatud andmete keskregistrit ning arvutab iga aasta 30. juuniks iga tootja kohta
 - a) esialgse keskmise CO₂-eriheite eelmisel kalendriaastal;
 - b) esialgse eriheite sihttaseme eelmisel kalendriaastal;
 - c) esialgse vahe tootja eelmise kalendriaasta keskmise CO₂-eriheite ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahel.

Komisjon teavitab iga tootjat oma esialgsetest arvutustest selle tootja kohta. Teade sisaldab andmeid uute registreeritud sõiduautode ja uute registreeritud väikeste tarbesõidukite kohta liikmesriikide kaupa ja nende CO₂-eriheite kohta.

Register on avalik.

5. Kolme kuu jooksul pärast seda, kui tootjat on lõike 4 kohaselt teavitatud esialgsetest arvutustest, võib tootja teavitada komisjoni andmetes esinenud vigadest, märkides ära, millist liikmesriiki käsitlevates andmetes viga tootja arvates esineb.

Komisjon vaatab tootjatelt saadud teated läbi ning hiljemalt 31. oktoobriks kas kinnitab lõike 4 kohaste esialgsete arvutuste tulemused või muudab neid.

6. Liikmesriigid nimetavad seireandmete kogumiseks ja edastamiseks vastavalt käesolevale määrusele pädeva asutuse ning teatavad sellest komisjonile.

Pädevad asutused tagavad, et komisjonile esitatakse täpsed ja täielikud andmed, ning [...] määravad kontaktpunkti, mis on kättesaadav ja vastab kiiresti komisjoni päringutele edastatud andmete puudulikkuse ja vigade kohta.

7. Komisjon võtab rakendusaktidena vastu lõigete 1–7 kohast seiret ja andmete esitamist käsitlevate menetluste ning II lisa kohaldamise üksikasjalikud eeskirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

- 7a. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta II ja III lisa esitatud andmenõudeid ja -näitajaid.

8. Tüübikinnitusasutused teatavad viivitamata komisjonile, kui kasutuselolevate sõidukite CO₂-heites ilmneb määruse (EÜ) nr 715/2007 [artiklis 11a] sätestatud menetluse kohaselt toimunud kontrollimisel kõrvalekaldeid võrreldes vastavustunnistustes näidatud väärtustega.

Komisjon võtab selliseid kõrvalekaldeid arvesse tootja keskmise eriheite arvutamisel.

Komisjon [...] võtab vastu üksikasjalikud eeskirjad sellistest kõrvalekalletest teatamise menetluse kohta ning nende arvesse võtmise kohta keskmise eriheite arvutamisel. Need menetlused võetakse vastu rakendusaktidega kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

9. Samuti koguvad ja teatavad liikmesriigid kooskõlas käesoleva artikliga andmed direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M₂- ja N₂-kategooria sõidukite (tuletatud massiga kuni 2 610 kg) ja selliste sõidukite registreerimise kohta, millele on tüübikinnitus laiendatud kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Artikkel 8

Ülemäärase heite maks

1. Iga kalendriaasta kohta, mil tootja keskmine CO₂-eriheide ületab tema eriheite sihttaset, kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või heiteühenduse juhataja jaoks, nagu on asjakohane.
2. Lõikes 1 sätestatud ülemäärase heite maksu summa arvutatakse järgmise valemiga:

ülemäärane heide × 95 eurot × uute registreeritud sõidukite arv.

Käesolevas artiklis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- „ülemäärane heide“ – kolme kümnendkohani ümardatud vahe (g/km), mille võrra tootja keskmine CO₂-eriheide, mille puhul on arvestatud artikli 11 kohaselt kinnitatud innovatiivsete tehnoloogialahendustega saavutatud CO₂-heite vähenemist, ületab tootja eriheite sihttasest kalendriaastal või kalendriaasta osal, mille suhtes kohaldatakse artiklis 4 sätestatud kohustust, kui kõnealune vahe on positiivne; ning
 - „uute registreeritud sõidukite arv“ – asjaomase tootja valmistatud ja kõnealuses ajavahemikus registreeritud uute sõiduautode või uute väikeste tarbesõidukite arv eraldi arvestatult vastavalt artikli 4 lõikes 3 sätestatud järkjärgulise suurendamise kriteeriumidele.
3. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks käesoleva artikli lõike 1 kohase ülemäärase heite maksu kogumise korra. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse liidu üldeelarves tuluna.

Artikkel 9

Tootjaid käsitleva teabe avaldamine

1. Komisjon avaldab iga aasta 31. oktoobriks rakendusakti abil nimekirja, milles on esitatud järgmised andmed:
- a) iga tootja eriheite sihttasest eelmisel kalendriaastal;
 - b) iga tootja keskmine CO₂-eriheide eelmisel kalendriaastal;

- c) tootja eelmise kalendriaasta keskmise CO₂-eriheite ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahe;
 - d) kõigi liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite keskmine CO₂-eriheide;
 - e) kõigi kuni 31. detsembrini 2020 liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine töökorras sõiduki mass;
 - f) kõigi liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine katsemass.
2. Lõike 1 kohaselt avaldatud nimekirjas esitatakse ka teave selle kohta, kas tootja on eelmisel kalendriaastal täitnud artikli 4 nõudeid.
3. Lõikes 1 osutatud nimekiri, mis avaldatakse 31. oktoobriks 2022, sisaldab järgmist:
- a) ELi sõidukipargi heite 2025. ja 2030. aasta sihttasemed, millele on osutatud artikli 1 lõigetes 4 ja 5 ning mille komisjon on arvutanud I lisa A ja B osa punktide 6.1.1 ja 6.1.2 kohaselt;
 - b) näitajate a_{2021} , a_{2025} ja a_{2030} väärtused, mille komisjon on arvutanud I lisa A ja B osa punkti 6.2 kohaselt.

Artikkel 10

Teatavate tootjate suhtes tehtavad erandid

1. I lisa kohaselt arvatud eriheite sihttasemest tehtava erandi kohaldamise taotluse võib esitada tootja, kelle valmistatud uusi sõiduaautosid on liidus registreeritud vähem kui 10 000 või kelle valmistatud uusi väikesi tarbesõidukeid on liidus registreeritud vähem kui 22 000 kalendriaasta kohta ja kes:
 - a) ei kuulu seotud tootjate rühma või
 - b) kuulub sellisesse seotud tootjate rühma, kelle poolt kokku valmistatud uusi sõiduaautosid on liidus registreeritud vähem kui 10 000 või kelle poolt kokku valmistatud uusi väikesi tarbesõidukeid on liidus registreeritud vähem kui 22 000 kalendriaasta kohta, või
 - c) kuulub seotud tootjate rühma, kuid tal on oma tootmisüksused ja projekteerimiskeskus.

2. Lõike 1 kohaselt taotletud erandi võib teha kuni viieks kalendriaastaks ja seda erandit on võimalik pikendada. Taotlus esitatakse komisjonile koos järgmiste andmetega:
 - a) tootja nimi ja kontaktisik;
 - b) tõendid selle kohta, et tootja vastab lõike 1 kohase erandi tegemise tingimustele;
 - c) üksikasjalik teave tootja valmistatavate sõiduautode või väikeste tarbesõidukite kohta, sealhulgas kõnealuste sõiduautode või väikeste tarbesõidukite katse mass ja CO₂-eriheide, ning

d) eriheite sihttase, mis on kooskõlas tootja võimalustega vähendada heidet, sealhulgas majanduslike ja tehnoloogiliste võimalustega vähendada CO₂-eriheidet ja võttes arvesse toodetava sõiduauto või väikese tarbesõiduki tüübi turu eripära.

3. Kui komisjon leiab, et tootja vastab lõike 1 kohaselt taotletud erandi tegemise tingimustele ja et tootja esitatud CO₂-eriheite sihttase on kooskõlas tootja võimalustega vähendada heidet, sealhulgas majanduslike ja tehnoloogiliste võimalustega vähendada CO₂-eriheidet, ja võttes arvesse toodetava sõiduauto või väikese tarbesõiduki tüübi turu eripära, teeb komisjon tootja suhtes erandi. Taotlus esitatakse hiljemalt erandi kohaldamise esimese aasta 31. oktoobriks.

4. Tootja, kes valmistab koos oma seotud ettevõtjatega liidus igal kalendriaastal registreeritud uutest sõiduautodest 10 000 kuni 300 000 sõiduautot, võib esitada I lisa A osa punktide 1–4 kohaselt arvutatud eriheite sihttasemest tehtava erandi kohaldamise taotluse.

Tootja võib sellise taotluse esitada enda või enda ja temaga seotud ettevõtjate kohta.

Taotlus esitatakse komisjonile koos järgmiste andmetega:

- a) kogu lõike 2 punktides a ja c osutatud teave ja vajaduse korral teave seotud ettevõtjate kohta;
- b) sihttase, milleks on 45 % vähem heidet võrreldes keskmise CO₂-eriheitega 2007. aastal, või kui mitu seotud ettevõtjat esitavad ühe avalduse, 45 % vähem heidet võrreldes nende ettevõtjate 2007. aasta keskmise CO₂-eriheite keskmisega.

Kui andmed tootja keskmise CO₂-eriheite kohta 2007. aastal puuduvad, määrab komisjon samaväärse vähendamise sihttaseme, mis põhineb parimal kättesaadaval CO₂-heite vähendamise tehnoloogial, mida kasutatakse massilt võrreldavates sõiduautes ja milles on võetud arvesse toodetud autotüübi turu eripära. Taotleja kasutab nimetatud sihttaset punkti b kohaldamisel.

Komisjon teeb tootja suhtes erandi, kui on tõendatud, et käesolevas lõikes osutatud erandi tegemise kriteeriumid on täidetud.

5. Tootja, kelle suhtes kohaldatakse erandit kooskõlas käesoleva artikliga, teatab komisjonile viivitamata kõigist muudatustest, mis mõjutavad või võivad mõjutada tootja vastavust erandi tegemise tingimustele.
6. Kui komisjon leiab lõike 5 kohase teate alusel või muul põhjusel, et tootja ei vasta enam erandi tegemise tingimustele, tühistab komisjon erandi alates järgmise kalendriaasta 1. jaanuarist ja teatab sellest tootjale.
7. Kui tootja ei saavuta oma eriheite sihttaset, määrab komisjon tootjale artiklis 8 sätestatud ülemäärase heite maksu.
8. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte, milles sätestatakse käesoleva artikli lõikeid 1–7 täiendavad eeskirjad seoses erandi tegemise kriteeriumide tõlgendamise, taotluste sisu ning CO₂-eriheite vähendamise kavade sisu ja hindamisega.

9. Erandi kohaldamise taotlused koos seda toetavate andmetega, lõike 5 kohased teated, lõike 6 kohased tühistamisotsused ja lõike 7 kohased ülemäärase heite maksude määramised ning kõik lõike 8 kohaselt vastu võetud meetmed tehakse avalikkusele kättesaadavaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1049/2001²⁰ kohaselt.

Artikkel 11

Ökoinnovatsioon

1. Innovatiivsete tehnoloogialahendustega või innovatiivsete tehnoloogialahenduste ühendamise (nn innovatiivsed tehnoloogiapakettid) saavutatud CO₂-heite vähenemine vaadatakse läbi tarnija või tootja taotluse alusel.

Neid tehnoloogialahendusi võetakse arvesse üksnes juhul, kui nende hindamise meetodikaga saab kontrollitavaid, korratavaid ja võrreldavaid tulemusi.

Nende tehnoloogialahenduste kogupanus tootja keskmise eriheite vähendamisse võib olla kuni 7 g CO₂/km.

Komisjon võib seda ülempiiri kohandada alates 2025. aastast, et võtta arvesse tehnoloogia arengut. Ülempiiri kohandatakse delegeeritud õigusaktidega kooskõlas artikliga 16.

2. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu lõikes 1 osutatud innovatiivsete tehnoloogialahenduste või innovatiivsete tehnoloogiapakettide heakskiitmise menetlust käsitlevad üksikasjalikud sätted. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Need üksikasjalikud sätted põhinevad järgmistel innovatiivse tehnoloogialahenduse kriteeriumidel:

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2001. aasta määrus (EÜ) nr 1049/2001 üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele (EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43).

- a) tarnija või tootja peab olema vastutav innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamise saavutatud CO₂-heite vähenemise eest;
 - b) innovatiivsed tehnoloogialahendused peavad tõendatult vähendama CO₂-heidet;
 - c) innovatiivsed tehnoloogialahendused ei või kuuluda CO₂ mõõtmise standardsesse katsetsükklisse;
 - d) innovatiivsed tehnoloogialahendused ei või kuuluda selliste kohustuslike sätete alla, mis tulenevad artiklis 1 nimetatud täiendavatest meetmetest, millega saavutatakse CO₂-heite vähenemine 10 g/km, ega saa olla kohustuslikud muude liidu õigusaktide alusel. Alates 1. jaanuarist 2025 ei kohaldata seda kriteeriumi kliimaseadmete tõhustamise suhtes.
3. Tarnija või tootja, kes taotleb meetme heakskiitmist innovatiivse tehnoloogialahendusena või innovatiivse tehnoloogiapaketina, esitab komisjonile aruande, millele on lisatud sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse kontrolliaruanne. Kui nimetatud meede ja muu heakskiidetud innovatiivne tehnoloogialahendus või innovatiivne tehnoloogiapakett võivad teineteist mõjutada, tehakse aruandesse sellise vastastikuse mõju kohta märge ja kontrolliaruandes hinnatakse, millisel määral see vastastikune mõju muudab kummagi meetme abil saavutatud vähendamist.
4. Komisjon kinnitab saavutatud vähendamise lõikes 2 sätestatud kriteeriumide alusel.

Tegelik CO₂-heide ja energiatarbimine

1. Komisjon jälgib ja hindab, kuivõrd esindavad tegelikkust CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad, mis on määratud kindlaks vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007. Komisjon tagab, et üldsust teavitatakse selle esindavuse muutumisest aja jooksul.
2. Selleks tagab komisjon [...], et alates 1. jaanuarist 2021 tehakse komisjonile regulaarselt kättesaadavaks järgmised vastavalt olukorrale kas tootjatelt, riigi ametiasutustelt või sõidukitelt otse saadavad andmed sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tegeliku CO₂-heite ja energiatarbimise kohta:
 - a) valmistajatehase tähis;
 - b) tarbitud kütuse ja/või elektrienergia hulk;
 - c) läbitud vahemaa kokku;
 - d) välise laadimisega hübriidelektrisõidukite puhul tarbitud kütuse ja elektrienergia hulk ja eri sõidurežiimides sõidetud vahemaa.

Komisjon töötleb saadud andmeid, et luua lõike 1 kohaldamiseks anonümiseeritud ja koondatud andmete andmekogu. Valmistajatehase tähiseid kasutatakse üksnes andmete töötlemiseks ja neid ei säilitata kauem kui sel eesmärgil vajalik.
3. Komisjon [...] võtab lõikes 2 osutatud andmete kogumise ja töötlemise üksikasjaliku korra [...] vastu rakendusaktidega kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 13

M₀ ja TM₀ kohandamine

1. I lisa A ja B osas esitatud näitajaid M₀ ja TM₀ kohandatakse järgmiselt:
 - a) hiljemalt 31. oktoobriks 2020 kohandatakse I lisa A osa punktides 1–5 esitatud suuruse M₀ uute sõiduautode keskmise töökorras sõiduki massi eelmise kolme kalendriaasta (2017, 2018 ja 2019) keskmisega. Seda uut M₀-väärtust kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2022 kuni 31. detsembrini 2024;
 - b) hiljemalt 31. oktoobriks 2022 kohandatakse I lisa B osa punktides 1–5 esitatud suuruse M₀ uute väikeste tarbesõidukite keskmise töökorras sõiduki massi eelmise kolme kalendriaasta (2019, 2020 ja 2021) keskmisega. Seda uut M₀-väärtust kohaldatakse 2024. aastal;
 - c) hiljemalt 31. oktoobriks 2022 määratakse kindlaks 2025. aasta soovituslik TM₀ nii uute sõiduautode kui ka uute väikeste tarbesõidukite 2021. aasta keskmise katsemassina;
 - d) hiljemalt 31. oktoobriks 2024 ning seejärel igal teisel aastal kohandatakse I lisa A ja B osas esitatud suurust TM₀ nii uute sõiduautode kui ka uute väikeste tarbesõidukite eelmise kahe kalendriaasta (alustades aastatega 2022 ja 2023) keskmise katsemassina. Uut vastavat TM₀-väärtust kohaldatakse alates kohandamiskuupäevale järgneva kalendriaasta 1. jaanuarist.
2. Komisjon võtab lõikes 1 osutatud meetmed vastu delegeeritud õigusaktidega kooskõlas artikliga 16.

Artikkel 14

Läbivaatamine ja aruandlus

1. Komisjon vaatab 2024. aastaks läbi [...] käesoleva määruse [...], kaasa arvatud heiteta/vähese heitega sõidukite seotud stiimulisüsteemi toimimise ja muude käesoleva määruse aspektide tulemuslikkuse ning [...] esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta.
- 1a. Lõikes 1 osutatud [...] aruandes käsitleb komisjon muu hulgas seda, kuid võrd esindavad [...] määruse (EÜ) 715/2007 kohaselt määratud CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad tegelikkust ja kuidas kulgeb liidu turul heiteta ja vähese heitega sõidukite ning laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtt, mille kohta antakse aru vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/94/EL,²¹ käsitledes ka nende rahastamist [...] ning aspekte, millega edendatakse veelgi majanduslikult tasuvat ja sotsiaalselt õiglast üleminekut puhtale, konkurentsivõimelisele ja taskukohasele liikuvusele ELis. Samuti peaks komisjon tegema kindlaks selge suuna sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et anda suur [...] panus Pariisi kokkuleppe pikaajaliste eesmärkide saavutamisse.
- 1b. Lõikes 1 osutatud aruandega koos esitatakse ettepanek käesoleva määruse muutmiseks, kui see on asjakohane, eelkõige nähes ette võimaliku heite vähendamise sihttasemete kehtestamise 2040. aastale järgnevaks perioodiks seoses sõiduautode ja väikeste tarbesõidukitega.
2. Komisjon võtab arvesse artikli 12 kohaselt tehtud hindamist ning võib vajaduse korral läbi vaadata CO₂-heite mõõtmise menetlused vastavalt määruses (EÜ) nr 715/2007 sätestatule. Komisjon teeb eelkõige asjakohased ettepanekud nende menetluste kohandamiseks, et piisavalt täpselt kajastada autode ja väikeste tarbesõidukite tegelikku CO₂-heidet.

²¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

3. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks vajalikud vastavusnäitajad, et võtta arvesse CO₂-eriheite mõõtmist reguleeriva katsemenetluse kõiki muudatusi, millele viidatakse määrustes (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 692/2008 ning määruses (EL) 2017/1151, kui see on asjakohane. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
- 3a. Komisjonile antakse õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte I lisas toodud valemite kohandamiseks, kasutades vastavalt [...] käesoleva artikli lõikele 3 vastu võetud meetodikat, tagades samas, et vanas ja uues katsemenetluses erineva kasulikkusega sõidukitele ja eri tootjatele kehtestatud heite vähendamise nõuded on oma ranguselt võrreldavad.

Artikkel 15

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab [...] kliimamuutuste komitee, mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu [määruse (EL) [...]]²² [artikliga 37]. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011²³ tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.
3. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) [.../...], milles käsitletakse energialiidu juhtimist (ELT L ..., ...).

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

Artikkel 16

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Artikli 7 lõikes 7a [...], artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, artikli 13 lõikes 2 ja artikli 14 lõikes 3a [...] osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile [...] kuueks aastaks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäevast]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne kuueaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
2. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 7 lõikes 7a [...], artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, artikli 13 lõikes 2 ja artikli 14 lõikes 3a [...] osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse selles 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.

3. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
4. Artikli 7 lõike 7a [...], artikli 10 lõike 8, artikli 11 lõike 1 neljanda lõigu, artikli 13 lõike 2 ja artikli 14 lõike 3a [...] 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.

Artikkel 17

Määruse (EÜ) nr 715/2007 muudatus

Määrusesse (EÜ) nr 715/2007 lisatakse järgmine artikkel 11a:

„Artikkel 11a

Kasutusel olevate sõidukite CO₂-heite ja kütusetarbimise vastavus nõuetele

1. Kui lõikes 2 osutatud menetlused vastu võetakse ja need jõustuvad, kontrollivad tüübikinnitusasutused asjakohaste ja esindavate näidiste alusel, et sõidukid, mis on kasutusele võetud ja millele nad on andnud tüübikinnituse, vastavad CO₂-heite ja kütusetarbimise näitajatele, mis on kantud vastavustunnistustele.
2. Komisjon võtab kooskõlas artikli 15 lõikega 2 vastu rakendusaktid, et määrata kindlaks menetlus, millega kontrollitakse kasutusel olevate kergsõidukite vastavust CO₂-heite ja kütusetarbimise sertifitseeritud näitajatele.“

Artikkel 18

Kehtetuks tunnistamine

Määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 tunnistatakse kehtetuks alates 1. jaanuarist 2020.

Viiteid kehtetuks tunnistatud määrustele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ja loetakse vastavalt V lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 19

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*. Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2020.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

ILISA**A OSA. SÕIDUAUTODE ERIHEITE SIHTTASEMED**

1. Iga uue sõiduauto CO₂-eriheide kalendriaastal 2020 arvutatakse järgmise valemiga:

$$\text{CO}_2\text{-eriheide} = 95 + a \cdot (M - M_0),$$

kus:

M	=	töökorras sõiduki mass kilogrammides (kg)
M ₀	=	1379,88
a	=	0,0333

2. Tootja eriheite sihttase 2020. aastal arvutatakse kõigi kõnealusel kalendriaastal registreeritud selle tootja poolt toodetud uute sõiduautode CO₂ -eriheidete keskmisena.
3. Tootja eriheite sihttaseme võrdlusväärtus 2021. aastal arvutatakse järgmiselt:

$$\text{WLTP-põhine eriheite sihttaseme võrdlusväärtus} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kus:

WLTP _{CO2}	on 2020. aasta keskmine CO ₂ -eriheide, mis on määratud vastavalt komisjoni määruse (EL) 2017/1151 ²⁴ XXI lisale ja arvatud vastavalt käesoleva määruse artikli 4 lõike 3 teisele taandele, arvestamata CO ₂ -heite vähenemist, mis tuleneb käesoleva määruse artiklite 5 ja 11 kohaldamisest;
NEDC _{CO2}	on 2020. aasta keskmine CO ₂ -eriheide, mis on määratud vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2017/1153 ²⁵ ja arvatud vastavalt selle määruse artikli 4 lõike 3 teisele taandele, arvestamata CO ₂ -heite vähenemist, mis tuleneb käesoleva määruse artiklite 5 ja 11 kohaldamisest;
NEDC _{2020target}	on 2020. aasta eriheite sihttase, mis on arvatud vastavalt käesoleva lisa punktidele 1 ja 2.

4. Tootja eriheite sihttase aastatel 2021–2024 arvutatakse järgmiselt:

$$\text{Eriheite sihttase} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

²⁴ Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

²⁵ Komisjoni 2. juuni 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/1152, millega sätestatakse meetod regulatiivse katsemeetodi muudatusi kajastavate vastavusnäitajate määramiseks väikeste tarbesõidukite puhul ja muudetakse rakendusmäärust (EL) nr 293/2012 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 644).

kus:

$WLTP_{reference\ target}$	on 2021. aasta eriheite WLTP-põhise sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvatud vastavalt punktile 3;
a	on 0,0333;
M_{\emptyset}	on uute registreeritud töökorras sõidukite keskmine mass (M) sihttaseme aastal kilogrammides (kg);
M_0	on 1379,88 aastal 2021 ja aastateks 2022, 2023 ja 2024 määratakse selle väärtus vastavalt artikli 13 lõike 1 punktile a;
$M_{\emptyset 2020}$	on uute registreeritud töökorras sõidukite keskmine mass (M) aastal 2020 kilogrammides (kg);
$M_{0,2020}$	on 1379,88.

5. Tootja puhul, kellele on tehtud erand seoses 2021. aasta NEDC-põhise eriheite sihttasemega, arvutatakse WLTP-põhine erandi kohane sihttase järgmiselt:

$$\text{Erandi sihttase}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

kus:

$WLTP_{CO_2}$	on suurus, mis on määratletud punktis 3;
$NEDC_{CO_2}$	on suurus, mis on määratletud punktis 3;
$NEDC_{2021target}$	on käesoleva määruse artikli 10 kohaselt komisjoni kindlaksmääratud eriheite sihttase aastal 2021.

6. Alates 1. jaanuarist 2025 arvutatakse ELi sõidukipargi heite sihttasemed ja tootja CO₂-eriheite sihttase järgmiselt.

6.0. ELi sõidukipargi heite sihttase 2021

ELi sõidukipargi heite sihttase 2021 on iga tootja jaoks, kes peab arvutama eriheite sihttaseme, punkti 4 järgi määratud võrdlusväärtuste 2021 keskmine, mis on kaalutud uute registreeritud sõidukite arvuga.

Võrdlusväärtus 2021 määratakse iga tootja jaoks järgmiselt:

$võrdlusväärtus_{2021} = WLTP_{CO_2,measured} \cdot$

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

kus

WLTP_{CO₂,measured} on iga tootja kohta kõigi 2020. aastal registreeritud uute sõiduautode mõõdetud CO₂-heidete keskmine, mis on määratletud ja nimetatud vastavalt rakendusmääruse (EL) 2017/1153 artikli 7 lõike a punkti 1 alapunktile b;

NEDC_{2020target} ja NEDC_{CO₂} nagu on määratletud punktis 3;

M_{∅2021} on tootja registreeritud uute töökorras sõiduautode keskmine mass (M) aastal 2021 kilogrammides (kg);

M₀ on 1379,88²⁶

a, M_{∅2020}, M_{0,2020} nagu on määratletud punktis 4.

6.1. ELi sõidukipargi heite sihttase 2025. ja 2030. aastaks

6.1.1. ELi sõidukipargi heite sihttase ajavahemikuks 2025–2029:

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₅ = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁ · (1 – vähendustegur₂₀₂₅),

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase 2021 [...] on määratletud punktis 6.0.

Vähendustegur₂₀₂₅ on artikli 1 lõike 4 punktis a sätestatud vähendustegur.

²⁶ Samuti esitatud punktis 4.

6.1.2. ELi sõidukipargi heite sihttase alates 2030. aastast:

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁ · (1 – vähendustegur₂₀₃₀),
kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁ [...] on määratletud punktis 6.0.

Vähendustegur₂₀₃₀ on artikli 1 lõike 5 punktis a sätestatud vähendustegur.

6.2. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtus alates 2025. aastast

6.2.1. 2025–2029:

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM – TM₀),

kus

ELi sõidukipargi sihttase₂₀₂₅ määratakse punkti 6.1.1 kohaselt;

a₂₀₂₅ on $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

kus

a₂₀₂₁ on selle sirge tõus, mis lähendab vähimruutude meetodil parimal viisil ELi 2021. aasta sõidukipargi üksiksõidukite CO₂-eriheite (sõltuv muutuja) sõltuvust katsemassist (sõltumatu muutuja);

keskmine heide₂₀₂₁ on selliste tootjate kõigi 2021. aastal registreeritud uute sõidukite CO₂ -eriheide, kelle puhul eriheite sihttase arvutatakse punkti 4 järgi,

TM on tootja kõigi registreeritud uute sõidukite keskmine katsemass (kg) vastaval kalendriaastal;

TM₀ on suurus, mille väärtus leitakse artikli 13 lõike 1 punkti d järgi.

6.2.2. Alates 2030. aastast:

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀);

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ määratakse punkti 6.1.2 kohaselt;

a₂₀₃₀ on $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

kus

a₂₀₂₁

on selle sirge tõus, mis lähendab vähimruutude meetodil parimal viisil ELi 2021. aasta sõidukipargi üksiksõidukite CO₂-eriheite (sõltuv muutuja) sõltuvust katsemassist (sõltumatu muutuja);

keskmine heide₂₀₂₁

on selliste tootjate kõigi 2021. aastal registreeritud uute sõidukite CO₂ -eriheide, kelle puhul eriheite sihttase arvutatakse punkti 4 järgi,

TM

on tootja kõigi registreeritud uute sõidukite keskmine katsemass (kg) vastaval kalendriaastal;

TM₀

on suurus, mille väärtus leitakse artikli 13 lõike 1 punkti d järgi.

6.3. Eriheite sihttase alates 2025. aastast:

eriheite sihttase = eriheite sihttaseme võrdlusväärtus · ZLEVi tegur,

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus on CO₂-eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis määratakse punkti 6.2.1 kohaselt ajavahemikuks 2025–2029 ja punkti 6.2.2 kohaselt alates 2030. aastast;

on $(1+y-x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05 või väiksem kui 1,0; sellistel juhtudel võetakse ZLEVi tegur võrdseks vastavalt kas 1,05 või 1,0,

kus

y

on heiteta ja vähese heitega sõidukite osa tootja uute registreeritud sõiduautode koguarvust ja see arvutatakse kui kõigi allpool esitatud valemile vastavate ehk nn $ZLEV_{specific}$ -spetsiifiliste heiteta ja vähese heitega sõidukite koguarvu ja kõigi vastaval kalendriaastal registreeritud sõiduautode koguarvu jagatis;

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{specific\ emissions \cdot 0,5}{50} \right)$$

x

on 15 % aastatel 2025–2029 ja [...] [35] % [...] alates 2030. aastast.

B OSA VÄIKESTE TARBESÕIDUKITE CO₂ -ERIHEITE SIHTTASEMED

1. Väikese tarbesõiduki CO₂-eriheide 2020. aastal arvutatakse järgmise valemiga :

$$\text{CO}_2\text{-eriheide} = 147 + a \cdot (M - M_0),$$

kus:

M	=	töökorras sõiduki mass kilogrammides (kg)
M ₀	=	1 766.4
a	=	0.096.

2. Tootja eriheite sihttase 2020. aastal arvutatakse kõigi kõnealusel kalendriaastal registreeritud selle tootja toodetud uute väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheite keskmisena.

3. Tootja eriheite sihttaseme võrdlusväärtus 2021. aastal arvutatakse järgmiselt:

$$\text{WLTP-põhine eriheite sihttaseme võrdlusväärtus} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kus:

WLTP_{CO₂} on 2020. aasta keskmine CO₂-eriheide, mis on määratud vastavalt komisjoni määruse (EL) 2017/1151 XXI lisale, arvestamata CO₂-heite vähenemist, mis tuleneb käesoleva määruse artikli 11 kohaldamisest;

NEDC_{CO₂} on 2020. aasta keskmine CO₂-eriheide, mis on määratud vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2017/1152, arvestamata CO₂-heite vähenemist, mis tuleneb käesoleva määruse artikli 11 kohaldamisest;

NEDC2020_{target} on 2020. aasta eriheite sihttase, mis on arvutatud vastavalt käesoleva lisa punktidele 1 ja 2.

4. Tootja eriheite sihttase aastatel 2021–2024 arvutatakse järgmiselt:

$$\text{Eriheite sihttase} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

kus:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$	on 2021. aasta eriheite WLTP-põhise sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvutatud vastavalt punktile 3;
a	on 0,096;
M_{θ}	on uute registreeritud töökorras väikeste tarbesõidukite keskmine mass (M) asjaomase sihttaseme aastal kilogrammides (kg);
M_0	on 1 766,4 aastal 2020 ning aastatel 2021, 2022 ja 2023 on sellel suurusel väärtus, mis kehtestatakse määruse (EL) nr 510/2011 artikli 13 lõike 5 kohaselt, ning aastal 2024 väärtus, mis kehtestatakse käesoleva määruse artikli 13 lõike 1 punkti b kohaselt;
$M_{\theta 2020}$	on 2020. aastal registreeritud uute väikeste töökorras tarbesõidukite keskmine mass (M) kilogrammides (kg);
$M_{0,2020}$	on 1766,4.

5. Tootja puhul, kellele on tehtud erand seoses 2021. aasta NEDC-põhise eriheite sihttasemega, arvutatakse WLTP-põhine erandi kohane sihttase järgmiselt:

$$\text{Erandi sihttase}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020 \text{ target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

kus:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	on punktis 3 määratletud $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	on punktis 3 määratletud $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$;
$\text{NEDC}_{2021 \text{ target}}$	on käesoleva määruse artikli 10 kohaselt komisjoni kindlaksmääratud eriheite sihttase aastal 2021.

6. Alates 1. jaanuarist 2025 arvutatakse ELi sõidukipargi heite sihttasemed ja tootja CO₂-eriheite sihttase järgmiselt.

6.0. ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁ on iga tootja jaoks, kes peab arvutama eriheite sihttaseme, punkti 4 järgi määratud võrdlusväärtuste₂₀₂₁ keskmine, mis on kaalutud uute registreeritud väikeste tarbesõidukite arvuga.

Võrdlusväärtus₂₀₂₁ määratakse iga tootja jaoks järgmiselt:

$võrdlusväärtus_{2021} = WLTP_{CO_2,measured} \cdot$

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

kus:

WLTP_{CO₂,measured} on iga tootja kohta kõigi 2020. aastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite mõõdetud CO₂-heidete keskmine, mis on määratletud ja nimetatud vastavalt rakendusmääruse (EL) 2017/1152 artikli 7 lõike a punkti 1 alapunktile b;

NEDC_{2020target} ja NEDC_{CO₂} nagu on määratletud punktis 3;

M_{∅2021} on tootja registreeritud uute töökorras väikeste tarbesõidukite keskmine mass (M) aastal 2021 kilogrammides (kg);

M₀ on väärtus M₀ nagu on määratletud punktis 4 aastaks 2021;

a, M_{∅2020}, M_{0,2020} nagu on määratletud punktis 4.

6.1. ELi sõidukipargi heite sihttase 2025. ja 2030. aastaks

6.1.1. ELi sõidukipargi heite sihttase ajavahemikuks 2025–2029:

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₅ = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁ · (1 – vähendustegur₂₀₂₅),

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁ [...] on määratletud punktis 6.0.

Vähendustegur₂₀₂₅ on artikli 1 lõike 4 punktis b sätestatud vähendustegur.

6.1.2. ELi sõidukipargi heite sihttase alates 2030. aastast:

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁ · (1 – vähendustegur₂₀₃₀),

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁ [...] on määratletud punktis 6.0.

Vähendustegur₂₀₃₀ on artikli 1 lõike 5 punktis b sätestatud vähendustegur.

6.2. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtus alates 2025. aastast

6.2.1. 2025–2029:

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₅ + α · (TM-TM₀);

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₅ määratakse punkti 6.1.1 kohaselt;

α on a_{2025} , kui tootja registreeritud uute sõidukite keskmine katsemass on kuni TM₀, mis arvutatakse artikli 13 lõike 1 punkti d järgi, ning a_{2021} , kui tootja registreeritud uute sõidukite keskmine katsemass on suurem kui artikli 13 lõike 1 punkti d järgi arvutatud TM₀;

kus

a_{2025} on $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a_{2021} on selle sirge tõus, mis lähendab vähimruutude meetodil parimal viisil ELi 2021. aasta sõidukipargi registreeritud uute sõidukite CO₂-eriheite (sõltuv muutuja) sõltuvust katsemassist (sõltumatu muutuja);

keskmine heide₂₀₂₁ on selliste tootjate kõigi 2021. aastal registreeritud uute sõidukite CO₂ -eriheide, kelle puhul eriheite sihttase arvutatakse punkti 4 järgi,

TM on tootja kõigi registreeritud uute sõidukite keskmine katsemass (kg) vastaval kalendriaastal;

TM₀ on suurus, mille väärtus leitakse artikli 13 lõike 1 punkti d järgi.

6.2.2. Alates 2030. aastast:

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$;

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ määratakse punkti 6.1.2 kohaselt;

α

on a_{2030} , kui tootja registreeritud uute sõidukite keskmine katsemass on kuni TM_0 , mis arvutatakse artikli 13 lõike 1 punkti d järgi, ning a_{2021} , kui tootja registreeritud uute sõidukite keskmine katsemass on suurem kui artikli 13 lõike 1 punkti d järgi arvutatud TM_0 ;

kus

a_{2030} on $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a_{2021}

on selle sirge tõus, mis lähendab vähimruutude meetodil parimal viisil ELi 2021. aasta sõidukipargi registreeritud uute sõidukite CO₂-eriheite (sõltuv muutuja) sõltuvust katsemassist (sõltumatu muutuja);

keskmine heide₂₀₂₁

on selliste tootjate kõigi 2021. aastal registreeritud uute sõidukite CO₂ -eriheide, kelle puhul eriheite sihttase arvutatakse punkti 4 järgi,

TM

on tootja kõigi registreeritud uute sõidukite keskmine katsemass (kg) vastaval kalendriaastal;

TM₀

on suurus, mille väärtus leitakse artikli 13 lõike 1 punkti d järgi.

6.3. Eriheite sihttase alates 2025. aastast

6.3.1. Aastad 2025–2029:

eriheite sihttase = (eriheite sihttaseme võrdlusväärtus — ($\emptyset_{\text{targets}}$ — ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₅)) · ZLEVi tegur,

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus on tootja eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvatud punkti 6.2.1 järgi;

$\emptyset_{\text{targets}}$

on kõikide tootjate jaoks punkti 6.2.1 järgi määratud eriheite sihttaseme võrdlusväärtuste keskmine, mis on kaalutud iga tootja uute registreeritud väikeste tarbesõidukite arvuga;

on $(1+y-x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05 või väiksem kui 1,0; sellistel juhtudel võetakse ZLEVi tegur võrdseks vastavalt kas 1,05 või 1,0,

kus

y

on heiteta ja vähese heitega sõidukite osa tootja uute registreeritud väikeste tarbesõidukite koguarvust ja see arvutatakse kui kõigi allpool esitatavale valemile vastavate ehk nn $ZLEV_{\text{specific}}$ -spetsiifiliste heiteta ja vähese heitega sõidukite koguarvu ja kõigi vastaval kalendriaastal registreeritud väikeste tarbesõidukite koguarvu jagatis;

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\textit{specific emissions}}{50} \right)$$

x

on 15 %.

6.3.2. Alates 2030. aastast:

eriheite sihttase = (eriheite sihttaseme võrdlusväärtus — ($\emptyset_{\text{targets}}$ — ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀)) · ZLEVi tegur,

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus on tootja eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvatud punkti 6.2.2 järgi;

$\emptyset_{\text{targets}}$

on kõikide tootjate jaoks punkti 6.2.2 järgi määratud eriheite sihttaseme võrdlusväärtuste keskmine, mis on kaalutud iga tootja uute registreeritud väikeste tarbesõidukite arvuga;

on $(1+y-x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05 või väiksem kui 1,0; sellistel juhtudel võetakse ZLEVi tegur võrdseks vastavalt kas 1,05 või 1,0,

kus

y

on heiteta ja vähese heitega sõidukite osa tootja uute registreeritud väikeste tarbesõidukite koguarvust ja see arvutatakse kui kõigi allpool esitatavale valemile vastavate ehk nn $ZLEV_{\text{specific}}$ -spetsiifiliste heiteta ja vähese heitega sõidukite koguarvu ja kõigi vastaval kalendriaastal registreeritud väikeste tarbesõidukite koguarvu jagatis;

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\textit{specific emissions}}{50} \right)$$

x

on 30 %.

II LISA

UUTE SÕIDUAUTODE HEITE SEIRE JA SELLEKOHANE ARUANDLUS

A OSA – Andmete kogumine uute sõiduautode kohta ja CO₂ seire andmete kindlaksmääramine

1. Igal kalendriaastal registreerivad liikmesriigid iga oma territooriumil M1-kategooria sõidukina registreeritud uue sõiduauto kohta järgmised üksikasjalikud andmed:

- a) tootja;
- b) tüübikinnitusnumber ja selle laiendus;
- c) sõiduki tüüp, variant ja versioon (kui see on asjakohane);
- d) mark ja kaubanimi;
- e) tüübikinnitusega sõiduki kategooria;
- f) uute registreerimiste koguarv;
- g) töökorras sõiduki mass;
- h) CO₂-eriheide 2 (NEDC ja WLTP põhjal);
- i) sõiduki katteala: teljevahe, juhttelje rööbe ja teise telje rööbe;
- j) kütuseliik ja kütuse kasutusviis;
- k) mootori töömaht;
- l) elektrienergiakulu;
- m) innovatiivse tehnoloogialahenduse või innovatiivsete tehnoloogialahenduste rühma kood ning CO₂-heite vähenemine, mis saavutatakse tänu kõnealusele tehnoloogiale (NEDC ja WLTP põhjal);
- n) suurim kasulik võimsus;
- o) valmistajatehase tähis;
- p) WLTP-põhine katsemass;
- q) hälbe- ja kontrolltegur, millele on osutatud rakendusmääruse (EL) 2017/1153 I lisa punktis 3.2.8;
- r) registreeritud sõiduki kategooria;

- s) sõidukitüüpikonna tähis;
- t) ühe laadimisega läbitav vahemaa, kui see on asjakohane.

Liikmesriigid teevad vastavalt artiklile 7 komisjonile kättesaadavaks kõik käesolevas punktis loetletud näitajad sellises vormis, nagu on täpsustatud B osa teises jaos.

2. Punktis 1 osutatud andmed võetakse asjaomase sõiduauto vastavustunnistusest. Selliste kahte kütust (bensiin/gaas) kasutavate sõidukite puhul, mille vastavustunnistusele on märgitud mõlema kütuseliigi CO₂ -eriheite arvandmed, kasutavad liikmesriigid ainult gaasi puhul mõõdetud arvvaartust.

3. Liikmesriigid määravad iga kalendriaasta kohta kindlaks järgmise:

- a) EÜ tüübikinnitusega uute sõiduautode uute registreerimiste koguarv;
- b) üksiksõiduki kinnitusega uute sõiduautode uute registreerimiste koguarv;
- c) väikeseeriaste siseriikliku tüübikinnitusega uute sõiduautode uute registreerimiste koguarv.

B OSA - Andmete edastamise vorm

Liikmesriigid esitavad iga aasta kohta A osa punktides 1 ja 3 kirjeldatud teabe järgmises vormis:

1. jagu – Koondseireandmed

Liikmesriik ²⁷	
Aasta	
EÜ tüübikinnitusega uute sõiduautode uute registreerimiste koguarv	
Üksiksõiduki kinnitusega uute sõiduautode uute registreerimiste koguarv	
Siseriikliku väikeseeria tüübikinnitusega uute sõiduautode uute registreerimiste koguarv	

²⁷ Standardile ISO 3166 vastav kahekohaline liikmesriigi kood, välja arvatud Kreeka ja Ühendkuningriigi puhul, mille tähised on vastavalt „EL“ ja „UK“.

2. jagu – Üksikasjalikud seireandmed iga sõiduki kohta

Viide A osa punktile 1	Üksikasjalikud andmed iga registreeritud sõiduki kohta
a)	Tootja nimi ELi standardi järgi
	Tootja nimi algseadmete valmistaja deklaratsiooni järgi
	Tootja nimi liikmesriigi registri järgi ¹
b)	Tüübikinnitusnumber (TKN) koos laiendusega
c)	Tüüp
	Variant
	Versioon
d)	Mark ja kaubanimi
e)	Tüübikinnituse saanud sõiduki kategooria
f)	Uute registreerimiste koguarv
g)	Töökorras sõiduki mass
h)	CO ₂ -kogueriheide NEDC-põhine väärtus kuni 31. detsembrini 2020, v.a sõidukid, mis kuuluvad artikli 5 kohaldamisalasse; nende puhul määratakse rakendusmääruse (EL) nr 2017/1153 artikli 5 kohaselt väärtused NEDC-põhiselt kuni 31. detsembrini 2022
	CO ₂ -kogueriheide WLTP-põhine väärtus
i)	Teljevahe
	Juhttelje rööbe (telg 1)
	Teise telje rööbe (telg 2)

j)	Kütuseliik
	Kütuse kasutusviis
k)	Mootori töömaht (cm ³)
l)	Elektrienergiakulu (Wh/km)
m)	Ökoinnovatsioonilahenduse kood
	NEDC-põhine CO ₂ -heite koguvähendamine tänu ökoinnovatsioonilahendusele kuni 2020. aastani, 2020 kaasa arvatud
	WLTP-põhine CO ₂ -heite koguvähendamine tänu ökoinnovatsioonilahendusele
n)	Suurim kasulik võimsus
o)	Valmistajatehase tähis
p)	WLTP-põhine katsemass
q)	Hälbetegur De (kui see on olemas)
	Kontrolltegur (kui see on olemas)
r)	Registreeritud sõiduki kategooria
s)	Sõidukitüüpkonna tähis
t)	Ühe laadimisega läbitav vahemaa, kui see on asjakohane.

Märkused

¹ Väikeseeriaste siseriikliku tüübikinnituse (NSS) ja üksiksõiduki kinnituse (IVA) puhul esitatakse tootja nimi veerus „Tootja nimi liikmesriigi registri järgi“ ning veerus „Tootja nimi ELi standardi järgi“ esitatakse vastavalt tüübikinnituse liigile üks järgmistest märgetest: „AA-NSS“ või „AA-IVA“.

III LISA

VÄIKESTE TARBEÕIDUKITE HEITE SEIRE JA SELLEKOHANE ARUANDLUS

A. Andmete kogumine väikeste tarbesõidukite kohta ja CO₂-seire andmete määramine

I. Üksikasjalikud andmed

1.1. N₁-kategooria sõidukitena registreeritud kompleksed sõidukid

EÜ tüübikinnitusega N₁-kategooria sõidukitena registreeritud kompleksete sõidukite puhul registreerivad liikmesriigid igal kalendriaastal iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta järgmised üksikasjalikud andmed:

- a) tootja;
- b) tüübikinnitusnumber ja selle laiendus;
- c) sõiduki tüüp, variant ja versioon;
- d) mark;
- e) tüübikinnitusega sõiduki kategooria;
- f) registreeritud sõiduki kategooria;
- g) CO₂-eriheide 2 (NEDC ja WLTP põhjal);
- h) töökorras sõiduki mass;
- i) täismass;
- j) sõiduki katteala: teljevahe, juhttelje rööbe ja teise telje rööbe;
- k) kütuseliik ja kütuse kasutusviis;
- l) mootori töömaht;
- m) elektrienergiakulu;
- n) innovatiivse tehnoloogialahenduse või innovatiivsete tehnoloogialahenduste rühma kood ning CO₂-heite vähenemine, mis saavutatakse tänu kõnealusele tehnoloogiale (NEDC ja WLTP põhjal);

- o) valmistajatehase tähis;
- p) WLTP-põhine katsemass;
- q) hälbe- ja kontrolltegur, millele on osutatud rakendusmääruse (EL) 2017/1152 I lisa punktis 3.2.8;
- r) sõidukitüüpikonna tähis, mis on määratud kindlaks määruse (EL) 2017/1151 XXI lisa punkti 5.0 järgi;
- s) ühe laadimisega läbitav vahemaa, kui see on asjakohane.

Liikmesriigid teevad vastavalt artiklile 7 komisjonile kättesaadavaks kõik käesolevas punktis loetletud näitajad sellises vormis, nagu on täpsustatud käesoleva lisa C osa 2. jaos.

1.2. N₁-kategooria sõidukitena registreeritud sõidukid, mis on saanud tüübikinnituse mitmeastmelise protsessi käigus

N₁-kategooria sõidukitena registreeritud mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul registreerivad liikmesriigid igal kalendriaastal järgmised üksikasjalikud andmed:

- a) punkti 1.1 alapunktides a, b, c, d, e, g, h, i, n ja o osutatud andmed või alapunktides h ja i osutatud andmed ning direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktis 2.17.2 sätestatud tüübikinnitust käsitleva teabe hulka kuuluv lisatud massi vaikeväärtus;
- b) (komplektse) baassõiduki kohta — punkti 1.1 alapunktides a, b, c, d, e, g, h, i, n ja o osutatud andmed;
- c) komplekteeritud sõiduki kohta — punkti 1.1 alapunktides a, f, g, h, j, k, l, m ja o osutatud andmed.

Kui baassõiduki kohta ei ole võimalik esitada käesoleva punkti alapunktides a ja b osutatud andmeid, esitab liikmesriik selle asemel andmed komplekteeritud sõiduki kohta.

Komplekteeritud N₁-kategooria sõidukite puhul kasutatakse C osa punktis 2 esitatud vormi.

Punkti 1.1 alapunktis o osutatud valmistajatehase tähist ei avalikustata.

2. Punktis 1 osutatud andmed sõiduki vastavustunnistusest. Selliste kahte kütust (bensiin/gaas) kasutatavate sõidukite puhul, mille vastavustunnistusele on märgitud mõlema kütuseliigi CO₂ -eriheite arvandmed, kasutavad liikmesriigid ainult gaasi puhul mõõdetud arvvaartust.

3. Liikmesriigid määravad iga kalendriaasta kohta kindlaks järgmise:
- a) EÜ tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv;
 - b) mitmeastmelise tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv (võimaluse korral);
 - c) üksiksõiduki kinnitusega uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv;
 - d) väikeseeriaste siseriikliku tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv.

B. Uute väikeste tarbesõidukite CO₂ -heite seire andmete määramise meetodika

Seireandmed, mille liikmesriigid peavad käesoleva lisa A osa punktide 1 ja 3 kohaselt määrama, määratakse vastavalt käesolevas osas esitatud meetodikale.

1. Registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arv

Liikmesriigid määravad oma territooriumil registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arvu vastaval seireaastal ning jaotavad selle vastavalt sellele, kas sõidukid on hõlmatud EÜ tüübikinnitusega, üksiksõiduki kinnitusega, väikeseeriaste siseriikliku tüübikinnitusega või, kui see on asjakohane, mitmeastmelise tüübikinnitusega.

2. Komplekteeritud sõidukid

Mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul omistatakse komplekteeritud sõiduki CO₂-eriheide baassõiduki tootjale.

Komisjon töötab välja konkreetse seiremenetluse ning teeb asjaomastes tüübikinnitust reguleerivates õigusaktides, kus see on vajalik, muudatused, et tagada CO₂-heite, kütusesäästlikkuse ja komplekteeritud sõidukite massi väärtuste esindavus nii, et seejuures ei koormataks liigselt baassõiduki tootjat.

Vaatamata sellele, et 2020. aasta sihttaseme arvutamiseks I lisa B osa punkti 2 kohaselt tuleb kasutada käesoleva lisa C osa kohast lisatud massi vaikeväärtust, võib juhul, kui kõnealust väärtust ei saa kindlaks teha, kasutada artikli 7 lõikes 4 osutatud eriheite sihttaseme esialgseks arvutamiseks komplekteeritud töökorras sõiduki massi.

Kui baassõiduk on komplektne sõiduk, kasutatakse eriheite sihttaseme arvutamiseks töökorras baassõiduki massi. Kui aga nimetatud väärtust ei ole võimalik kindlaks teha, võib eriheite sihttaseme esialgseks arvutamiseks kasutada komplekteeritud ja töökorras sõiduki massi.

C. Andmete edastamise vorm

Liikmesriigid esitavad iga aasta kohta A osa punktides 1 ja 3 kirjeldatud teabe järgmises vormis:

<i>1. jagu – Koondseireandmed</i>	
Liikmesriik ²⁸	
Aasta	
EÜ tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv	
Üksiksõiduki kinnitusega uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv	
Väikeseeriade siseriikliku tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv	
Mitmeastmelise tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv (võimaluse korral)	

²⁸ Standardile ISO 3166 vastav kahekohaline liikmesriigi kood, välja arvatud Kreeka ja Ühendkuningriigi puhul, mille tähised on vastavalt „EL“ ja „UK“.

2. jagu. Üksikasjalikud seireandmed iga sõiduki kohta	
Viide A osa punktile 1.1	Üksikasjalikud andmed iga registreeritud sõiduki kohta ⁽¹⁾
a)	Tootja nimi ELi standardi järgi ⁽²⁾
	Tootja nimi algseadmete valmistaja deklaratsiooni järgi KOMPLEKTNE SÕIDUK/BAASSÕIDUK ⁽³⁾
	Tootja nimi algseadmete valmistaja deklaratsiooni järgi KOMPLEKTEERITUD SÕIDUK ⁽³⁾
	Tootja nimi liikmesriigi registri järgi ²
b)	Tüübikinnitusnumber koos laiendusega
c)	Tüüp
	Variant
	Versioon
d)	Mark
e)	Tüübikinnituse saanud sõiduki kategooria
f)	Registreeritud sõiduki kategooria
g)	CO ₂ -kogueriheide WLTP-põhine väärtus kuni 31. detsembrini 2020. aastal
	CO ₂ -kogueriheide WLTP-põhine väärtus
h)	Töökorras sõiduki mass BAASSÕIDUK
	Töökorras sõiduki mass KOMPLEKTEERITUD SÕIDUK/KOMPLEKTNE SÕIDUK
i) ⁽⁴⁾	Täismass

j)	Teljevahe
	Juhttelje teljelaius (telg 1)
	Teise telje teljelaius (telg 2)
k)	Kütuseliik
	Kütuse kasutusviis
l)	Mootori töömaht (cm ³)
m)	Elektrienergiakulu (Wh/km)
n)	Ökoinnovatsioonilahenduse kood
	Ökoinnovatsioonilahendusega saavutatud NEDC-põhise CO ₂ -heite koguvähene mine kuni 31. detsembrini 2020
	WLTP-põhine CO ₂ -heite koguvähene mine tänu ökoinnovatsioonilahendusele
o)	Valmistajatehase tähis
p)	WLTP-põhine katsemass
q)	Hälbetegur De (kui see on olemas)
	Kontrolltegur (kui see on olemas)
r)	Sõidukitüüpikonna tähis
s)	Ühe laadimisega läbitav vahemaa, kui see on asjakohane
Direktiivi 2007/46/EÜ ²⁹ I lisa punkt 2.17.2	Lisatud massi vaikeväärtus (vajaduse korral mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul)

²⁹ Mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul võib töökorras baassõiduki massi ja täismassi asendada direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktis 2.17.2 sätestatud tüübikinnitust käsitleva teabe hulka kuuluva lisatud massi vaikeväärtusega.

Märkused

- (1) Kui mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul ei ole võimalik baassõiduki kohta andmeid esitada, peab liikmesriik esitama vähemalt käesolevas vormis sätestatud andmed komplekteeritud sõiduki kohta.
- (2) Väikeseeriaste siseriikliku tüübikinnituse (NSS) ja üksiksõiduki kinnituse (IVA) puhul esitatakse tootja nimi veerus „Tootja nimi liikmesriigi registri järgi“ ning veerus „Tootja nimi ELi standardi järgi“ esitatakse vastavalt tüübikinnituse liigile üks järgmistest märgetest: „AA-NSS“ või „AA-IVA“.
- (3) Mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul tuleb esitada andmed (mittekomplektse/komplektse) baassõiduki tootja kohta. Kui baassõiduki tootja kohta ei ole võimalik teavet esitada, tuleb esitada teave ainult komplekteeritud sõiduki tootja kohta.
- (4) Mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul tuleb esitada baassõiduki täismass.
- (5) Mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul võib töökorras baassõiduki massi ja täismassi asendada direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktis 2.17.2 sätestatud tüübikinnitust käsitleva teabe hulka kuuluva lisatud massi vaikeväärtusega.

IV LISA

Kehtetuks tunnistatud määrused koos muudatustega

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 443/2009	(ELT L 140, 5.6.2009, lk 1)
Komisjoni määrus (EL) nr 397/2013	(ELT L 120, 1.5.2013, lk 4)
Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 333/2014	(ELT L 103, 5.4.2014, lk 15)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2015/6	(ELT L 003, 7.1.2015, lk 1)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2017/1502	ELT L 221, 26.8.2017, lk 4)
Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 510/2011	(ELT L 145, 31.5.2011, lk 1)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 205/2012	(ELT L 072, 10.3.2012, lk 2)
Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 253/2014	(ELT L 084, 20.3.2014, lk 38)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 404/2014	(ELT L 121, 24.4.2014, lk 1)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2017/748	(ELT L 113, 29.4.2017, lk 9)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2017/1499	(ELT L 219, 25.8.2017, lk 1)

V LISA

VASTAVUSTABEL

Määrus (EÜ) nr 443/2009	Määrus (EL) nr 510/2011	Käesolev määrus
Artikkel 1 esimene lõik	Artikkel 1 lõige 1	Artikkel 1 lõige 1
Artikli 1 teine lõik	Artikli 1 lõige 2	Artikli 1 lõige 2
Artikli 1 kolmas lõik	–	Artikli 1 lõige 3
–	–	Artikli 1 lõige 4
Artikli 2 lõige 1	Artikli 2 lõige 1	Artikli 2 lõige 1
Artikli 2 lõige 2	Artikli 2 lõige 2	Artikli 2 lõige 2
Artikli 2 lõige 3	Artikli 2 lõige 3	Artikli 2 lõige 3
Artikli 2 lõige 4	Artikli 2 lõige 4	Artikli 2 lõige 4
Artikli 3 lõike 1 sissejuhatav osa	Artikli 3 lõike 1 sissejuhatav osa	Artikli 3 lõike 1 sissejuhatav osa
Artikli 3 lõike 1 punktid a ja b	Artikli 3 lõike 1 punktid a ja b	Artikli 3 lõike 1 punktid a ja b
–	Artikli 3 lõike 1 punktid c, d ja e	Artikli 3 lõike 1 punktid c, d ja e
Artikli 3 lõike 1 punktid c ja d	Artikli 3 lõike 1 punktid f ja g	Artikli 3 lõike 1 punktid f ja g
Artikli 3 lõike 1 punkt e	Artikli 3 lõike 1 punkt j	–
Artikli 3 lõike 1 punktid f ja g	Artikli 3 lõike 1 punktid h ja i	Artikli 3 lõike 1 punktid h ja i
–	–	Artikli 3 lõike 1 punktid j, k ja l
Artikli 3 lõike 1 punkt k	–	–
Artikli 3 lõige 2	Artikli 3 lõige 2	Artikli 3 lõige 2
Artikli 4 lõige 1	–	–

–	–	Artikli 4 lõike 1 sissejuhatav osa
–	–	Artikli 4 lõike 1 punkt a
–	Artikli 4 esimene lõik	Artikli 4 lõike 1 punkt b
–	–	Artikkel 4 lõige 1 punkt c
–	Artikli 4 teine lõik	Artikli 4 lõige 2
Artikli 4 teine lõik	Artikli 4 kolmas lõik	Artikli 4 lõige 3
Artikkel 5	Artikkel 5	–
Artikkel 5a	–	Artikkel 5
Artikkel 6	Artikkel 6	–
Artikli 7 lõige 1	Artikli 7 lõige 1	Artikli 6 lõige 1
Artikli 7 lõike 2 punktid a, b ja c	Artikli 7 lõike 2 punktid a, b ja c	Artikli 6 lõike 2 punktid a, b ja c
–	–	Artikli 6 lõike 2 punkt d
Artikli 7 lõige 3	Artikli 7 lõige 3	Artikli 6 lõige 3
Artikli 7 lõige 4	Artikli 7 lõige 4	Artikli 6 lõige 4
Artikli 7 lõige 5	Artikli 7 lõige 5	Artikli 6 lõige 5
Artikli 7 lõige 6	Artikli 7 lõige 6	Artikli 6 lõige 6
Artikli 7 lõige 7	Artikli 7 lõige 7	Artikli 6 lõige 7
Artikli 8 lõige 1	Artikli 8 lõige 1	Artikli 7 lõige 1
Artikli 8 lõige 2	Artikli 8 lõige 2	Artikli 7 lõige 2
Artikli 8 lõige 3	Artikli 8 lõige 3	Artikli 7 lõige 3
Artikli 8 lõike 4 esimene ja teine lõik	Artikli 8 lõike 4 esimene ja teine lõik	Artikli 7 lõike 4 esimene ja teine lõik

Artikli 8 lõike 4 kolmas lõik	–	Artikli 7 lõike 4 kolmas lõik
Artikli 8 lõike 5 esimene lõik	Artikli 8 lõige 5	Artikli 7 lõike 5 esimene lõik
Artikli 8 lõike 5 teine lõik	Artikli 8 lõige 6	–
Artikli 8 lõige 6	Artikli 8 lõige 7	–
Artikli 8 lõige 7	–	Artikli 7 lõike 6 esimene lõik
–	–	Artikli 7 lõike 6 teine lõik
–	Artikli 8 lõige 8	–
Artikli 8 lõige 8	–	–
Artikli 8 lõige 9	Artikli 8 lõige 9	Artikli 7 lõige 7
–	–	Artikli 7 lõige 8
–	Artikli 8 lõige 10	Artikli 7 lõige 9
Artikli 9 lõige 1	Artikli 9 lõige 1	Artikli 8 lõige 1
Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu sissejuhatav osa	Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu sissejuhatav osa	Artikli 8 lõige 2
Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu punkt a	Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu punkt a	–
Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu punkt b	Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu punkt b	Artikli 8 lõige 2
Artikli 9 lõike 2 teine lõik	Artikli 9 lõike 2 teine lõik	Artikli 8 lõike 2 teine lõik
Artikli 9 lõige 3	Artikli 9 lõige 3	Artikli 8 lõige 3
Artikli 9 lõige 4	Artikli 9 lõige 4	Artikli 8 lõige 4
Artikli 10 lõike 1 sissejuhatav osa	Artikli 10 lõike 1 sissejuhatav osa	Artikli 9 lõike 1 sissejuhatav osa

Artikli 10 lõike 1 punktid a, b, c, d ja e	Artikli 10 lõike 1 punktid a, b, c, d ja e	Artikli 9 lõike 1 punktid a, b, c, d ja e
–	–	Artikli 9 lõike 1 punkt f
Artikli 10 lõige 2	Artikli 10 lõige 2	Artikli 9 lõige 2
Artikli 11 lõige 1	Artikli 11 lõige 1	Artikli 10 lõige 1
Artikli 11 lõige 2	Artikli 11 lõige 2	Artikli 10 lõige 2
Artikli 11 lõige 3	Artikli 11 lõige 3	Artikli 10 lõige 3
Artikli 11 lõike 4 esimene lõik	–	Artikli 10 lõike 4 esimene lõik
Artikli 11 lõike 4 teise lõigu sissejuhatav osa	–	Artikli 10 lõike 4 teise lõigu sissejuhatav osa
Artikli 11 lõike 4 teise lõigu punkt a	–	Artikli 10 lõike 4 teise lõigu punkt a
Artikli 11 lõike 4 teise lõigu punkt b	–	–
Artikli 11 lõike 4 teise lõigu punkt c	–	Artikli 10 lõike 4 teise lõigu punkt b
Artikli 11 lõike 4 kolmas ja neljas lõik	–	Artikli 10 lõike 4 kolmas ja neljas lõik
Artikli 11 lõige 5	Artikli 11 lõige 4	Artikli 10 lõige 5
Artikli 11 lõige 6	Artikli 11 lõige 5	Artikli 10 lõige 6
Artikli 11 lõige 7	Artikli 11 lõige 6	Artikli 10 lõige 7
Artikli 11 lõige 8	Artikli 11 lõige 7	Artikli 10 lõige 8
Artikli 11 lõige 9	Artikli 11 lõige 8	Artikli 10 lõige 9
Artikli 12 lõike 1 esimene lõik	Artikli 12 lõike 1 esimene lõik	Artikli 11 lõike 1 esimene lõik
Artikli 12 lõike 1 teine lõik	–	Artikli 11 lõike 1 teine lõik

Artikli 12 lõike 1 kolmas lõik	Artikli 12 lõike 1 teine lõik	Artikli 11 lõike 1 kolmas lõik
–	–	Artikli 11 lõike 1 neljas lõik
Artikli 12 lõige 2	Artikli 12 lõige 2	Artikli 11 lõige 2
Artikli 12 lõige 3	Artikli 12 lõige 3	Artikli 11 lõige 3
Artikli 12 lõige 4	Artikli 12 lõige 4	Artikli 11 lõige 4
–	–	Artikli 12 lõige 1
–	–	Artikli 12 lõige 2
–	–	Artikli 12 lõige 3
Artikli 13 lõige 1	–	–
–	–	Artikli 13 pealkiri
–	–	Artikli 13 lõike 1 esimese lõigu sissejuhatav osa
Artikli 13 lõike 2 esimene lõik	–	Artikli 13 lõike 1 punkt a
–	Artikli 13 lõige 2	Artikli 13 lõike 1 punkt b
		Artikli 13 lõike 1 punktid c ja d
Artikli 13 lõike 2 teine lõik	–	–
Artikli 13 lõike 2 kolmas lõik	–	Artikli 13 lõige 2
–	Artikli 13 lõige 1	Artikli 14 lõige 1
–	Artikli 13 lõige 4	–
–	Artikli 13 lõige 5	–
Artikli 13 lõige 3	Artikli 13 lõige 6	Artikli 14 lõige 2
Artikli 13 lõige 4	–	–
Artikli 13 lõige 5	–	–

Artikli 13 lõige 6	Artikli 13 lõige 3	–
Artikli 13 lõige 7	–	Artikli 14 lõige 3
Artikli 14 lõige 1	Artikli 14 lõige 1	Artikli 15 lõige 1
Artikli 14 lõige 2	Artikli 14 lõige 2	Artikli 15 lõige 2
Artikli 14 lõige 3	Artikli 14 lõige 3	Artikli 15 lõige 3
Artikli 14a lõige 1	Artikli 15 lõige 3	Artikli 16 lõige 1
Artikli 14a lõige 2	Artikli 15 lõige 1	Artikli 16 lõige 2
Artikli 14a lõige 3	Artikkel 16	Artikli 16 lõige 3
Artikli 14a lõige 4	Artikli 15 lõige 2	–
Artikli 14a lõige 5	Artikkel 17	–
–	–	Artikkel 17
Artikkel 15	–	Artikkel 17
Artikkel 16	Artikkel 18	Artikkel 18
I lisa	–	I lisa A osa
–	I lisa	I lisa B osa
II lisa A osa	–	II lisa A osa
II lisa B osa	–	–
II lisa C osa	–	II lisa B osa
–	II lisa	III lisa
–	–	IV lisa
–	–	V lisa