



Brüssel, 10. oktoober 2018
(OR. en)

12692/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0293(COD)

CODEC 1577
CLIMA 172
ENV 634
TRANS 423
MI 677
IA 292
PE 119

KIRJALIK TEAVE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO ₂ -heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (uuesti sõnastatud) – Euroopa Parlamendis toimunud menetluse tulemus (Strasbourg, 1.–4. oktoober 2018)

I. SISSEJUHATUS

Raportöör Miriam DALLI (S&D, MT) esitas keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjoni nimel raporti, mis sisaldab 70 muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 1–70) määruse ettepaneku muutmiseks.

Lisaks sellele esitasid PPE ja ECR fraktsioon ühiselt seitse muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 71–76; 79). PPE fraktsioon esitas kaks muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 77–78) ning S&D fraktsioon esitas kolm muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 80–82). EFDD fraktsioon esitas kaks muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 83–84). Verts/ALE fraktsioon esitas üheksa muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 85–93). ALDE fraktsioon esitas kuus muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 94–99).

II. HÄÄLETUS

Täiskogu võttis 3. oktoobril 2018 toimunud hääletusel määruse ettepaneku muutmiseks vastu muudatusettepanekud 1–18, 20–27, 30–63, 65–69, 80–82, 95–96 ja 98–99. Muid muudatusettepanekuid vastu ei võetud. Vastuvõetud muudatusettepanekud on esitatud lisas.

Pärast hääletamist saadeti ettepanek tagasi keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjonile vastavalt Euroopa Parlamendi kodukorra artikli 59 lõike 4 punktile 4, jättes seega parlamendi esimese lugemise lõpule viimata ja alustades läbirääkimisi nõukoguga.

P8_TA-PROV(2018)0370

Uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid *I**

Euroopa Parlamendi 3. oktoobril 2018. aastal vastuvõetud muudatusettepanekud ettepanekule võtta vastu 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) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Seadusandlik tavamenetlus – uuesti sõnastamine)

¹ Asi saadeti vastavalt kodukorra artikli 59 lõike 4 neljandale lõigule vastutavale komisjonile institutsioonidevahelisteks läbirääkimisteks (A8-0287/2018).

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

(3) *Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia*¹⁶ 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* tavapärastest sisepõlemismootoritest pärit *heide* veelgi vähenema. *Kasutusele* tuleb võtta heiteta ja vähese heitega sõidukid, mis peaksid 2030. aastaks hõivama märkimisväärse turuosa.

Muudatusettepanek

(3) *Transport on liidus ainuke ulatuslikum valdkond, kus kasvuhoonegaaside heitkogused endiselt kasvavad. Selleks et täita liidu poolt 2015. aastal Pariisis toimunud ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsi 21. istungjärgul võetud kohustused, tuleb kiirendada kogu transpordisektori CO₂-heite vähendamist ning selle sektori kasvuhoonegaaside heide peaks kindlalt liikuma sajandi keskpaigaks nulltaseme saavutamise poole. Samuti tuleb kohe järsult vähendada transpordist tulenevat ja meie tervist ja keskkonda oluliselt kahjustavat õhusaasteainete heidet.* Pärast 2020. aastat *peavad* tavapärastest sisepõlemismootoritest pärit *heitkogused* veelgi vähenema. Tuleb *kasutusele* võtta heiteta ja vähese heitega sõidukid, mis peaksid 2030. aastaks hõivama märkimisväärse turuosa.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4a) *Autotranspordisektori vähesele CO₂-heitele ülemineku edenemise seisukohalt on tähtis arendada kergkomponentide ehitamise uurimis-, tarne-, töötlemis- ja tootmisstrateegiaid. Osana biomajanduse ja selle võimalike uuendatavate, ringlusse*

võetavate ja kestlike toodete kasvavast tähtsusest käsitletakse teadusuuringutes üha enam looduslikku kiudu sisaldavaid tooraineid ja nende koostisosi. Selliste arengute keskmes peaks olema arusaamine loodusvarade ja kasutatava maa piiratusest, mis tekitab vajaduse leida olulusringi lõppu jõudnud toodete probleemile kestlikke lahendusi.

Muudatusettepanek 3

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 4 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4b) Ühiskonnale vastuvõetav õiglane üleminek heiteta transpordile käesoleva sajandi keskpaigaks eeldab autotranspordisektori väärtusahelas põhjalikke muutusi, mille juures tuleb võtta arvesse kõigi liikmesriikide kodanikele ja piirkondadele avalduvat kahjulikku mõju. Tähtis on arvestada ülemineku sotsiaalsete tagajärgedega ning ennetavalt tegeleda selle mõjuga tööhõivele. Seepärast on ülioluline täiendada praegusi meetmeid sihipäraste ELi, riikliku ja piirkondliku tasandi programmidega, mille sisuks on töötajate ümberõpe, täiendõpe ja ümberpaigutamine ning haridus- ja tööhõivealgatused negatiivseid mõjusid kogevas piirkondades ja kogukondades, ning need meetmed tuleb võtta tihedas dialoogis sotsiaalpartnerite ja pädevate asutustega.

Muudatusettepanek 4

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 4 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4c) Edukas heiteta liikuvusele üleminek eeldab sõidukite, taristute, elektrivõrkude ning akude tootmise, tarnimise ja ringlussevõtu ühist poliitikaraamistikku, milles majanduslikud ja tööhõive stiimulid toimiksid kogu liidus ühtselt nii riiklikul, piirkondlikul kui ka kohalikul tasandil ning mida toetaksid senisest tugevamad liidu rahastamisvahendid.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6) Euroopa Ülemkogu kiitis 2014. aasta oktoobri järeldustes 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) Maanteetranspordist pärit heide ületab ikka veel oluliselt 1990. aasta taset, ning see nullib ära muudes sektorites kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutatud heitkoguste vähenemise.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9) Määruseid (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 hinnati 2015. aastal ning

(9) Määrusi (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.

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. *Kuid hindamisel leiti ka, et CO₂-heite tegelik vähenemine on olnud märksa väiksem kui see, mida näitasid tüübikinnituskatsete tulemused, ning et tüübikinnituskatsete ja tegelike heitenäitajate erinevus on oluliselt kahandanud CO₂-heite normide tulemuslikkust ja tarbijate usku uute sõidukite kütusesäästuvõimalustesse.*

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(10a) Selleks et käesolev määrus tulemusi annaks, peaks CO₂-heite vähenemine toimuma sõidukite tavapärares töö- ja kasutustingimustes. Seepärast tuleks määrusesse lisada range katkestusseadmete kasutamise keeld ning anda ametiasutustele vahendid keelu jõustamise tagamiseks.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12) *On oluline, et* CO₂-heite vähendamise nõuete kehtestamine *annaks*

(12) CO₂-heite vähendamise nõuete kehtestamine *annab* liidu sõidukitootjatele

liidu sõidukitootjatele prognoositavuse ja plaanimiskindluse seoses nende uute auto- ja väikeste tarbesõidukite toodanguga kogu liidus .

prognoositavuse ja plaanimiskindluse seoses nende uute auto- ja väikeste tarbesõidukite toodanguga kogu liidus.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12a) Komisjoni poolt 2016. aastal läbi viidud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/94/EÜ^{1a} hindamisel leiti, et õigusakte tuleb veelgi täpsustada ja lihtsustada, sest see võimaldaks suurendada nende asjakohasust, tulemuslikkust, tõhusust ja sidusust. Komisjoni soovitus (EL) 2017/948^{1b} eesmärk on soodustada direktiivi 1999/94/EÜ ühetaolist kohaldamist. Sellegipoolest võivad paremini koostatud ja veelgi rohkem ühtlustatud liidu sõidukite märgistamise nõuded, millega antakse tarbijatele võrreldavat, usaldusväärset ja kasutajasõbralikku teavet vähese heitega sõidukite eeliste kohta, sealhulgas lisaks CO₂-heidet ja kütusekulu käsitlevale teabele ka teavet õhusaasteainete ja jooksvate kulude kohta, soodustada kogu liidus kõige kütusesäästlikumate ja keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutuselevõttu. Seetõttu peaks komisjon direktiivi 1999/94/EÜ hiljemalt 31. detsembriks 2019 läbi vaatama ja esitama asjakohase seadusandliku ettepaneku. Sõiduautode kõrval võiksid ka väikesed tarbesõidukid sellise kütusekulu ja CO₂-heidet kajastava märgise juurutamisest kasu saada. Seega peaks komisjon analüüsima kõnealuseid meetmeid ka nende sõidukite osas ning

vajaduse korral esitama asjakohase seadusandliku ettepaneku.

^{1a} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 1999. aasta direktiiv 1999/94/EÜ, milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitmetega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel (EÜT L 12, 18.1.2000, lk 16).

^{1b} Komisjoni 31. mai 2017. aasta soovitus (EL) 2017/948, milles käsitletakse ühtlustatud ülemaailmse kergsõidukite katsetamise meetodi kohaselt tüübikinnituse andmisel mõõdetud kütusekulu ja CO₂-heite väärtuste kasutamist tarbijatele teabe andmisel kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 1999/94/EÜ (ELT L 142, 2.6.2017, lk 100).

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(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 käsitus annab ühtlasi autotööstusele selge ja varase signaali mitte viivitada energiatõhusa tehnoloogia ning heiteta ja vähese heitega sõidukite turuletoomisega.*

Muudatusettepanek

(13) *Seepärast tuleks kogu liidu uutele sõiduautodele ja väikestele tarbesõidukitele kehtestada 2025. ja 2030. aastaks vähendamismäärad, võttes arvesse sõidukipargi uuendamiseks vajaminevat aega ning seda, et maanteetranspordisektor peab aitama saavutada **liidu** kliima- ja energiaeesmärke **aastaks 2030 ja sellele järgnevalt ajavahemikuks**. See etapiviisiline käsitus annab ühtlasi autotööstusele selge ja varase signaali mitte viivitada energiatõhusa tehnoloogia ning heiteta ja vähese heitega sõidukite turuletoomisega. **Ning et heite vähenemine pärast 2030. aastat ei aeglustuks, tuleks 1. jaanuariks 2030 kohaldada vähemalt samasugust***

heitkoguste piiramist, nii et sektori CO₂-heite vähenemine saaks jätkuda kooskõlas Pariisi kokkuleppe põhjal võetud kohustustega.

Muudatusettepanek 11

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

(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 ning millega luuakse ulatuslik kohalik turg ja toetatakse tehnoloogia arengut ja innovatsiooni.

Muudatusettepanek

(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. **Kui liidu tööstus transpordisektori energiasüsteemi vajaliku ümberkujundamisega hiljaks jääb, võib ta kaotada oma juhtpositsiooni.** Et püsiks liidu üleilmne konkurentsivõime ja juurdepääs turgudele, on liidul vaja reguleerivat raamistikku, mis hõlmab **poliitika erimehhanismi** heiteta ja vähese heitega sõidukite valdkonnas ning millega luuakse ulatuslik kohalik turg ja toetatakse tehnoloogia arengut ja innovatsiooni.

Muudatusettepanek 12

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 14 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14a) Tehnoloogilise innovatsiooni ja tehnika arenguta ei ole võimalik saavutada liidus transpordi CO₂-heite täieliku kaotamise pikaajalist eesmärki. Seda ja kasvavat rahvusvahelist

konkurentsi silmas pidades on oluline, et nii liit kui ka liikmesriigid jätkuvalt uuriksid ja töötaksid välja algatusi, millega edendada kõnealuses sektoris võimalikku koostööt, võttes eeskujul hiljuti loodud Euroopa akuliidust (European Battery Alliance), ning toetada liidu autotööstuses avaliku ja erasektori investeeringuid teadusuuringutesse ja innovatsiooni, et säilitada liidu tehnoloogiline juhtpositsioon selles sektoris ning tagada liidu tööstusbaasi pikaajaline jätkusuutlikkus ja säilitada selle tõhusus ja konkurentsivõime maailmaturul.

Muudatusettepanek 13

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek

(15) Tuleks kehtestada spetsiaalne *stimuleerimismehhanism*, millega hõlbustada sujuvat üleminekut *heidet mitteteketavale* liikuvusele. *See soodustussüsteem peaks olema selline*, et sellega edendataks heiteta *ja* vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu liidu turul.

Muudatusettepanek

(15) Tuleks kehtestada spetsiaalne *poliitikamehhanism*, millega hõlbustada *ja kiirendada* sujuvat üleminekut *heiteta* liikuvusele. *Kõnealune krediteerimis- ja debiteerimismehhanism tuleks kavandada nii*, et sellega edendataks heiteta *või* vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu liidu turul *ning tagataks investeerimiskindlus vajalike laadimistaristute piisavaks ja õigeaegseks rajamiseks*.

Muudatusettepanek 14

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16

Komisjoni ettepanek

(16) ELi sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaalu

Muudatusettepanek

(16) ELi sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaalu *tugeva*

võrdlustaseme 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 sisepõlemismootoreid.

võrdlustaseme 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, **kasutuselevõtmiseks** ja **turustamiseks** ning **samas endiselt võimaldama** tõhustada tavapäraseid sisepõlemismootoreid.

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek

(17) Heiteta ja vähese heitega sõidukite **jaoks soodustuste** kindlaksmääramisel on asjakohane võtta arvesse nende sõidukite CO₂-heite **erinevust**.

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.

Muudatusettepanek

(17) Heiteta ja vähese heitega sõidukite **osakaalu võrdlustaseme** kindlaksmääramisel on asjakohane võtta arvesse nende sõidukite CO₂-heite **erinevusi**. Kohandamismehhanism peaks tagama, et võrdlustaset ületavale tootjale kehtiks kõrgem CO₂-eriheite sihttase **ning tootja, kes ei suuda sihttasest saavutada, peaks leppima rangema CO₂-sihttasemega**. Tasakaalustatud **lähenemisviisi tagamiseks** tuleks piirata selle mehhanismi raames võimalikku kohandamise taset. Nii luuakse stiimulid, millega edendatakse laadimis- ja **tankimistaristute** õigeaegset kasutuselevõttu ning tuuakse suurt kasu tarbijatele, konkurentsivõimele ja keskkonnale.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 17 a (uus)

(17a) Tuleks piisavalt ja õigeaegselt investeerida nii heiteta ja vähese heitega sõidukite tootmisse ja kasutuselevõtmisse kui ka vajalikesse tugitaristutesse, muu hulgas kestlike akude tootmisse, tarbimisse ja ringlussevõttu. Nii ELi kui ka riiklikul tasandi toetusvahendid peavad andma tulemuslikku koostoimet ning stimuleerima ja kaasama märkimisväärseid avaliku ja erasektori investeeringuid. Laadimis- ja tankimistaristud tuleb rajada kiiresti, et tekitada tarbijates usaldust ja sõidukitootjates ärialast kindlustunnet. Selleks tuleks toetada liidus akude tootmist, mis peaks võimalust mööda toimuma sõidukitehaste läheduses.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 23

(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 **ülempiiri läbi vaadata** eelkõige selleks, et võtta arvesse ametliku katsemenetluse muutmise mõju. Samuti on asjakohane täpsustada, kuidas tuleks kõnealust säästu arvutada, **et jälgida sihttasemetest kinnipidamist**.

(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 **ülempiiri muuta ja langetada**, eelkõige selleks, et võtta arvesse ametliku katsemenetluse muutmise mõju. Samuti on asjakohane täpsustada, kuidas tuleks **sihttasemetest kinnipidamise jälgimiseks** kõnealust säästu arvutada.

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 25 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(25a) Juhtudel, kui rasketele väikestele N1 klassi III kategooria tarbesõidukitele elektriaku lisamine võib suurendada sõiduki massi sellisel määral, et see liigitatakse ümber N2 klassi, tuleks kõnealust tehnilist probleemi nõuetekohaselt käsitleda.

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 37

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(37) Uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheidet mõõdetakse liidus ühtlustatult vastavalt määru­ses (EÜ) nr 715/2007 sätestatud metoodikale. 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.

(37) Uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheidet mõõdetakse liidus ühtlustatult vastavalt määru­ses (EÜ) nr 715/2007 sätestatud metoodikale. 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 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.

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 38

Komisjoni ettepanek

(37) 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.

Muudatusettepanek

(37) 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 **ja nende arvel tuleks rahastada õiglast üleminekut heiteta liikuvusele. Nimetatud summadest tuleks ka toetada struktuursetest muudatustest mõjutatud töötajate ümberpaigutamise, ümberõppe ja täiendusõppe sihtprogramme ning tööhõive- ja tööotsimisalgatusi tööhõive muutustest mõjutatud piirkondades, seda tihedas dialoogis sotsiaalpartnerite, kogukondade ja pädevate asutustega.**

Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 41

Komisjoni ettepanek

(40) See, kui tulemuslikult aitavad käesolevas määruses sätestatud sihttasemed tegelikult CO₂-heidet vähendada, sõltub suuresti ametliku katsemenetluse esindavusest. Kooskõlas teadusnõustamise mehhanismi (Scientific Advice Mechanism, SAM) kaudu saadud arvamusega²³ ja soovitusega, mille Euroopa Parlament esitas autotööstuses heite mõõtmise uurimise põhjal,²⁴ tuleks

Muudatusettepanek

(40) See, kui tulemuslikult aitavad käesolevas määruses sätestatud sihttasemed tegelikult CO₂-heidet vähendada, sõltub suuresti ametliku katsemenetluse esindavusest. Kooskõlas teadusnõustamise mehhanismi (Scientific Advice Mechanism, SAM) kaudu saadud arvamusega²³ ja soovitusega, mille Euroopa Parlament esitas autotööstuses heite mõõtmise uurimise põhjal,²⁴ tuleks

kehtestada mehhanism, mille abil hinnata, kuivõrd esindavad tegelikkust sõidukite CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad, *mis on määratud kindlaks vastavalt määrusele (EU) 2017/1151*. Komisjonil peaks olema õigus tagada *üldsuse juurdepääs sellistele andmetele* ning töötada *vajaduse korral* välja selliseks hindamiseks vajalike andmete *kindlakstegemise ja kogumise menetlus*.

kehtestada mehhanism, mille abil hinnata, kuivõrd esindavad tegelikkust *määruse (EU) 2017/1151 põhjal kindlaks määratud* sõidukite CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad. *Kõige kindlam viis tagada, et tüübikinnituse väärtused kajastaksid tegelikkust, on võtta kasutusele tegelikes liiklustingimustes tekkiva CO₂-heite mõõtmise katse. Selleks peaks komisjon delegeeritud õigusaktidega ja mobiilse heitemõõtmisüsteemi kasutamise võimalust kaaludes välja töötama tegelikes liiklustingimustes tekkiva CO₂-heite mõõtmise katse ja võtma selle kasutusele hiljemalt kaks aastat pärast käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva. Kuni nimetatud katse juurutamiseni tuleks aga käesoleva määruse nõuete täitmine tagada tootjate esitatud kütusekulu näitude põhjal, millele lisaks kehtestatakse kõigile tootjatele 2021. aastal vastavast näidust lubatud kõrvalekalde ülemmäär protsentides.* Komisjonil peaks olema õigus tagada *kütusekulu andmete üldkättesaadavus* ning töötada välja selliseks hindamiseks vajalike *kütusekulu andmete teatamise menetlus*. *Juhul kui tootjad käesoleva määruse kohaste tegelikes liiklustingimustes tekkivate CO₂ heitkoguste nõudeid ei täida, peaks komisjon võtma vajalikke meetmeid.*

²³ 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*).

²⁴ Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2017. aasta soovitus nõukogule ja komisjonile *autotööstuses* heite mõõtmise uurimise põhjal (2016/2908(RSP)).

²³ Teadusnõustajate kõrgetasemelise töörühma teaduslik arvamus 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (*Kerksõidukite* laboris mõõdetud ja tegeliku CO₂-heite vahelise erinevuse vähendamine).

²⁴ Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2017. aasta soovitus nõukogule ja komisjonile *autotööstuse* heite mõõtmise uurimise põhjal (2016/2908(RSP)).

Muudatusettepanek 23

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 41 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(41a) Praegu puudub ühtne meetod väikeste tarbesõidukite olelusringi jooksul tekkivate heitkoguste hindamiseks. On asjakohane, et komisjon esitaks sellise analüüsi 2026. aasta lõpuks, et anda üldine ülevaade väikeste tarbesõidukite sektori CO₂-heitest. Selleks peaks komisjon töötama delegeeritud õigusaktidega välja ühtse liidu metoodika, mille alusel tootjad hakkaksid 2025. aastast alates esitama järjepidevalt andmeid kõikide nende poolt turule lastud sõidukite jõuseadmete ja kütuseliikide olelusringi jooksul tekkiva CO₂-heite kohta. Selline metoodika peaks olema kooskõlas asjaomaste ISO standarditega ning selles tuleks arvesse võtta globaalse soojendamise potentsiaali, mille tekitab sõiduki heide kütuseahela algus- ja lõpuosas, tootmisprotsessi käigus ja olelusringi lõpus. Komisjon peaks oma analüüsis tuginema tootjate esitatud andmetele ja mis tahes muudele asjakohastele kättesaadavatele andmetele.

Muudatusettepanek 80

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 42

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(42) On ette nähtud, et 2024. aastal vaadatakse läbi [jõupingutuste jagamist käsitleva määruse ja heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi] raames

(42) Käesoleva määruse tõhusust on asjakohane hinnata 2023. aastal, et oleks võimalik õigeaegselt, läbipaistvalt, kooskõlastatult ja sidusalt hinnata selle

tehtud edusammud. Seepärast on asjakohane hinnata käesoleva määruse tõhusust samal aastal, et kõigi nende õigusaktide alusel võetud meetmeid oleks võimalik hinnata kooskõlastatult ja sidusalt.

rakendamist ja edusamme, mida on tehtud kehtestatud sihttasemete saavutamisel vastavalt ettenähtud ajakavale, ühtlasi seoses jõupingutuste jagamist käsitleva määruse ja heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi raames tehtud edusammudega.

Muudatusettepanek 24

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 46

Komisjoni ettepanek

(45) Selleks et muuta või täiendada käesoleva määruse mitteolulisi osi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte II ja III lisa **muutmise** kohta **seoses andmete esitatavate nõuete ja andmeparametritega**, eriheite **sihttasemetest tehtava erandi** tegemise kriteeriumide **tõlgendamist**, eranditaotluste sisu ning CO₂-eriheite piiramise kavade sisu ja **hindamist käsitlevate eeskirjade täiendamisega**, artiklis 13 osutatud suuruste M0 ja TM0 ja artiklis 11 osutatud CO₂-heite ülempiiri 7 g/km **kohandamisega** ning artikli 14 lõike 3 kohaste I lisas esitatud **valemite kohandamisega**. On eriti oluline, et komisjon viiks ettevalmistava töö käigus läbi asjakohased konsultatsioonid, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid korraldataks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs delegeeritud õigusakte ettevalmistavate komisjoni

Muudatusettepanek

(45) Selleks et muuta või täiendada käesoleva määruse mitteolulisi osi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, **millega: muudetakse** II ja III lisa **andmete esitatavate nõuete ja andmeparametrite osas; kehtestatakse nõuded katkestusseadmete keelustamise jõustamise tagamiseks; määratakse kindlaks artikli 4 lõikes 3 c osutatud laiendatud dokumentatsiooni sisu; kehtestatakse artikli 7 lõikes 8 a osutatud olelusringi jooksul tekkiva heite kohta andmete esitamise eeskirjad ja menetlused; täiendatakse** eriheite **sihttasemete osas erandite** tegemise kriteeriumide **tõlgendamise eeskirju; määratletakse** eranditaotluste sisu ning CO₂-eriheite piiramise kavade sisu ja **hindamise eeskirjad; kohandatakse** artiklis 13 osutatud **suurusi** M0 ja TM0 ja artiklis 11 osutatud CO₂-heite ülempiiri 7 g/km; **töötatakse välja artikli 12 lõikes 1 a osutatud tegelikes liiklustingimustes tekkiva CO₂-heite mõõtmise katse; ning kohandatakse** artikli 14 **lõikes 3 osutatud ja** I lisas esitatud **valemeid**. On eriti oluline, et komisjon viiks ettevalmistava töö käigus läbi asjakohased konsultatsioonid, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et

eksperdirühmade koosolekutele.

kõnealused konsultatsioonid korraldataks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs delegeeritud õigusakte ettevalmistavate komisjoni eksperdirühmade koosolekutele.

Muudatusettepanek 25

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 1 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid, et **tagada** siseturu **nõuetekohane toimimine**.

Muudatusettepanek

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uute sõiduautode ja **uute** väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid, et **täita liidu kliimaeesmärgid ja kliima-alased rahvusvahelised kohustused viisil, mis on kooskõlas** siseturu **nõuetekohase toimimisega**.

Muudatusettepanek 26

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 1 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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** %.

vähendatud **20** %;

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 **20** %.

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 4 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Alates 1. jaanuarist 2025 peab heiteta või vähese heitega sõidukite osakaal (mille eriheite sihttase määratletakse vastavalt I lisa A osa punkti 6.3 ja I lisa B osa punkti 6.3 kohaselt) olema 20 % 2025. aasta uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite müügi turuosast.

Muudatusettepanekud

81 ja 95

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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 **30** %;

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,

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 **40** %;

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** %.

mida on vähendatud **40** %.

Muudatusettepanek 96

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 5 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Alates 1. jaanuarist 2030 on heiteta või vähese heitega sõidukite (mille eriheite sihttase määratakse vastavalt kindlaks I lisa A osa punkti 6.3 ja I lisa B osa punkti 6.3 kohaselt) turuosa võrdlusalus 35 % uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite müügist 2030. aastal.

Muudatusettepanek 30

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõige 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

b) direktiivi 2007/46/EÜ II lisas 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“).

b) direktiivi 2007/46/EÜ II lisas 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“). ***Komisjonil on kooskõlas käesolevas määruses sätestatud eesmärkidega õigus vajaduse korral ajakohastada lubatud massi piirväärtust (2 610 kg) väikeste tarbesõidukite jaoks, mis kasutavad alternatiivkütuseid ning vajavad lisamassi***

tavapäraste sõidukitega võrreldes raskemate jõuseadmete ja energiasalvestite (akud) tõttu.

Muudatusettepanek 31

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. Käesolevat määrust kohaldatakse alternatiivkiütusel töötavate sõidukite suhtes, mille lubatud täismass on üle 3500 kg, kuid ei ületa 4250 kg, tingimusel et suurem mass kui 3500 kg on tingitud üksnes jõuseadme lisamassist võrreldes jõuseadmega samade mõõtmetega sõidukil, mis kasutab tavalist säde- või survesüütega sisepõlemismootorit.

Muudatusettepanek 32

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – punkt n a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

na) „katkestusseade” – konstruktsioonielement, mille abil mõõdetakse temperatuuri, sõiduki kiirust, mootori pöörlemiskiirust, ülekandemehhanismi, sisselasketorustiku rõhku või muid parameetreid, selleks et aktiveerida, muuta, edasi lükata või deaktiveerida mis tahes süsteemi või selle osa toimimist, mis suurendab CO₂-heidet tingimustes, mida võib mõistlikult eeldada sõiduki tavapärasel töötamisel ja kasutamisel.

Muudatusettepanek 33

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Tootja varustab sõidukid selliselt, et heitmeid mõjutada võivad süsteemid ja komponendid oleksid konstrueeritud, valmistatud ja kokku monteeritud selliselt, et tootja sõiduautod või väikesed tarbesõidukid oleksid tavapärasel kasutamisel kooskõlas käesolevale määrusele ja selle rakendusmeetmetele vastavate eriheite sihteesmärkide ja muude nõuetega.

Muudatusettepanek 34

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 3 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3b. Keelustatakse katkestusseadmete kasutamine. Keeldu ei kohaldata, kui:

- a) seade on vajalik mootori kaitsmiseks kahju või õnnetusjuhtumi eest ning sõiduki ohutuks kasutamiseks,**
- b) seade töötab ainult kuni mootori käivitamiseni, või**
- c) tingimused sisalduvad olemuslikult artiklis 1 osutatud katsemenetlustes.**

Muudatusettepanek 35

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõige 3 c (uus)**

3c. Selleks, et tüübikinnitusasutused saaksid käesoleva artikli lõigetes 3a ja 3b toodud nõuete täitmist hinnata, esitab tootja laiendatud dokumentatsiooni. Komisjonil on õigus võtta käesoleva määruse täiendamiseks vastu delegeeritud õigusakt, milles esitatakse nõuded katkestusseadme keelustamise tagamiseks ning laiendatud dokumentatsiooni sisu.

Muudatusettepanek 36

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 1**

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.

1. Igal kalendriaastal registreerivad **kõik** liikmesriigid andmed **kõigi** oma territooriumil registreeritud **uute sõiduautode** ja **uute väikeste tarbesõidukite** kohta vastavalt II ja III lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele igas liikmesriigis. Liikmesriigid **tagavad** aruandvate asutuste **läbipaistva tegutsemise. Kõik liikmesriigid tagavad**, et sõiduautode, mille tüüp ei ole kinnitatud määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt, CO₂-eriheide mõõdetakse ja kantakse vastavustunnistusele.

Muudatusettepanek 37

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 4 – lõik 3**

Komisjoni ettepanek

Register on avalik.

Muudatusettepanek

Register on avalik, *sealhulgas digitaalsel kujul*.

Muudatusettepanek 38

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 5 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

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**.

Muudatusettepanek

Kolme kuu jooksul pärast seda, kui tootjat on lõike 4 kohaselt teavitatud esialgsetest arvutustest, **teavitab** tootja komisjoni andmetes esinenud vigadest, **näidates**, millist liikmesriiki **käsitlevad andmed on tema** arvates **ebaõiged**.

Muudatusettepanek 39

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 8 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Komisjon **võib** vastu **võtta** üksikasjalikud eeskirjad sellistest kõrvalekalletest teatamise menetluste kohta ning nende arvesse võtmise kohta keskmise eriheite arvutamisel. Need menetlused võetakse vastu rakendusaktidega kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 40

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 8 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

8a. Alates 1. jaanuarist 2025 annavad tootjad komisjonile liidu ühtlustatud metoodika alusel aru pärast seda kuupäeva nende poolt turule lastud sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite olelusringi jooksul tekkivast CO₂-heitest. Selleks võtab komisjon kooskõlas artikliga 16 hiljemalt 31. detsembriks 2022 vastu käesolevat määrust täiendavad delegeeritud õigusaktid, milles esitatakse üksikasjalikud eeskirjad menetluste kohta, mille põhjal antakse aru kõikide liidu turul leiduvate kütuseliikide ja sõiduki jõuseadmete olelusringi jooksul tekkiva CO₂-heite kohta.

Komisjon esitab hiljemalt 31. detsembriks 2026 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles analüüsitakse uute kergsõidukite kogu olelusringi jooksul liidus tekkivaid heitkoguseid ning võimalikke erinevaid regulatiivseid meetmeid, et edaspidi paremini suunata tegevust heite vähendamiseks kõnealuses sektoris. Analüüs tehakse üldsusele kättesaadavaks.

Muudatusettepanek 41

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse liidu üldeelarves tuluna.

4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse liidu üldeelarves tuluna.
Nende tulude arvel täiendatakse tihedas

koostöös sotsiaalpartneritega liidu ja liikmesriikide meetmeid töötajate väljaõpetamiseks ja ümberpaigutamiseks kõigis mõjutatud liikmesriikides ja eelkõige üleminekust enim mõjutatud piirkondades ja kogukondades, selleks et toetada üleminekut heiteta liikuvusele.

Muudatusettepanek 42

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

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 väikese tarbesõiduki tüübi turu eripära, **teeb komisjon tootja suhtes erandi**. Taotlus esitatakse hiljemalt erandi kohaldamise esimese aasta 31. oktoobriks.

Muudatusettepanek

3. **Komisjon teeb tootja suhtes erandi, kui ta** 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, **ning** võttes arvesse toodetava **sõiduauto või** väikese tarbesõiduki tüübi turu eripära. Taotlus esitatakse hiljemalt erandi kohaldamise esimese aasta 31. oktoobriks.

Muudatusettepanek 43

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 1 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

Neid tehnoloogialahendusi võetakse arvesse üksnes juhul, kui nende hindamise meetodikaga saab kontrollitavaid, korratavaid ja võrreldavaid tulemusi, **ning üksnes kuniks kergsõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetlusega (WLTP)**

mõõdetavat väärtust ei täiendata või asendada muude andmetega, mis kajastavad tegelikes liiklusoludes tekkivat heidet paremini.

Muudatusettepanek 44

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 1 – lõik 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

12 kuu jooksul pärast innovatiivse tehnoloogialahenduse või innovatiivse tehnoloogiapaketi heakskiitmist esitab sellise innovatiivse tehnoloogialahenduse või paketi tarnija või tootja toodetud sõidukite tegelikes sõidutingimustes tehtud heitekatsete tulemustel põhinevad tõendid, et tõendada sellise tehnoloogia või paketi kasulikkust.

Muudatusettepanek 45

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 1 – lõik 4**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Komisjon võib seda ülempiiri **kohandada** alates 2025. aastast. Ülempiiri **kohandatakse** delegeeritud õigusaktidega kooskõlas artikliga 16.

Komisjon võib seda ülempiiri alates 2025. aastast **alandada**. Ülempiiri **muudetakse** delegeeritud õigusaktidega kooskõlas artikliga 16.

Muudatusettepanek 46

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 2 – punkt d

Komisjoni ettepanek

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.

Muudatusettepanek

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 **ja küttesüsteemide** tõhustamise suhtes.

Muudatusettepanek 47

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 12 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Komisjon jälgib ja hindab, kuivõrd esindavad tegelikkust CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad, mis on määratud kindlaks vastavalt määrusele (EU) 2017/1151. **Komisjon tagab, et üldsust teavitatakse selle esindavuse muutumisest aja jooksul.**

Muudatusettepanek

1. Komisjon jälgib ja hindab, kuivõrd esindavad tegelikkust CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad, mis on määratud kindlaks vastavalt määrusele (EL) 2017/1151.

Muudatusettepanek 48

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 12 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Lõikes 1 osutatud esindavuse tagamiseks mõõdetakse alates 1. jaanuarist 2023 käesoleva määruse nõuete täitmist tegelikes liiklustingimustes

tekkiva CO₂-heite mõõtmise katse abil. Komisjon võtab hiljemalt kaks aasta pärast käesoleva määruse kohaldamist kooskõlas artikliga 16 vastu käesolevat määrust täiendavad delegeeritud õigusaktid, millega töötatakse välja mobiilset heitemõõtesüsteemi kasutatav tegelikes liiklustingimustes tekkiva CO₂-heite mõõtmise katse.

Muudatusettepanek 49

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 1 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1b. Kuni tegelikes liiklustingimustes tekkiva CO₂-heite mõõtmise katse kasutuselevõtmiseni mõõdetakse vastavust käesoleva määruse nõuetele kütusekulu mõõdikute näitude alusel, kohaldades 2021. aastal igale tootjale kohaldatavat mitteületatavat piirmäära (protsentuaalne erinevus näitude ja tootja CO₂-eriheite taseme vahel, mida mõõdetakse alates 2021. aastast käivitataivate, määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaste tüübikinnitusmenetluste raames).

Muudatusettepanek 50

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 1 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1c. Kui tootja CO₂-eriheite tase ületab lõikes 1b kehtestatud piirmäära, muudetakse käesoleva määruse nõuete täitmise kontrolliks kasutatavat CO₂-eriheite sihtesmärki kõnealuse ületamise suuruse võrra.

Muudatusettepanek 51

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Komisjon tagab, et üldsust teavitatakse sellest, kuidas näitajate lõikes 1 osutatud tegelikkusele vastavus aja jooksul muutub.

Muudatusettepanek 52

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2b. Kui sõidukitele paigaldatud kütusekulu mõõdikute täpsusele kehtivad nõuded ei ole kättesaadavad, tellib komisjon tehnilistes standardites kokkuleppimiseks vajalikud tööd ning lisab sellised standardid liidu õigusesse hiljemalt 1. jaanuaril 2020.

Muudatusettepanek 53

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3. Komisjon võib võtta käesolevas artiklis osutatud meetmeid vastu rakendusaktidega kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

3. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu kütusemõõdikute näitude teatamise korra üksikasjalikud eeskirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Muudatusettepanek 82

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Komisjon esitab **2024.** aastal Euroopa Parlamendile ja nõukogule käesoleva määruse tulemuslikkust käsitleva aruande, millele on vajaduse korral lisatud määruse muutmise ettepanek. Aruandes käsitletakse muu hulgas seda, kuivõrd esindavad vastavalt määrusele (**EU**) 2017/1151 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/EL²⁹.

²⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

Muudatusettepanek

1. Komisjon esitab **2023.** aastal Euroopa Parlamendile ja nõukogule käesoleva määruse tulemuslikkust käsitleva aruande, millele on vajaduse korral lisatud **käesoleva** määruse muutmise ettepanek. Aruandes käsitletakse muu hulgas seda, kuivõrd esindavad vastavalt määrusele (**EL**) 2017/1151 määratud CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad tegelikkust ja kuidas kulgeb liidu turul heiteta ja vähese heitega sõidukite, **pidades eelkõige silmas väikeseid tarbesõidukeid**, ning laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtt, mille kohta antakse aru vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/94/EL²⁹, **ning milline on käesoleva määruse mõju tarbijatele, eelkõige väikese ja keskmise sissetulekuga tarbijatele. Selles aruandes käsitletakse ka seda, kuidas oleks võimalik stimuleerida täiustatud, vähese CO₂-heitega kütuste, sealhulgas taastuvenergia abil toodetud sünteetiliste kütuste ja biogaasi kasutuselevõttu.**

²⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

Muudatusettepanek 54

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 14 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

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 .

Muudatusettepanek

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, ***kasutades selleks muu hulgas mobiilset heitemõõtmissüsteemi ja kaugseiret.***

Muudatusettepanek 55

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 14 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2019 läbi direktiivi 1999/94/EÜ ja esitab vajaduse korral asjakohase seadusandliku ettepaneku, et anda tarbijatele täpset, usaldusväärset ja võrreldavat teavet turule lastud uute sõiduautode kütusekulu, CO₂-heite ja õhusaasteainete heite kohta.

Esimeses lõigus osutatud läbivaatamise käigus hindab komisjon ka võimalusi võtta kasutusele uute väikeste tarbesõidukite kütusesäästu ja CO₂-heite märgis ning esitab vajaduse korral sellekohase seadusandliku ettepaneku.

Muudatusettepanek 56

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 14 – lõige 3 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Komisjon esitab vajaduse korral Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku uutele sõiduautodele ja uutele väikestele tarbesõidukitele täiendavate heitkoguste piiramise sihteesmärkide kehtestamiseks alates 1. jaanuarist 2031, eesmärgiga säilitada vähemalt 2030. aasta eelsel perioodil kujunenud heitkoguste vähendamise trajektoor.

Muudatusettepanek 57

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 16 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1. Artikli 7 lõike 7 teises lõigus, artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, artikli 13 lõikes 2 ja artikli 14 lõike 3 teises lõigus osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäevast].

1. Artikli **4 lõigetes 3c ja 8a, artikli 7** lõike 7 teises lõigus, artikli **7 lõikes 8a**, artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, **artikli 12 lõikes 1a**, artikli 13 lõikes 2 ja artikli 14 lõike 3 teises lõigus osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäevast].

Muudatusettepanek 58

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 16 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 7 lõike 7 teises lõigus, artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus,

2. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli **4 lõigetes 3c ja 8a, artikli 7** lõike 7 teises lõigus **ja lõikes 8a**, artikli 10 lõikes

artikli 13 lõikes 2 ja artikli 14 lõike 3 teises lõigus 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.

8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, **artikli 12 lõikes 1a**, artikli 13 lõikes 2 ja artikli 14 lõike 3 teises lõigus 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.

Muudatusettepanek 59

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 16 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

4. **Artikli 7** lõike 7, artikli 10 lõike 8, artikli 11 lõike 1 neljanda lõigu, artikli 13 lõike 2 ja artikli 14 lõike 3 teise lõigu alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Muudatusettepanek

4. Artikli **4 lõigete 3c ja 8a**, artikli 7 **teise lõigu ja lõike 8a**, artikli 10 lõike 8, artikli 11 lõike 1 neljanda lõigu, **artikli 12 lõike 1a**, artikli 13 lõike 2 ja artikli 14 lõike 3 teise lõigu alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Muudatusettepanek 60

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 17 – lõige 1

Määrus (EÜ) nr 715/2007

Artikkel 11a – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Komisjon võtab kooskõlas artikliga **15** vastu ***rakendusaktid***, et määrata kindlaks menetlus, millega kontrollitakse kasutusel olevate kergsõidukite vastavust CO₂-heite ja kütusetarbimise sertifitseeritud näitajatele.

Muudatusettepanek

2. Komisjon võtab kooskõlas artikliga **14a** vastu ***delegeeritud õigusaktid***, et määrata kindlaks menetlus, millega kontrollitakse kasutusel olevate kergsõidukite vastavust CO₂-heite ja kütusetarbimise sertifitseeritud näitajatele.

Muudatusettepanek 61

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 17 – lõige 1 a (uus)**

Määrus (EÜ) nr 715/2007

Artikkel 14 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 14a

Delegeeritud volituste rakendamine

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

2. Artikli 11 a lõikes 2 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates ... [käesoleva muutmismääruse jõustumise kuupäev]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase 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.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 11 a lõikes 2 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.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.*

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

6. Artikli 11 a lõike 2 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatavaks tegemist esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

** ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“*

Muudatusettepanek 62

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – A osa – punkt 6.3 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Selle valemi arvutamiseks muudetakse

punktis 4 määratletud eriheite sihttasel aastal 2021, et võtta arvesse CO₂ eriheite (WLTP_{CO2}) mõõdetud ja deklareeritud väärtuste erinevust.

Uute turule sisenejate korral on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 16 käesoleva määruse muutmiseks vastu delegeeritud õigusakte valemi koostamiseks, millega arvutada asjaomane 2021. aasta eriheite sihttase eraldi iga tootja jaoks.

Muudatusettepanek 63

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – A osa – punkt 6.3 – lõik 3 – alalõik 2

Komisjoni ettepanek

ZLEVi tegur 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,

Muudatusettepanek

ZLEVi tegur aastatel 2025–2029 on $(1+y-x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05; sellistel juhtudel võetakse ZLEVi teguriks 1,05; kui summa on vahemikus 1,0–0,98, võetakse ZLEVi teguriks 1,0; kui summa on alla 0,95, võetakse ZLEVi teguriks 0,95;

Alates 2030. aastast on ZLEVi tegur $(1+y-x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05 või väiksem kui 0,95; sellistel juhtudel võetakse ZLEVi teguriks vastavalt kas 1,05 või 0,95.

Muudatusettepanek 98

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – A osa – punkt 6.3 – lõik 4 – alalõik 3

Komisjoni ettepanek

x on 15 % aastatel 2025–2029 ja 30 %

Muudatusettepanek

x on 20 % aastatel 2025–2029 ja 35 %

alates 2030. aastast.

alates 2030. aastast.

Muudatusettepanek 65

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – B osa – punkt 6.3.1 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Selle valemiga arvutamiseks muudetakse punktis 4 määratletud eriheite sihttasel aastal 2021, et võtta arvesse CO₂ eriheite (WLTP_{CO2}) mõõdetud ja deklareeritud väärtuste erinevust.

Uute turule sisenejate korral on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 16 käesoleva määruse muutmiseks vastu delegeeritud õigusakte valemiga koostamiseks, millega arvutada asjaomane 2021. aasta eriheite sihttase eraldi iga tootja jaoks.

Muudatusettepanek 66

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – B osa – punkt 6.3.1 – lõik 3 – alalõik 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ZLEVi tegur 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;

ZLEVi tegur on $(1+y-x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05; sellistel juhtudel võetakse ZLEVi teguriks 1,05; kui summa on vahemikus 1,0–0,98, võetakse ZLEVi teguriks 1,0; kui summa on alla 0,95, võetakse ZLEVi teguriks 0,95.

Muudatusettepanek 67

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – B osa – punkt 6.3.1 – lõik 4 – alalõik 3

Komisjoni ettepanek

x on **15%**.

Muudatusettepanek

x on **20 %**.

Muudatusettepanek 68

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – B osa – punkt 6.3.2 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Selle valemiga arvutamiseks muudetakse punktis 4 määratletud eriheite sihttasest aastal 2021, et võtta arvesse CO₂ eriheite (WLTP_{CO2}) mõõdetud ja deklareeritud väärtuste erinevust.

Uute turule sisenejate korral on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 16 käesoleva määruse muutmiseks vastu delegeeritud õigusakte valemiga koostamiseks, millega arvutada asjaomane 2021. aasta eriheite sihttase eraldi iga tootja jaoks.

Muudatusettepanek 69

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – B osa – punkt 6.3.2 – lõik 3 – alalõik 3

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

ZLEV_i tegur on $(1+y-x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05 või väiksem kui **0,95**; sellistel juhtudel võetakse ZLEV_i teguriks vastavalt kas 1,05

kas 1,05 või **1,0**;

või **0,95**;

Muudatusettepanek 99

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – B osa – punkt 6.3.2 – lõik 4 – alalõik 3

Komisjoni ettepanek

x on **30** %.

Muudatusettepanek

x on **35** %.
