

Brüssel, 10. november 2017
(OR. en)

14217/17

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0293 (COD)

CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	9. november 2017
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2017) 676 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega kehtestatakse uute sõidautode 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)

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2017) 676 final.

Lisatud: COM(2017) 676 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

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)

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Autotööstus pakub tootmise, müügi, hoolduse ja transpordi valdkonnas tööd rohkem kui 12 miljonile inimesele ning on ELi jaoks seega erakordselt oluline tööstusharu. ELi autotööstust kui üleilmse autotööstuse üht haru ootavad ees põhjalikud muutused. Digiteerimine ja automatiseerimine muudavad traditsioonilisi tootmisprotsesse. Innovatsioon elektriliste jõuseadmete, automatiseeritud sõidukite ja ühendatud sõidukite valdkonnas toob kaasa olulisi katsumusi, mis võivad valdkonda pöördeliselt ümber kujundada. Lisaks on ELi autoturu osakaal üleilmses käibes viimasel aastakümnel umbes kolmandiku võrra vähenenud, moodustades nüüd ligikaudu 20 %, ning see avaldab ELi tööstusharule täiendavat survet uute turgude püüdmiseks.

Pariisi kokkuleppega¹ on maailm võtnud kohustuse vähese CO₂-heitega majandusele üle minna. Paljud riigid on hakanud ellu viima vähese CO₂-heitega transpordi poliitikat, rakendades seejuures sõidukistandardeid, sageli käsikäes õhukvaliteedi parandamise meetmetega. Seni on olnud peamine vahend vähest CO₂-heidet tekitava tehnoloogiaga seotud innovatsiooni ja investeringute edendamiseks Euroopas sõiduautodele ja kaubikutele kehtestatud CO₂-heite vähendamise normid. Ent olukorras, kus 2020. aastale järgnevatks perioodiks ei ole kehtestatud rangemaid norme, on ELil oht kaotada tehnoloogiline juhtpositsioon, eriti heiteta ja vähese heitega sõidukite valdkonnas, kus USA, Jaapan, Lõuna-Korea ja Hiina teevad kiireid edusamme.

Hiina kehtestas äsja autotootjatele kohustuslikud heiteta/vähese heitega sõidukite kvoodid, mis hakkavad kehtima alates 2019. aastast. USAs on California ja veel üheksa osariiki edukalt kehtestanud õigusliku vahendi heiteta/vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu edendamiseks. Heiteta/vähese heitega sõidukite strateegilist tähtsust autotootjate jaoks rõhutavad ka mitu hiljutist teadaannet, et elektriliste jõuseadmete osa üleilmses müügis järgnevatel aastatel oluliselt suureneb. ELi autotööstus peab saama selles uues tehnoloogiavaldkonnas samamoodi üleilmseks teenäitajaks, nagu praegu ollakse autodega seotud tavatehnoloogias.

Kehtiva õigusraamistiku alusel jäävad ELi tarbijatel kasutamata potentsiaalsed kütusesäästuvõimalused. Kehtivate CO₂-heidet käsitlevate määruste hindamise kohaselt kaalub CO₂-heite normidest tulenev väiksem kütusekulu oluliselt üles kallima ostuhinna, kuid kütusekulu kokkuhoid sõiduki kasutusea jooksul on olnud oodatust väiksem, peamiselt järjest suuremate erinevuste tõttu katsetsükli ja tegeliku kasutamise heitenäitajate vahel. Kui selline heitekoguste erinevus väheneb ja uutesse sõidukitesse paigaldatakse tehnoloogia, mis võimaldab tegeliku kasutamise ajal kütust säästa, on kasu tarbijatele veelgi suurem.

Euroopa Komisjoni Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegias,² mis avaldati 2016. aasta juulis, on seatud eesmärk vähendada 2050. aastaks transpordisektoris kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning kindlalt jätkata tööd täielikult heitevaba transpordisüsteemi saavutamiseks. Transpordist tulenevat õhusaasteainete heidet tuleb viivitamata järsult vähendada. Samuti märgiti selles strateegias selge sõnaga, et vähese

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\).](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01).)

² COM(2016) 501 final.

heitega ja heiteta sõidukeid tuleb rohkem kasutusele võtta, et need moodustaksid 2030. aastaks märkimisväärse turuosa, ning seati ELi kindlaks pikaajaliseks kursiks heitevaba liikuvuse saavutamine.

Strateegia esimene etapp viidi ellu 2017. aasta mai teatisega „Säästva liikuvuse suunas. Tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“³. Selles on selgelt väljendatud, et ELi eesmärk on pakkuda ja toota Euroopas parimaid vähese heitega, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuslahendusi, seadmeid ja sõidukeid ning luua kõige nüüdisaegsem selliseid lahendusi toetav taristu. Komisjon rõhutab, et EL peab olema maailma autotööstuses toimuvate muutuste kujundamisel juhtrollis, tuginedes seni tehtud olulistele edusammudele.

Praegused kuni 2020.–2021. aastani kehtivad CO₂-heite normid sõiduautodele ja kaubikutele on oluliselt kaasa aidanud kergsõidukite CO₂-heite vähendamisele.⁴ Rakendatud põhimõtetest hoolimata ei ole siiski oodata kasvuhoonegaaside heite piisavat vähenemist, et saavutada ELi 2030. aastaks seatud eesmärk vähendada heidet vähemalt 40 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Maanteetransport moodustas 2015. aastal ELi kasvuhoonegaaside heitest 22 % ja see näitaja on alates 1990. aastast pidevalt suurenenud. Sõiduautod ja kaubikud põhjustasid 2015. aastal maanteetranspordi tekitatavast kasvuhoonegaaside heitest 73 %.

Kuigi ELi transpordisektoris on viimastel aastakümnetel õhusaasteainete heide märkimisväärselt vähenenud, on see jätkuvalt suurim NO_x-heite tekitaja. Heiteta sõidukid aitavad nii vähendada maanteetranspordi tekitatavat CO₂-heidet kui ka saavutada õhusaasteainete heidet mittetekitavat transpordisüsteemi.

Käesolevas ettepanekus on sätestatud uute kergsõidukitega seotud kulutõhusad CO₂-heite vähendamise eesmärgid 2030. aastaks koos sihtotstarbelise stiimulisüsteemiga heiteta/vähese heitega sõidukite turuosa suurendamiseks. See tagab, et ELi autotööstus säilitab oma tehnoloogilise juhtpositsiooni ning suurendab seeläbi oma konkurentsivõimet ja edendab tööhõivet. Lisaks vähendab see tarbijate jaoks kütusekulu. Samal ajal aitab see ELil täita Pariisi kokkuleppe alusel võetud kohustusi. Stiimulisüsteem heiteta/vähese heitega sõidukite osakaalu suurendamiseks aitab eelkõige vähendada õhusaasteaineid ning see omakorda parandab õhukvaliteeti ja toob seega kasu rahvatervisele. See täiendab õhukvaliteedi probleemide käsitlemiseks tehtavaid jõupingutusi linnade, piirkondade ja riikide tasandil.

Eelkõige annab see tööstussektorile selge signaali ja tagab etteaimatavuse investeeringute tegemiseks, tööhõive edendamiseks ning innovatsiooni ja konkurentsivõime toetamiseks. Lisaks kiirendab see ELis heiteta/vähese heitega sõidukite kasutuselevõtmist ning kütusesäästlike tehnoloogiate arendamist, luues nii aluse ELi autotööstuse edu säilitamiseks maailmaturul. ELi ja riikide tasandil võetavate vastavate kõrvalmeetmete toel suurenevad eeldatavasti investeeringud laadimistaristutesse.

Uute spetsiaalsete juhtimismehhanismidega tagatakse CO₂-heite ja kütusekulu näitajate püsiv vastavus näitajatele, mida täheldavad tarbijad tegelikul kasutamisel. Ettepanekuga tagatakse ka jõupingutuste õiglane jaotamine tootjate vahel.

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA ja TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles (Kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevate määruste (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 hindamine), kättesaadav aadressil: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

Käesolev ettepanek on osa laiemast liikuvuse paketist, mis hõlmab nõudlusega seotud meetmeid, mis toetavad ettepanekus käsitletavaid pakkumisega seotud meetmeid. Direktiivi 2009/33/EÜ (keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta) eesmärk on edendada keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turgu. Kavandatud muudatusega tagatakse, et kõnealune direktiiv hõlmab kõiki asjakohaseid hanketavasid, annab turule selge pikaajalise signaali ning et selle sätted on lihtsamad ja rakendamisel tõhusad. See peaks suurendama transpordisektori panust CO₂- ja õhusaasteainete heite vähendamisse ning aitama kaasa tööstusharu konkurentsivõime ja kasvu parandamisele.

Alternatiivkütuste taristu direktiivis käsitletakse siseturul ühtsete normide rakendamist, riiklike poliitikaraamistike kaudu välja töötatava asjakohase miinimumtaristu nõudeid ning tarbijate teavitamist kütuste ja sõidukite ühilduvusest. Alternatiivkütuste taristu tegevuskavas on esitatud hulk soovitusi direktiivi alusel koostatavate riiklike poliitikaraamistike jõudsamaks rakendamiseks ning koostalitlusvõimeliste kütusetaristute kavandamise ja rahastamise parandamiseks.

Akudega seotud algatusega aidatakse luua täielik väärtusahel akude arendamiseks ja tootmiseks ELis.

Lisaks kavatseb komisjon esitada 2018. aasta esimeses pooles uute raskesõidukite suhtes kohaldatavad CO₂-heite vähendamise sihttasemed.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesolev ettepanek aitab saavutada energialiidu raamstrateegia⁵ eesmärki minna üle vähese CO₂-heitega, turvalisele ja konkurentsivõimelisele majandusele. See aitab täita ELi kliima- ja energiaraamistikus 2030 sätestatud eesmärgi, sealhulgas eesmärki vähendada ELi liikmesriikides kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 40 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Heitkogustega kauplemise süsteemi mittekuuluvates sektorites, sealhulgas maanteetranspordis, tuleb 2030. aastaks vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2005. aasta tasemega võrreldes vähemalt 30 %. Komisjon on heitkogustega kauplemise süsteemi mittekuuluvaid sektoreid käsitlevas jõupingutuste jagamise määruses⁶ välja pakkunud liikmesriikide kasvuhoonegaaside heite vähendamise sihttasemed, mis tuleb saavutada 2030. aastaks. Pärast 2020. aastat kehtima hakkavad CO₂-heite normid kergsõidukitele aitavad liikmesriikidel neid sihttasemeid saavutada.

Pealegi aitab heitkogustega kauplemise süsteem kui ELi kliimapoliitika alustala dekarboniseerida elektrisektorit, millel on elektrisõidukite üha suuremat osakaalu arvestades maanteetranspordis järjest olulisem roll.

Euroopa Ühenduse teadusuuringute, tehnoloogiaarenduse ja tutvustamistegevuse seitsmenda raamprogrammiga ning programmiga „Horisont 2020“ on akude, alternatiivkütuste ja sõidukite elektrifitseerimise kõigi aspektide uurimiseks ja arendamiseks ette nähtud kokku üle 1,5 miljardi euro.

⁵ COM(2015) 80 final.

⁶ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse liikmesriikide võetud siduvaid eesmärgi kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks aastatel 2021–2030, et tagada vastupidav energialiit ning täita Pariisi kokkuleppe alusel võetud kohustused, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 525/2013 kasvuhoonegaaside heite seire- ja aruandlusmehhanismi ning kliimamuutusi käsitleva muu teabe esitamise kohta, COM(2016) 482 final.

Komisjoni 2016. aasta ettepanekuga taastuvenergia direktiivi muutmise kohta (RED II)⁷ soovitakse vähendada kütustega seotud kasvuhoonegaaside heidet, kehtestades kütusetarnijatele ELi tasandil kohustuse tagada, et 2030. aastaks moodustavad vähese heitega ja taastuvkütused, sealhulgas taastuvallikatest toodetud elekter ja täiustatud biokütused, pakutavast kütusest vähemalt 6,8 %.

Eurovignette'i direktiivi muutmise ettepanekus nähakse ette heitenäitajatel põhinev maksustamine, mis võimaldab soodustada kõige keskkonnasäästlikumate sõidukite kasutamist ning ergutab sõidukipargi uuendamist⁸.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Nagu on rõhutatud hiljuti vastu võetud tööstuspoliitika uues strateegias,⁹ on ajakohane ja konkurentsivõimeline autotööstus ELi majanduse seisukohalt ülioluline. Selleks et sektor suudaks hoida tehnoloogilist juhtpositsiooni ja olla maailmaturul edukas, tuleb kiirendada üleminekut säästvamatele tehnoloogiatele ja uutele ärimudelitele. Üksnes see tagab, et Euroopa autotööstus on ka aastal 2030 ja pärast seda kõige konkurentsivõimelisem, innovaativsem ja säästvam.

2016. aasta mais avaldatud komisjoni oskustealase valdkondliku koostöö kavas¹⁰ käsitletakse muu hulgas ka autotööstust. Selles pakutakse välja luua võimalus projektitaotlusteks, et tuua kokku sotsiaalpartnerite peamised sidusrühmad, kes teeksid kindlaks kvalifikatsiooni ja oskustega seotud probleemid ning esitaksid riigi või piirkonna tasandil kohandatud strateegiad nende probleemide käsitlemiseks.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Käesoleva ettepaneku õiguslik alus on ELi toimimise lepingu artikkel 192. Vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 191 ja artikli 192 lõikele 1 peab Euroopa Liit aitama saavutada muu hulgas järgmisi eesmärgi: keskkonna säilitamine, kaitsmine ja selle kvaliteedi parandamine; meetmete edendamine rahvusvahelisel tasandil, et tegelda piirkondlike ja üleilmsete keskkonnaprobleemidega ja eelkõige võidelda kliimamuutuste vastu.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite normid ELi tasandil kehtestati vastavalt 2009. ja 2011. aastal ning seonduvad sihttasemed määrati vastavalt 2020. ja 2021. aastaks. Kui EL selles valdkonnas täiendavaid meetmeid ei võta, siis CO₂-heide uute kergsõidukite puhul tõenäoliselt palju rohkem ei vähene, nagu on näidanud autodega seotud olukord ELis aastatel 1995–2006. Heide väheneks teataval määral tõenäoliselt edasi ka pärast 2021. aastat, kuna jätkatakse sõidukipargi ajakohastamist uute sõiduautode ja kaubikutega, mis vastavad 2020./2021. aasta CO₂-normidele. Kuna aga veotegevus tõenäoliselt veelgi suureneb, ei oleks

⁷ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (uuesti sõnastatud), COM(2016) 767 final.

⁸ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest, COM(2017) 275 final.

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/content/new-skills-agenda-blueprint-sectoral-cooperation-skills-1_et.

üldine CO₂-heite vähenemine piisav, et saavutada 2030. aastaks seatud kasvuhoonegaaside heite vähendamise eemärk ja täita Pariisi kokkuleppe alusel võetud kohustused.

ELi tasandil meetmete võtmine on põhjendatud, arvestades nii kliimamuutuse piiriülest mõju kui ka vajadust kaitsta sõidukite ühtset turgu. ELi tasandil meetmete võtmata jätmise korral tekib oht, et liikmesriikide tasandil kehtestatakse mitmesuguseid kergsõidukite CO₂-heite vähendamise kavasid. See tooks kaasa erinevad ambitsioonid ja erinevad projekteerimisparameetrid, millega omakorda kaasneks palju erinevaid tehnoloogilisi lahendusi ja sõidukite konfiguratsioone, mis vähendaks mastaabisäästu. Riigi ja kohaliku tasandi algatused on eraldi tõenäoliselt vähem tõhusad, kuna need ei pruugi olla sidusad ning võivad seeläbi killustada siseturgu.

Kuna tootjate turuosad sõidukiturust on liikmesriigiti erinevad, mõjutaksid eri riikide õigusaktid neid erineval määral ning see võib kaasa tuua konkurentsimoonutusi. Euroopa turu killustumise tõttu suureneksid tootjate nõuetele vastavusega seotud kulud ning väheneks soov arendada kütusesäästlikke sõiduautosid ja kaubikuid.

Ühiste normide ja tehniliste lahenduste puudumise korral tekkivaid lisakulusid kannaksid nii osade tarnijad kui ka sõidukite tootjad. ELi tasandil kooskõlastatud meetmeteta kanduksid need kulud lõppkokkuvõttes edasi tarbijale, kes peaksid maksma sõidukite eest kallimat hinda, samas kui kasvuhoonegaaside heite vähenemine jääks samaks.

- **Proportsionaalsus**

Käesolev ettepanek on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega, kuna see ei lähe kaugemale, kui on vaja kindlaks määratud eesmärkide saavutamiseks. Käesoleva ettepanekuga määratakse kulutõhusalt kindlaks uued normid, et saavutada sõiduautodest ja kaubikutest tuleneva CO₂-heite nõutud vähenemine kooskõlas kokkulepitud ELi kliima- ja energiaraamistikuga 2030, tagades samal ajal jõupingutuste õiglase jaotumise tootjate vahel.

- **Vahendi valik**

Kuna käesoleva ettepanekuga sõnastatakse uuesti kaks kehtivat määrust, on määrus ainus asjakohane vahend.

Uuestisõnastamise meetod võimaldab käesoleval juhul ühendada kaks küllalt sarnast varasemat määrust üheks õigusaktiks, millega tehakse soovitud muudatused, kodifitseeritakse need muudatused varasemate õigusaktide muutmata jäetud sätetega ja tunnistatakse kehtetuks nimetatud varasemad õigusaktid. Kavandatav uuesti sõnastatud määrus on kooskõlas kohustusega, mille komisjon on võtnud vastavalt institutsioonidevahelisele kokkuleppele parema õigusloome kohta¹¹.

¹¹ ELT L 123, 12. mai 2016, lk 1.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

• Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll

Õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) raames tehti kehtivate määruste ulatuslik hindamine. Hinnang valmis 2015. aasta aprillis ja konsultantide lõplik aruanne on avaldatud¹².

Hindamisaruandes hinnati määrusi algsetes õigusaktides sätestatud eesmärkide taustal. Aruandes järeldati, et määrused on endiselt asjakohased, üldiselt sidusad ning need on aidanud oluliselt vähendada heidet ja olnud kindlaks määratud sihttasemete saavutamisel kulutõhusamad, kui algselt eeldati. Samuti on need tekitanud ELi tasandil olulist lisaväärtust, mida poleks olnud võimalik samas ulatuses saavutada riiklike meetmete kaudu.

Hindamise peamised järeldused olid järgmised.

- Määrused on endiselt kehtivad ja jäävad jõusse ka pärast 2020. aastat.
- Määrused on olnud CO₂-heite vähendamisel edukamad kui varasemad vabatahtlikud kokkulepped tööstusharuga.
- Sõiduautode tekitatavat CO₂-heidet käsitlev määrus on tõenäoliselt põhjustanud 65–85 % pärast määruse kehtestamist saavutatud summutitoru heitgaasi vähenemisest. Väikeste tarbesõidukite puhul on määrus aidanud heitgaaside vähendamist oluliselt kiirendada.
- Mõju konkurentsivõimele ja innovatsioonile tundub olevat üldiselt soodne ja konkurentsimoontusi ei täheldatud.
- Hindamisaruandes toodi esile järgmised puudused.
 - Uus Euroopa sõidutsükl (NEDC) ei kajasta adekvaatselt tegelikku heidet, kusjuures katsetsükli ja tegelike heitenäitajate vahel on järjest suuremad erinevused ning see on määrustega saavutatavat kasu vähendanud.
 - Määruste alusel ei võeta arvesse kütuse tootmise ning sõiduki tootmise ja kõrvaldamisega seotud heidet.
 - Määruste teatavad struktuursed elemendid (meetodid) on tõenäoliselt vähendanud määruste tõhusust. Eelkõige massi kasutamise tõttu kasulikkuse parameetrina on ebasoodsas olukorras need, kes kasutavad heite vähendamiseks väiksemat massi.
- Määrused on toonud ühiskonnale majanduslikku puhaskasu.

¹² Ricardo-AEA ja TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles (Kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevate määruste (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 hindamine:), kättesaadav aadressil https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

- Tootjate kulud on olnud palju väiksemad, kui algselt eeldati, kuna heitgaaside vähendamise tehnoloogiad on osutunud üldiselt oodatust odavamaks.
- Kütusekokkuhoid sõiduki kasutusea jooksul on olnud suurem kui esialgsed tootmiskulud, kuid on olnud eeldatust väiksem, peamiselt järjest suuremate erinevuste tõttu katsetsükli ja tegelike heitenäitajate vahel.
- Määrused on üldiselt sisult ühtsed ja teineteisega kooskõlas.
- Meetodid, mis võivad määrusi piiratud määral nõrgestada, on erand nišitootjatele, erisoodustused ja järkjärguline kehtestamine (sõidua autod).
- Kõige olulisem ELi tasandi lisaväärtus on turu ühtlustamine ning on ebatõenäoline, et kooskõlastamata tegevus oleks olnud sama tulemuslik. Määrustega tagatakse õiguskindlus ning ühised nõuded, minimeerides nii tootjate kulusid.
- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Komisjon kasutas sidusrühmadelt tagasiside küsimiseks järgmisi meetodeid:

- avalik veebipõhine konsultatsioon, mis kestis 2016. aasta 20. juulist 28. oktoobrini,
- õpikoda sidusrühmade esindajatele (24. märts 2017) avaliku konsultatsiooni tulemuste esitlemiseks,
- töökohtadele ja oskustele pühendatud õpikoda sidusrühmade esindajatele (26. juuni 2017),
- kohtumised autotootjaid, osade ja materjalide tarnijaid ning kütusetarnijad esindavate tööstusühendustega,
- kahepoolsed kohtumised liikmesriikide asutuste, sõidukitootjate, tarnijate, sotsiaalpartnerite ja vabaühendustega,
- sidusrühmade ja liikmesriikide esitatud seisukohad.

Kokkuvõtte sidusrühmadega konsulteerimisest on esitatud käesoleva ettepaneku kohta koostatud mõjuhindangu 2. lisas.

Sidusrühmadega konsulteerimise peamised tulemused on kokkuvõtlikult järgmised. Sõiduaudode ja kaubikute tootjad eelistavad üldiselt 2030. aastaks vähem ambitsioonikate sihttasemete kehtestamist kui keskkonna- ja veovaldkonna vabaühendused ning tarbijaorganisatsioonid, kes pooldavad nii 2025. kui ka 2030. aastaks ambitsioonikamaid sihttasemeid. Jõupingutuste jagunemise puhul toetavad tootjad massil põhinevat heite piirnormi kõverat, samal ajal kui keskkonna- ja veovaldkonna vabaühendused ning tarbijaorganisatsioonid eelistavad kasulikkuse parameetrina sõiduki katteala. Kuigi suurem osa autotööstusest on vähese heitega/heiteta sõidukite kohustusliku osakaalu vastu, on sellise lähenemisviisi poolt aku- ja elektritootjad ning taristuinvestorid, samuti paljud õhukvaliteedi probleemide käes vaevlevad Euroopa linnad ning suur osa keskkonna- ja veovaldkonna vabaühendustest. Tarbijaorganisatsioonid on vähese heitega/heiteta sõidukitega seotud stiimulite suhtes erapooletud.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Mõjuhindang põhineb kehtivate määruste hindamise käigus kogutud tõenditel¹³.

Majandus-, ühiskonna- ja keskkonnamõju kvantitatiivseks hindamiseks on mõjuhindangu aruandes kasutatud spetsiaalset kulukõverate kogumit, mis hõlmab palju erinevaid sõiduautode ja kaubikutega seotud ajakohaseid CO₂-heite vähendamise tehnoloogiaid, ning mitmesuguseid mudeleid. PRIMES-TREMOVE'i mudeli kaudu töötati välja mitu stsenaariumit maanteetranspordisektori prognoositava arengu kohta. Analüüsi täiendati muude mudeldusvahenditega, nagu GEM-E3 ja E3ME (makromajandusliku mõju kohta) ja JRC DIONE, kasutades äsja välja töötatud võimalusi mõju hindamiseks tootja (kategooria) tasandil.

Andmeid uute kergsõidukite kasvuhoonegaaside heite ja muude näitajate kohta saadi seireandmetest, mida liikmesriigid esitavad ja Euroopa Keskkonnaamet kogub kord aastas vastavalt kergsõidukite CO₂-heidet käsitlevatele määrustele (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011.

Lisaks sidusrühmadega konsulteerimisele koguti täiendavat teavet mitme toetava uuringu kaudu, mis telliti välistelt hindajatelt ning milles käsitleti eelkõige alljärgnevaid teemasid:

- olemasolev tehnoloogia, mida saab käsitletaval ajavahemikul kasutusele võtta uute kergsõidukite CO₂-heite vähendamiseks, ning selle tõhusus ja maksumus;
- tegurid, mis võivad mõjutada tööstussektori konkurentsivõimet ja tööhõivet;
- järjest suurenev erinevus katsetel ja tegelikul kasutamisel esinevate heitkoguste vahel ning seda soodustavad tegurid;
- erinevate reguleerimisviiside ja -parameetrite ning võimalike struktuursete elementide (meetodite) mõju;
- mõju kasvuhoonegaaside ja saasteainete heitele.

Uuringute loetelu on esitatud käesoleva ettepaneku kohta koostatud mõjuhindangu 1. lisas.

- **Mõjuhindang**

Käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhindang on ette valmistatud ja välja töötatud kooskõlas parema õigusloome suunistega ning 13. oktoobril 2017 andis õiguskontrollikomitee sellele positiivse hinnangu reservatsioonidega.

Õiguskontrollikomitee soovitatud täiendused on lisatud lõppversiooni. Need on seotud järgmisega: 1) kirjeldus seoste kohta muude ELi poliitikaalgatustega, eelkõige komisjoni esitatud laiaulatuslikumate liikuvuse pakettidega; 2) selgitus heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtmist takistavate peamiste tegurite kohta ning kuidas kavandatav määrus aitab neid lahendada; 3) ELi tööstusharu konkurentsivõimega seotud probleemide

¹³ Ricardo-AEA ja TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles (Kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevate määruste (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 hindamine), kättesaadav aadressil: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

täpsustamine, eriti seoses ohuga kaotada tehnoloogiline juhtpositsioon, ning kuidas kavandatav määrus aitab neid probleeme käsitleda; 4) poliitilise otsusega seotud peamiste kompromisside kindlakstegemine; 5) regulatiivse koormuse hindamine ja võimalik lihtsustamine.

Poliitikavariandid

Mõjuhinnaangus kaalutud poliitikavariandid on jagatud viieks põhielemendiks, mida kasutatakse kindlakstehtud probleemide käsitlemiseks ja poliitiliste eesmärkide saavutamiseks.

1) Sihttasemed (tase, ajakava ja parameetrid)

2030. aastaga lõppeva ajavahemiku jaoks hinnati mitmesuguseid sihttasemeid alates heite 10 %-lisest vähendamisest kuni 40 %-lise vähendamiseni 2030. aastaks võrreldes sõiduautode puhul 2021. aastaks ja kaubikute puhul 2020. aastaks seatud ELi sõidukipargi keskmise sihttasemega. Lisaks hinnati Euroopa Parlamendi välja pakutud sihttasemeid kajastavat kaht valikut, mida komisjon oli lubanud 2014. aasta läbirääkimiste ajal hinnata.

Sihttasemete kohaldamise ajakavaga seoses kaaluti muu hulgas sihttasemete määramist üksnes 2030. aastaks, sihttasemete määramist 2025. ja 2030. aastaks ning aastateks 2022–2030 iga-aastaste sihttasemete määramist. Sihttasemete väljendamise parameetritega seoses kaaluti nii praegust summutitoru heitgaasil põhinevat lähenemisviisi (paagist ratasteni) kui ka alternatiivseid võimalusi (allikast ratasteni, kaasnevad heitgaasid, kilometraažipõhine arvestus).

Sihttasemetega seotud variantide hulgast eelistati määrata ELi sõidukipargi CO₂-heite uued sihttasemed, millega väheneks nii sõiduautode kui ka kaubikute puhul CO₂-heide 2030. aastaks 30 % võrreldes 2021. aasta sihttasemetega.

Heite mõõtmise parameetritega seoses eelistati jääda nn paagist ratasteni lähenemisviisi juurde, mille puhul esitatakse sihttasemed kui g CO₂/km sõidukipargi müügiga kaalutud keskmisena, kuna see lähenemisviis on täielikult kooskõlas teiste poliitikavahenditega ja parameetrite muutmine ei tooks kaasa olulist kasu. Sihttasemete kohaldamise ajakavaga seoses eelistatakse varianti, et sõiduautodele ja kaubikutele kehtestatud uusi CO₂-heite sihttasemeid hakatakse kohaldama alates 2025. aastast ja rangemaid sihttasemeid alates 2030. aastast, et tagada jõupingutuste jagamise määruuses sätestatud eesmärkide täitmiseks vajalik CO₂-heite kumulatiivne vähenemine 2030. aastaks. Selline lähenemisviis annab ka selge ja varajase signaali, et investeerida tasub vähese heitega ja heiteta sõidukitesse.

2) Jõupingutuste jagunemine

Kehtivate määruste kohaselt kasutatakse üksikutele tootjatele eriheite sihttasemete määramiseks ELi sõidukipargi heite sihttasemetel põhinevat heite piinormi sirget. See sirge kujutab endast CO₂-heite ja töökorras sõiduki massi suhet.

Lisaks praegu kasutatavale lähenemisviisile kaaluti mõju hindamisel järgmisi võimalusi: heite piinormi sirge kalde muutmine, kasutades teist kasulikkuse parameetrit (nt sõiduki katteala) või kasulikkuse parameetreid mitte kasutades (võrdne vähendamine või võrdne sihttase kõikidele tootjatele).

ELi sõidukipargi heite sihttasemete jaotamiseks tootjate vahel alates 2025. aastast eelistatakse kasutada heite piirnormi kõverat, mille puhul sõltuvad üksikute tootjate eriheite sihttasemed kergsõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetluse (WLTP) põhisest sõiduki keskmisest katsemassist ning kõvera kalle tagab tootjatele võrdväärse heitevähendamiskohustuse.

3) Heiteta/vähese heitega sõidukitega seotud stiimulid (määratlused ja stiimulite liigid)

Vastavalt vähesaastavate sõidukite erinevatele määratlustele kaaluti mõju hindamisel heiteta/vähese heitega sõidukitega seoses kaht eri liiki stiimulit.

- *Siduv kohustus:* kõikidelt tootjatelt nõutaks sama suurt heiteta/vähese heitega sõidukite osakaalu.
- *Soodustuste süsteem:* selle stiimuli puhul võetaks konkreetse CO₂-heite sihttaseme määramisel arvesse heiteta/vähese heitega sõidukite osakaalu tootja toodangus. Heiteta/vähese heitega sõidukitega seotud teatava võrdlustaseme ületanud tootjale kehtiksid leebemad CO₂-heite sihttasemed.
- Mõlema variandi puhul kaaluti erinevaid kohustuse määrasid / võrdlustasemeid.

Vähese heitega/heiteta sõidukitega seotud stiimulina eelistati soodustuste süsteemi.

4) Kulutõhusa rakendamise meetodid

Hinnati mitmesuguseid kulutõhusat rakendamist võimaldavaid meetodeid. Hinnatud meetodid hõlmasid kehtivates määrustes juba sisalduvaid meetodeid, nagu ökoinnovatsioon, heiteühenduste moodustamine ja erandid. Lisaks kaaluti uusi meetodeid, nagu kauplemine ning ülekandmine ja laenamine.

Eelistatud variant on säilitada ökoinnovatsiooni käsitlevad sätted, lisades kohaldamisalasse kliimaseadmed ja võimaldades vaadata läbi piirmäär 7 g/km, ning heiteühenduse loomist käsitlevad sätted, täpsustades kuidas tootjad võivad avatud ühendusi luua, ning jätta välja kauplemise ja CO₂-ga seotud soodustuste ülekandmise ja laenamise võimalus ja kaotada võimalus teha sõidukitootjatele nišitoodangul põhinevaid erandeid.

5) Juhtimine

CO₂-heite vähendamise sihttasemete tegelik efektiivsus sõltub ühest küljest katsemenetluse esinduslikkusest keskmise tegeliku kasutamise suhtes ning teisest küljest sellest, kuivõrd turule lastud sõidukid vastavad tüübikinnituse ajal hinnatud võrdlussõidukile. Sellega seoses rõhutati autotööstuses korraldatud heitgaaside mõõtmise uurimisel põhinevas Euroopa Parlamendi soovitusel, et usaldusväärse ja kindla süsteemi jaoks on määrava tähtsusega turujärelevalvemehhanismid.

Seda arvesse võttes ning kooskõlas teadusnõustamise mehhanismi kaudu saadud soovitustega kaaluti mitut võimalust. Esimene võimalus oli tegeliku kütusekulu andmete kogumine, avaldamine ja seire, tuginedes tüübikinnitust käsitlevates õigusaktides kehtestatud kohustustele, et tootjad peavad paigaldama uutesse sõidukitesse standardsed kütusekulu mõõtmise seadmed. Teine turujärelevalvemeetmeid käsitlev võimalus on seotud toodangu nõuetele vastavuse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrollimisega.

Eelistatakse kehtestada volitus, mis võimaldab komisjonil i) koguda, avaldada ja jälgida tegeliku kütusekulu andmeid ja kehtestada kohustus teatada parandusmehhanismiga seotud kõrvalekalletest ning ii) korrigeerida teatatud CO₂-heite väärtusi parema turujärelevalve kaudu avastatud kõrvalekallete korral.

Viide mõjuhindangu kommenteeritud kokkuvõttele: SWD(2017) 650.

Viide õiguskontrollikomitee arvamusele: SEC(2017) 476.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Arvestades komisjoni kohustust tagada parem õigusloome, koostati ettepanek kaasavalt, järgides läbipaistvuse ja sidusrühmade pideva osaluse põhimõtteid.

Mõjuhindangus analüüsiti ka võimalusi õigusnormide lihtsustamiseks ja tarbetute halduskulude vähendamiseks.

Tootjad, kelle valmistatud on aastas vähem kui 1 000 uut registreeritud sõidukit, paljudel juhtudel väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, on jätkuvalt CO₂-eriheite sihttasemete saavutamise kohustusest vabastatud. Vähese tähtsusega toodangul põhinevad erandid vähendavad väiketootjate nõuete täitmisega seotud kulusid ja halduskulusid. Lisaks lihtsustab see uute tootjate turule tulemist, mõjutamata olulisel määral ELi sõidukipargi üldise CO₂-heite vähendamist.

Samuti on ettepanekusse alles jäetud mitu kulutõhusa rakendamise meetodit, näiteks heiteühenduste loomine, mis vähendab tootjate nõuete täitmisega seotud kulusid.

Heiteta ja vähese heitega sõidukitega seotud soodustuste süsteem ei tekitaks täiendavat halduskoormust. Nišitootjatega seotud erandi kaotamine vähendab halduskoormust.

Ette ei ole nähtud muudatusi nõuete täitmise korras ega trahvides. Juhtimisega seotud valikute mõju sõltub konkreetsetest rakendusmeetmetest.

- **Põhiõigused**

Ettepanekuga austatakse põhiõigusi ja järgitakse eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei nõua täiendavaid rahalisi vahendeid.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Ettepanek tugineb kehtivate määrustega ette nähtud iga-aastasele aruandlus- ja järelevalvemenetlusele. Et hinnata, kas tootjad täidavad neile määratud iga-aastaseid eriheite sihttasemeid, esitavad liikmesriigid kord aastas komisjonile andmed kõikide uute registreeritud sõiduautode ja kaubikute kohta. Lisaks tüübikinnituses märgitud CO₂-heite ja

massi väärtustele jälgitakse mitut muud asjakohast andmekirjet, sealhulgas kütuseliiki ja ökoinnovatsiooniga saavutatud CO₂-heite vähenemist.

Komisjon avaldab koostöös Euroopa Keskkonnaametiga kord aastas eelneva kalendriaasta järelevalveandmed, sealhulgas arvutused üksikute tootjate tulemuste kohta CO₂-heite vähendamisel. Tootjatel on võimalik teatada vigadest liikmesriikide esitatud esialgsetes andmetes. Hästi sisetöötatud järelevalvesüsteem moodustab olulise osa õigusakti mõju jälgimisest.

Järelevalvesüsteemi juhtimise parandamiseks kaaluti mõjuhinnangus võimalust võtta tootjate nõuetele vastavuse kontrollimisel arvesse seda, kas kasutuses olevate sõidukite heide vastab tüübikinnituses märgitud CO₂-väärtustele.

Lisaks nõuetele vastavuse hindamise menetlusele tehti mõjuhinnangus kindlaks mitu põhinäitajat ettepanekuga kehtestatud konkreetsete poliitikaeesmärkide saavutamise jälgimiseks. Neid täiendab hulk tegevuseesmärke ja -näitajaid.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Artikkel 1. Reguleerimise ja eesmärgid

Selles artiklis täpsustatakse ELi sõidukipargi CO₂-heite sihttasemed, mida kohaldatakse uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite suhtes alates 2020., 2025. ja 2030. aastast. Määrust kohaldatakse alates 2020. aastast, et tagada ühtlane üleminek 2025. aastast kehtima hakkavale uuele sihttasemete korrale. Seetõttu sisaldab määrus sihttasemeid, mis on ELi sõidukipargile juba kehtestatud 2020. aastaks (sõiduautode puhul 95 g/km (NEDC-põhine) ja väikeste tarbesõidukite puhul 147 g/km (NEDC-põhine)), ning uusi sihttasemeid 2025. ja 2030. aastaks.

Alates 2021. aastast põhinevad eriheite sihttasemed uuel heite mõõtmise katsemenetlusel ehk kergsõidukite ülemaailmsel ühtlustatud katsemenetlusel (WLTP). Seetõttu esitatakse 2025. ja 2030. aastaks kehtestatud kogu sõidukiparki hõlmavad sihttasemed, mis põhinevad WLTP-l, vähenemisprotsendina võrreldes keskmisega 2021. aastaks kehtestatud eriheite sihttasemetest, mis määratakse igale tootjale kooskõlas I lisa punktiga 4.

Artikkel 2. Kohaldamisala

Selles artiklis määratakse kindlaks määruse kohaldamisalasse kuuluvad sõidukikategooriad, osutades tüübikinnitust käsitlevatele õigusaktidele. Samuti selgitatakse selles, et aastas vähem kui 1 000 uue registreeritud sõiduki valmistanud tootjatele kehtivat vähese tähtsusega toodangul põhinevat erandit ei kohaldata, välja arvatud juhul, kui tingimustele vastav tootja sellegipoolest erandit taotleb ja tema suhtes erandit kohaldatakse.

Artikkel 3. Mõisted

Lisatud on järgmised uued mõisted: „ELi sõidukipargi heite sihttase“, „heiteta ja vähese heitega sõidukid“ ja „katsemass“.

Artikkel 4. Eriheite sihttasemed

Selles artiklis sätestatakse tootja üldine kohustus tagada, et tema sõidukipargi keskmine CO₂-heide kalendriaasta jooksul registreeritud uute sõidukite puhul ei ületaks talle kehtestatud iga-

aastast eriheite sihttasest. Asjaomane sihttase kehtib üksnes konkreetsele tootjale ja see arvutatakse, võttes arvesse ELi sõidukipargi heite sihttasest, heite piinormi kõverat, tootja sõidukipargi keskmist massi ja võrdlusmassi (M_0 või TM_0). Kuni 2024. aastani (k.a) põhineb massi arvutamine töökorras sõiduki massil. Alates 2025. aastast tuleks kasutada sõiduki katsemassi, mis vastab täpsemalt valmis sõiduki tegelikule massile. 2020.–2030. aasta eriheite sihttasemete arvutamise valemid on sätestatud I lisa A ja B osas. 2020.–2024. aasta sihttasemete arvutamise kord on kindlaks määratud kehtivates õigusaktides.

Alates 2025. aastast tuleks tootja eriheite sihttasemete arvutamisel arvesse võtta heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaalu tootja sõidukipargis. Sellise osakaalu arvutamiseks tuleks heiteta ja vähese heitega sõidukid loendada, võttes aluseks iga sõiduki kaalutud heite. Kui asjaomane osakaal ületab ELi kogu sõidukipargi suhtes kohaldatavat võrdlustaset, kehtestatakse tootjale kõrgem eriheite sihttase.

Väikeste tarbesõidukite puhul eristatakse jõupingutuste jaotumisega seoses selliste väikeste tarbesõidukite tootjaid, mille keskmine katsemass on suurem kui keskmine võrdlusmass (TM_0), ja selliste väikeste tarbesõidukite tootjaid, mille keskmine katsemass on väiksem kui keskmine võrdlusmass (TM_0). Esimese rühma puhul püsib heite piinormi kõvera kalle aja jooksul muutumatuna, samal ajal kui teise rühma puhul kasutatakse sama lähenemisviisi mida sõiduautode puhul, st kalle muutub vastavalt ELi sõidukipargi heite sihttasemele.

Artikkel 5. Erisoodustused CO₂-eriheite sihttaseme 95 g/km saavutamiseks

Sätet ei muudeta ja see kehtib kuni 2022. aastani (k.a).

Artikkel 6. Heiteühenduse moodustamine

Seotud ettevõtjate ja sõltumatute tootjate heiteühenduste moodustamist käsitlevaid sätteid ei muudeta. Lisatakse aga volitus komisjonile täpsustada sõltumatute tootjate vahel moodustatavate heiteühenduste tingimusi, eelkõige seoses konkurentsieeskirjadega.

Artikkel 7. Seire ja aruandlus

Liikmesriikide CO₂-andmete seiret käsitlevad üldsätted jäävad samaks. Karmistatud on aga liikmesriikide kohustust tagada andmete kõrge kvaliteet ja lisatud on kohustus teha komisjoniga koostööd.

Seire eesmärgil on lisatud mehhanism, mis võimaldab arvesse võtta kasutuses olevate sõidukite CO₂-heite näitajate ja tüübikinnituses märgitud näitajate vahelisi erinevusi. Mehhanism tugineb ettepanekule kehtestada tüübikinnitust käsitlevates õigusaktides menetlus kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrollimiseks seoses CO₂-heite väärtustega. Tüübikinnitusasutused peavad teatama mis tahes avastatud kõrvalekalletest ning komisjon peab võtma neid arvesse kui kontrollib, kas tootjad on saavutanud neile kehtestatud sihttasemed. Komisjonile antakse õigus esitada sellise menetluse üksikasjad rakendusaktis.

Artikkel 8. Ülemäärase heite maks

Selles artiklis sätestatakse valem, mille järgi arvutatakse rahaline trahv olukorras, kus tootja on talle kehtestatud sihttaseme ületanud. Kehtima jääb olemasolevates määrustes sätestatud ülemäärase heite maks, mis on 95 eurot / g CO₂ / km.

Artikkel 9. Tootjaid käsitleva teabe avaldamine

Selles artiklis on loetletud andmed, mida komisjon avaldab kord aastas tootjate tulemuste kohta neile kehtestatud sihttasemete saavutamisel (s.o iga-aastane seireotsus). Avaldatavate andmeparameetrite hulka on lisatud katsemass, arvestades selle kasutamist kasulikkuse parameetrina alates 2025. aastast.

Artikkel 10. Teatavate tootjate suhtes tehtavad erandid

Väikses mahus tootjate (st nende, kelle valmistatud on 1 000–10 000 registreeritud sõiduauto või 1 000–22 000 kaubikut) võimalus taotleda eriheite sihttasemest tehtava erandi kohaldamist jäetakse alles.

Niisitootjate (st nende, kelle valmistatud on 10 000–300 000 uut registreeritud sõidukit) võimalus kasutada sihttasemest 95g CO₂/km tehtavat erandit jääb alles. Alates 2025. aastast aga peab asjaomane tootjate rühm saavutama kooskõlas I lisaga arvutatavad eriheite sihttasemed.

Artikkel 11. Ökoinnovatsioon

Tootjad saavad jätkuvalt vähendada keskmist heidet, kasutades sõidukites kooskõlas kõnealuse artikliga heaks kiidetud ökoinnovatsiooni. Et võtta arvesse regulatiivse katsemenetluse muutmisest tulenevaid võimalikke muutusi ökoinnovatsiooniga saavutatavas heite vähenemises, on komisjonile antud volitus korrigeerida maksimaalset CO₂-heite vähenemise taset 7 g CO₂/km, mida tootja võib keskmise heitetaseme vähendamiseks arvesse võtta. Seda õigust kohaldatakse alates 2025. aastast.

Ökoinnovatsiooniks kvalifitseerumise tingimused jäävad kuni 2024. aastani (k.a) samaks. Alates 2025. aastast võimaldab tervikliku lähenemisviisi meetmetega seotud viite kaotamine arvata ökoinnovatsiooni hulka mobiilsed kliimaseadmed.

Artikkel 12. Tegelik CO₂-heide ja energiatarbimine

Selles artiklis sätestatakse komisjoni õigus jälgida ja hinnata tegeliku kasutamise vastavust WLTP-katse menetlusele ning tagada avalikkuse teavitamine sellest, kuidas vastavus aja jooksul muutub.

Selleks peaks komisjonil olema õigus nõuda liikmesriikidelt ja tootjatelt tegeliku kasutamisega seotud andmete kogumist ja teatamist.

Artikkel 13. M₀ ja TM₀ kohandamine

CO₂-heite vähendamisega seotud jõupingutused on jagatud tootjate vahel teatava ajavahemiku peale vastavalt sõidukiparkide keskmisele massile. Võrdlusväärtusena kasutatakse M₀ või TM₀ sõltuvalt sellest, kas kasutatakse töökorras sõiduki massi (M) või sõiduki katsemassi (TM). Kõnealuses sättes selgitatakse võrdlusmassi väärtuse kohandamise protsessi, millega tagatakse eriheite sihttasemete jätkuv vastavus ELi sõidukipargi heite sihttasemetele. Alates 2025. aastast ei kohandata asjaomaseid võrdlusväärtusi enam mitte iga kolme, vaid iga kahe aasta järel. Sagedasem kohandamine võimaldab võtta varem arvesse muutusi keskmises katsemassis ja selle mõju tootjate positsioonile heite piirnormi kõveral.

Artikkel 14. Läbivaatamine ja aruandlus

See artikkel sisaldab nõuet, et komisjon peab esitama aruande kõnealuse määruse tõhususe kohta ning vajaduse korral lisama ettepaneku. Aruanne tuleb esitada 2024. aastal, et see oleks kooskõlas jõupingutuste jagamise määruks ja heitkogustega kauplemise direktiivis kavandatud läbivaatamis- ja aruandlussätetega.

Artiklis jäetakse alles tüübikinnituskatsete menetluse läbivaatamist käsitlevad sätted ning õigus võtta arvesse muutusi regulatiivses katsemenetluses.

Artiklid 15 ja 16. Komiteemenetlus ja volituste delegeerimine

Sisaldab standardsätteid komiteemenetluse ja volituste delegeerimise kohta.

Artikkel 17. Määruse (EL) nr 715/2007 muutmise

Muutmise eesmärk on kehtestada määruks (EÜ) nr 715/2007 (Euro 5/6 sõidukite heidet käsitlevad tüübikinnituseeskirjad) õiguslik alus, mis võimaldab komisjonil töötada välja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse menetlus CO₂-heite kontrollimiseks. Selline menetlus on äärmiselt vajalik sihttasemetele vastavuse hindamiseks kasutatavate tüübikinnitussüsteemi ning CO₂-heite väärtuste tõhusaks turujärelevalveks.

Artiklid 18 ja 19. Kehtetuks tunnistamine ja jõustumine

Määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 tunnistatakse kehtetuks alates 1. jaanuarist 2020. Määrus jõustub 20 päeva pärast avaldamist.

I–V lisa

I lisa. Selles lisas sätestatakse valemid, mille alusel arvutatakse iga-aastased eriheite sihttasemed, millele peab vastama tootjate registreeritud uute sõidukite keskmine heide. A-osas käsitletakse sõiduautosid, B-osas väikseid tarbesõidukeid.

II ja III lisa. Nendes lisades määratakse kindlaks sihttasemete arvutamiseks ja sihttasemetele vastavuse kontrollimiseks vajalike seireandmete parameetrid. III lisa, milles käsitletakse väikseid tarbesõidukeid, osutatakse ka vajadusele võtta arvesse mitmes etapis tüübikinnitusmenetluse läbinud sõidukite eripärasid.

IV lisa. Selles lisas loetletakse uuestisõnastamisega hõlmatud õigusaktid, st kaks alusmäärust – määrus (EÜ) nr 443/2009 ja määrus (EL) nr 510/2011 – ning nendega seotud asjakohased muutmisaktid.

V lisa. Vastavustabel

↓ 510/2011 (kohandatud)

⇒ uus

2017/0293 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

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

(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

ning arvestades järgmist:

↓ uus

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 443/2009¹⁴ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 510/2011¹⁵ on mitu korda põhjalikult

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

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-heitte normid ja nende saavutamise meetodid on asjakohane säilitada muutmata kujul 2024. aastani.

↓ 443/2009 põhjendus 1

~~Käesoleva määruse eesmärk on kehtestada osana ühenduse terviklikust lähenemisviisist väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamiseks ühenduses registreeritavate uute sõiduautode heitenormid, tagades samal ajal siseturu nõuetekohase toimimise.~~

↓ 510/2011 põhjendus 1
(kohandatud)

~~Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooniga, mis kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu otsusega 94/69/EÜ¹⁶, püütakse stabiliseerida kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni atmosfääris tasemel, millega välditaks inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks ei tohiks maapinna keskmise temperatuuri tõus maailmas võrreldes tööstusajastu eelse temperatuuriga ületada 2 °C. Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) neljandast aruandest ilmneb, et kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peab kasvuhoonegaaside heide saavutama maailmas oma kõrgetaseme 2020. aastaks. Euroopa Ülemkogu võttis 8. 9. märtsil 2007 toimunud kohtumisel kindla kohustuse vähendada 2020. aastaks ühenduses kasvuhoonegaaside heitkoguseid kokku vähemalt 20 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja 30 % tingimusel, et teised arenenud riigid võtavad endale võrreldavad heitkoguste vähendamise kohustused ning majanduslikult arenenumad arengumaad annavad panuse vastavalt oma võimalustele.~~

↓ uus

- (3) Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia¹⁷ sisaldab selget eesmärki: sajandi kesksajaks 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.

¹⁶ EÜT L 33, 7.2.1994, lk 11.

¹⁷ 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“¹⁸ ja „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine. Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid“¹⁹ 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 maantetranspordisektorist 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 järeldustes 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 järeldustes heaks eesmärgi vähendada sektorites, mis ei ole hõlmatud Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemiga, kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks 30 % võrreldes 2005. aasta tasemega. Maantetranspordist 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.
- (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 energialiidu strateegias, mis võeti vastu 25. veebruaril 2015 ja mille eesmärk on varustada tarbijaid turvalise, säästva, konkurentsivõimelise ja taskukohase energiaga. Energialiidu strateegias 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.
- (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 märkimisväärt lisaväärtust, mida ei oleks olnud võimalik liikmesriikide meetmetega samas ulatuses saavutada.

¹⁸ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „SÄÄSTVA LIIKUVUSE SUUNAS. Tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendaud liikuvusele kõigi jaoks“ (COM(2017) 283 final).

¹⁹ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele [...]

- (10) Seepärast on asjakohane püüda saavutada nende määruste eesmärgi, kehtestades uued ELi sõidukiparki hõlmavad sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise sihttasemed ajavahemikuks kuni 2030. aastani. Vähendamismäärade kindlaksmääramisel on võetud arvesse seda, kuivõrd 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.
- (11) 2017. aastal jõustus kergsõidukite CO₂-heite ja kütusekulu mõõtmiseks uus katsemenetlus ehk kergsõidukite ülemaailmne ühtlustatud katsemenetlus (WLTP), mis on sätestatud komisjoni määrmuses (EL) 2017/1151²⁰. See uus 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. aastal kohaldatavate eriheite sihttasemetete keskmise suhtes.

↓ 443/2009 põhjendus 2
(kohandatud)

~~Euroopa Ühenduse poolt nõukogu otsusega 94/69/EÜ²¹ heaks kiidetud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni kohaselt tuleb kõigil osalistel sõnastada ja rakendada riiklikke ning vajaduse korral piirkondlikke programme, mis hõlmavad kliimamuutuste leevendamise meetmeid. Sellega seoses tegi komisjon 2007. aasta jaanuaris ettepaneku, et Euroopa Liit püüaks rahvusvahelistel läbirääkimistel saavutada eesmärgi, et 2020. aastaks vähendataks arenenud riikide kasvuhooonegaaside heidet 30 % võrra (võrreldes 1990. aasta tasemega) ja et liit võtaks endale olenemata teiste arenenud riikide poolt saavutatud vähendamisest iseseisva kindla kohustuse vähendada 2020. aastaks kasvuhooonegaaside heitkoguseid vähemalt 20 % võrra (võrreldes 1990. aasta tasemega). Euroopa Parlament ja nõukogu toetasid seda eesmärki.~~

↓ 443/2009 põhjendus 3

~~Kõnealused kohustused tähendavad muu hulgas, et kõik liikmesriigid peavad oluliselt vähendama sõiduautode süsinikdioksiidheidet. Vajaliku märkimisväärse vähendamise saavutamiseks tuleks poliitikaid ja meetmeid rakendada liikmesriikide ja ühenduse tasandil kõigis ühenduse majandussektorites, mitte ainult tööstus- ja energiasektoris.~~

²⁰ ⇒ 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). ⇐

²¹ EÜT L 33, 7.2.1994, lk 11.

~~Maanteetranspordisektor on suuruselt teine kasvuhoonegaase õhku paiskav sektor liidus ja selle heidete maht suureneb jätkuvalt. Kui maanteetranspordisektori kliimamõju kasv jätkub, õõnestab see oluliselt heidete vähendamise mõju, mida muud sektorid on kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutanud.~~

↓ 510/2011 põhjendus 3

~~Heitkoguste vajaliku vähendamise saavutamiseks tuleks poliitikat ja meetmeid rakendada liikmesriikide ja liidu tasandil kõigis liidu majandussektorites, mitte ainult tööstus- ja energeetikasektoris. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta otsusega nr 406/2009/EÜ (milles käsitletakse liikmesriikide jõupingutusi kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, et täita ühenduse kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid aastaks 2020) (²²) on ette nähtud vähendada heitkoguseid keskmiselt 10 % võrreldes 2005. aasta tasemega sektorites, mida ei hõlma ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis kehtestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiviga 2003/87/EÜ (millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem) (²³), sealhulgas maanteetranspordisektoris. Maanteetranspordisektor on suuruselt teine kasvuhoonegaase õhku paiskav sektor liidus ja sellega seotud heited, sealhulgas väikeste tarbesõidukite heited, suurenevad jätkuvalt. Kui maanteetranspordi heited suurenevad jätkuvalt, õõnestab see oluliselt teistes sektorites kliimamuutuse vastu võitlemisel tehtavate jõupingutuste tulemusi.~~

↓ 443/2009 põhjendus 4

~~Ühenduse sihttasemed uute sõiduautode puhul annavad tootjatele suurema plaanimiskindluse ja paindlikkuse süsinikdioksiidiheite vähendamise nõuete järgimiseks, kui oleks nõutud heitkoguste vähendamise erinevate riigisiseste eesmärkidega. Heitenormide kehtestamisel on tähtis arvesse võtta nende mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtetele tekkivaid otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mis tekib uuenduste stimuleerimise ja energia tarbimise vähenemise näol.~~

↓ 443/2009 põhjendus 5
(kohandatud)

- (12) ~~Käesolev määrus tugineb ühenduses registreeritud sõidukite süsinikdioksiidiheite mõõtmise ja seire hästi toimival skeemil vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 2000. aasta otsusele nr 1753/2000/EÜ (millega kehtestatakse uute sõiduautode keskmiste süsinikdioksiidi eriheitmete seire kava)~~²⁴. On oluline, et süsinikdioksiidiheiteCO₂-heite vähendamise nõuete kehtestamine annaks ~~ühenduse~~ ☒ liidu ☒ autotootjatesõidukitootjatele prognoositavuse ja plaanimiskindluse seoses nende uute auto- ☒ ja väikeste tarbesõidukite ☒ parkidegatoodanguga kogu ~~ühenduses~~ ☒ liidus ☒.

²² ELT L 140, 5.6.2009, lk 136.

²³ ELT L 275, 25.10.2003, lk 32.

²⁴ EÜT L 202, 10.8.2000, lk 1.

~~Euroopa autotööstuse konkurentsivõime tõstmiseks tuleks kasutada selliseid stimuleerimissüsteeme nagu ökoinnovatsiooni korvamine ja erisoodustuste tegemine.~~

- (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.
- (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.
- (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 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 sise põlemismootoreid.
- (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.

↓ 443/2009 (kohandatud)	põhjendus 6
----------------------------	-------------

~~Komisjon võttis autode süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse strateegia vastu 1995. aastal. Strateegia põhines kolmel sambal: autotööstuse vabatahtlikult võetud kohustused heidete vähendamiseks, tarbijate parem teavitamine ja kütusesäästlike autode müügi edendamine fiskaalmeetmete abil.~~

↓ 443/2009 (kohandatud)	põhjendus 7
----------------------------	-------------

~~1998. aastal võttis Euroopa Autotootjate Ühendus (ACEA) endale kohustuse vähendada müüdavate uute autode keskmist heitkoguste taset 140 g-ni CO₂/km 2008. aastaks ja 1999. aastal võtsid Jaapani Autotootjate Ühendus (JAMA) ja Korea Autotootjate Ühendus (KAMA) endale kohustuse vähendada müüdavate uute autode keskmist heitkoguste taset 140 g-ni CO₂/km 2009. aastaks. Komisjon tunnustas neid kohustusi oma 5. veebruari 1999. aasta soovitusega 1999/125/EÜ sõiduautode süsinikdioksiidiheite vähendamise kohta²⁵ (ACEA), 13. aprilli 2000. aasta soovitusega 2000/303/EÜ sõiduautode süsinikdioksiidiheite vähendamise kohta (KAMA)²⁶ ja komisjoni 13. aprilli 2000. aasta soovitusega 2000/304/EÜ sõiduautode süsinikdioksiidiheite vähendamise kohta (JAMA)²⁷.~~

↓ 443/2009 (kohandatud)	põhjendus 8
----------------------------	-------------

~~7. veebruaril 2007 võttis komisjon vastu kaks paralleelset teatist: „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused” ning „21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik” (CARS 21). Teatistes toonitati, et kuigi on tehtud edusamme teel 140 g-se CO₂/km sihttaseme saavutamisele 2008. 2009. aastaks, ei õnnestu saavutada ühenduse eesmärki, milleks on heitkoguste tase 120 g CO₂/km 2012. aastaks, ilma täiendavate meetmeteta.~~

↓ 510/2011 (kohandatud)	põhjendus 8
----------------------------	-------------

~~Väikeste tarbesõidukitega seotud heite eesmärkide rakendamise sätted peaksid olema kooskõlas õigusraamistikuga, millega rakendatakse uute sõiduautodega seotud heite eesmarke, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruses (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames²⁸.~~

²⁵ EÜTL 40, 13.2.1999, lk 49.

²⁶ EÜTL 100, 20.4.2000, lk 55.

²⁷ EÜTL 100, 20.4.2000, lk 57.

²⁸ ELTL 140, 5.6.2009, lk 1.

↓ 443/2009 põhjendus 9
(kohandatud)

~~Teatistes esitati terviklik lähenemisviis ühenduse sihttaseme (120 g CO₂/km) saavutamiseks 2012. aastaks ja teatati, et komisjon esitab ettepaneku kõnealuse eesmärgi saavutamiseks vajaliku õigusraamistiku kohta, keskendudes kohustuslikule süsinikdioksiidideidete vähendamisele, et saavutada sihttase — uue autopargi heitkoguste keskmine tase 130 g CO₂/km sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil. Kooskõlas tootjate võetud vabatahtlike kohustustega hõlmab kõnealune lähenemisviis aspekte, mida on võetud arvesse sõiduautode süsinikdioksiidideidete mõõtmisel vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrusele (EÜ) nr 715/2007 (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi ja hooldustebe kättesaadavust)²⁹. Süsinikdioksiidideidete vähendatakse veel 10 g CO₂/km või samaväärse koguse võrra, kui see on tehniliselt vajalik, muude tehnoloogiliste täiustuste ja säästvate biokütuste suurenenud kasutamise abil.~~

↓ 443/2009 põhjendus 10
(kohandatud)

- (18) ~~Õigusraamistik, mida rakendatakse millega rakendatakse uue auto~~ ☒ ja väikeste tarbesõidukite ☒ pargi ~~keskmiste heidete sihttasemete suhtes~~ keskmise heite sihttasest, peaks tagama konkurentsi seisukohast neutraalsed ning sotsiaalselt võrdsed ja jätkusuutlikud ~~heitkoguste~~ heite vähendamise sihttasemed, mis arvestavad erinevaid Euroopa autotootjaid ja millega välditakse nende vahel põhjendamatuid konkurentsimoonusi. ~~Õigusraamistik peaks olema kooskõlas üldise eesmärgiga saavutada ühenduse Kyoto sihttasemed ja seda peaksid täiendama muud kasutamiseiga seotud meetmed, näiteks diferentseeritud auto- ja energiamaksud.~~

↓ 443/2009 põhjendus 11

~~Euroopa Liidu ülddeklarves tuleks tagada piisavad rahalised vahendid selleks, et edendada maantee sõidukite süsinikdioksiidideidete radikaalselt vähendavate tehnoloogiate väljatöötamist.~~

↓ 443/2009 põhjendus 12
(kohandatud)
⇒ uus

- (19) Selleks et säilitada ~~auto~~ ☒ sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite ☒ turu mitmekesisus ja võime rahuldada tarbijate erinevaid vajadusi, tuleks ~~sõiduautode süsinikdioksiidideidete~~ kindlaks määrata CO₂-heidete sihttasemed ~~määratleda võrdeliselt auto~~ ☒ sõiduki ☒ kasulikkusega ~~lineaarselt, sõltuvana auto nn kasulikkusest.~~ ⇒ Leitakse, et kehtiva korraga on kooskõlas säilitada mass kasulikkuse

²⁹ ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

näitajana. Maanteeõiduks kasutatavate sõidukite massi paremaks väljendamiseks tuleks alates 2025. aastast massina kasutada töökorras sõiduki massi asemel sõiduki katsemassi, nagu on täpsustatud 1. juuni 2017. aasta määruses (EL) 2017/1151. ⇐
~~Pealegi on andmed sõidukite massi kohta kergesti kättesaadavad. Tuleks koguda andmeid teiste kasulikkust määravate parameetrite kohta, näiteks sõiduki jalajälg (rööbe korda teljevahe), et hõlbustada kasulikkusel põhineva lähenemisviisi pikemaajalist hindamist. Komisjon peaks andmete kättesaadavuse 2014. aastaks läbi vaatama ja vajaduse korral esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku kasulikkust määrava parameetri kohandamiseks.~~

⇓ uus

- (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 piirnormi 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.

⇓ 443/2009 põhjendus 13
(kohandatud)
⇒ uus

- ~~(22)~~ Käesoleva määruse eesmärk on innustada autotööstust investeerima ~~uutesse tehnoloogiatesse~~ uude tehnoloogiasse. Käesolevas määruses edendatakse aktiivselt ökoinnovatsiooni ja ⇒ sellega nähakse ette mehhanism, milles peaks olema võimalik arvesse võtta ⇐ ~~võetakse arvesse~~ tulevast tehnoloogia arengut. ~~Elkõige tuleks edendada uuenduslike käivitustehnoloogiate väljatöötamist, kuna need tekitavad märkimisväärselt vähem heiteid kui tavapärased sõiduautod. Sel viisil edendatakse Euroopa tööstuse pikaajalist konkurentsivõimet ja luuakse rohkem kvaliteetseid töökohti. Komisjon peaks kaaluma ökoinnovatsiooni meetmete lisamist määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 14 lõike 3 kohaste katsemenetluste läbivaatamisel, võttes arvesse sellise lisamise tehnilist ja majanduslikku mõju.~~ ⇒ 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. ⇐

↓ 510/2011 põhjendus 12

~~Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 1999. aasta direktiivis 1999/94/EÜ (milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitmetega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel) (³⁰) nõutakse juba praegu, et sõiduautode reklaammaterjalides esitataks lõppkasutajale ametlikud andmed sõiduki CO₂ heite ja kütusekulu kohta. Komisjon on oma 26. märtsi 2003. aasta soovitusel 2003/217/EÜ (direktiivi 1999/94/EÜ reklaammaterjale käsitlevate sätete muudele meediavaldkondadele kohaldamise kohta) (³¹) tõlgendanud seda nii, et see hõlmab ka reklaami. Direktiivi 1999/94/EÜ kohaldamisala tuleks seetõttu laiendada väikestele tarbesõidukitele, nii et kõigi väikeste tarbesõidukite reklaamimisel tuleks hiljemalt 2014. aastaks energia või hinnaalase teabe avaldamisel esitada lõppkasutajale ametlikud andmed sõiduki CO₂ heite ja kütusekulu kohta.~~

↓ uus

(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.

↓ 443/2009 põhjendus 14

~~Tunnistades pärast käesoleva määruse jõustumist turule viidavate väga madala süsinikdioksiidihetega sõidukite tehnoloogiate varajaste põlvkondade väga kõrgeid teadus- ja arendustöö ning ühiku tootmise kulusid, püütakse käesolevas määruses ajutiselt kiirendada ja hõlbustada väga madala süsinikdioksiidihetega sõidukite ühenduse turule viimist nende turustamise esialgsetes etappides.~~

↓ 443/2009 põhjendus 15
(kohandatud)

~~Teatud alternatiivkütuste kasutamine võib võimaldada märkimisväärset süsinikdioksiidi vähendamist kogu olelutsükli mõistes. Seepärast lisatakse käesolevasse määrusesse erisätted, mille eesmärk on edendada teatud alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite edasiarendamist ühenduse turul.~~

³⁰ EÜT L 12, 18.1.2000, lk 16.

³¹ ELT L 82, 29.3.2003, lk 33.

↓ 510/2011 põhjendus 15

~~Kütusekulu mõõtmise ja vastavate andmete kogumise parandamiseks tuleks komisjonil hiljemalt 1. jaanuariks 2012 kaaluda asjaomaste õigusaktide muutmist nii, et neis kohustatakse tootjaid Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta) ⁽²²⁾ II lisas määratletud N1-kategooria sõidukite tüübikinnituse taotlemiseks paigaldama kõigile sõidukitele kütusekulumõõdikud.~~

↓ 443/2009 põhjendus 16

~~Tagamaks kooskõla komisjoni autode süsinikdioksiidideid käsitleva strateegia raames vastu võetud lähenemisviisiga, eelkõige seoses autotootjate ühenduste võetud vabatahtlike kohustustega, tuleks sihttasemeid kohaldada ühenduses esmakordselt registreeritavate uute sõiduautode suhtes, mida ei ole varem, välja arvatud piiratud ajavahemikuks kuritarvituste vältimiseks, registreeritud väljaspool ühendust.~~

↓ 510/2011 põhjendus 16

~~Selleks et tagada kooskõla määrusega (EÜ) nr 443/2009 ja vältida kuritarvitamisi, tuleks sihttasemeid kohaldada liidus esimest korda registreeritud uute väikeste tarbesõidukite suhtes, mis ei ole varem väljaspool liitu registreeritud, välja arvatud piiratud aja jooksul.~~

↓ 510/2011 põhjendus 17

(24) Direktiiviga 2007/46/EÜ on kehtestatud ühtlustatud raamistik, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnituse andmiseks kõigile selle ~~reguleerimisalasel~~kohaldamisalasel 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.

↓ 443/2009 põhjendus 18

(25) Direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud ~~eriotstarbeliste sõidukitele~~eriotstarbeliste sõidukite suhtes kohaldatakse seoses tüübikinnitusega erinõudeid, seetõttu tuleks need käesoleva määruse ~~reguleerimisalast~~kohaldamisalast välja jätta. ~~Sõidukid, mis liigitatakse enne käesoleva määruse jõustumist kategooria M1 sõidukiteks ja mis on ehitatud spetsiaalselt kaubanduslikel eesmärkidel ja kohandatud ratastooli kasutamiseks sõidukis ning mis vastavad direktiivi 2007/46/EÜ II lisas sätestatud eriotstarbeliste sõidukite määratlusele, tuleks samuti käesoleva määruse~~

³² ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

~~reguleerimisalast vastavalt puuetega inimeste abistamise ühenduse poliitikale välja jätta.~~

↓ 510/2011 põhjendus 18
(kohandatud)

~~Tootjal peaks olema võimalus otsustada, kuidas ta käesoleva määruse kohase sihttaseme saavutab, ja tal peaks olema lubatud saavutada keskmine CO₂ heite tase kõikide tema uute sõidukite jaoks kokku, mitte iga üksiku sõiduki puhul. Seepärast peaks tootja tagama, et kõigi selliste liidus registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine eriheite tase, mille eest tootja vastutab, ei ületa selliste sõidukite jaoks kehtestatud keskmist heite sihttasest. Ülemineku hõlbustamiseks tuleks kõnealune nõue kehtestada järk-järgult ajavahemikus 2014. aastast kuni 2017. aastani. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.~~

↓ 443/2009 põhjendus 19
(kohandatud)

~~Tootjal peaks olema võimalus otsustada, kuidas ta käesoleva määruse kohase sihttaseme saavutab, ja süsinikdioksiidiheite keskmine tase tuleks saavutada kogu tema uue autopargi arvestuses, mitte iga üksiku auto puhul. Seetõttu peaks tootja tagama, et kõigi selliste ühenduses registreeritavate uute autode eriheite keskmine tase, mille eest tootja vastutab, ei ületa selliste autode jaoks kehtestatud heite keskmist sihttasest. Ülemineku hõlbustamiseks tuleks see nõue kehtestada järk-järgult aastatel 2012–2015.~~

↓ 510/2011 põhjendus 19
(kohandatud)

~~Selle tagamiseks, et sihttasemed kajastavad väike- ja nišitootjate eripära ja on kooskõlas tootja vähendamisvõimalustega, tuleks kõnealustele tootjatele kehtestada alternatiivsed heite vähendamise sihttasemed, mille puhul võetakse arvesse konkreetse tootja sõidukite tehnilisi võimalusi seoses CO₂ eriheite vähendamisega ja mis on vastavuses asjaomaste turusegmentide näitajatega. See erand tuleks kaasata I lisas sätestatud eriheite sihttasemetega läbivaatamisse, mis tuleks lõpule viia hiljemalt 2013. aasta alguseks.~~

↓ 443/2009 põhjendus 20
(kohandatud)
⇒ uus

~~(26)~~ Sama meetodit ei ole asjakohane kasutada heite vähendamise sihttasemetega ~~määratlemisel~~ kindlaksmääramisel suurtootjate ja käesolevas määruses sätestatud kriteeriumide alusel sõltumatuteks loetavate väiketootjate suhtes. Sellistel väiketootjatel peaksid olema ⇒ võimalik taotleda ⇐ alternatiivseid heite vähendamise sihttasemeid, mis on seotud antud tootja sõidukite tehnoloogilise potentsiaaliga vähendada oma ~~süsinikdioksiidi~~ CO₂-erihedid ning oleks kooskõlas asjaomaste

turusegmentide näitajatega. See erand tuleks kaasata I lisas sätestatud eriheite sihttasemete läbivaatamisse, mis tuleks lõpetada hiljemalt 2013. aasta alguseks.

↓ 333/2014 põhjendus 7
(kohandatud)
⇒ uus

- (27) Pidades silmas ebaproportsionaalset mõju, mida sõiduki kasulikkuse alusel kindlaksmääratud eriheite sihttaseme järgimine avaldab kõige väiksematele autotootjatele, suurt halduskoormust, mis on seotud erandite kehtestamisega, ning marginaalset kasu, mida saadakse selliste tootjate poolt müüdavate sõidukite süsinikdioksiidi CO₂-heite vähenemisest, ei tuleks kohaldada eriheite sihttasest ega ülemäärase 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. ⇒ Selleks et tagada nende tootjatele võimalikult kiiresti õiguskindlus, on väga oluline, et seda erandit kohaldataks alates 1. jaanuarist 2012.

↓ 333/2014 põhjendus 9
(kohandatud)
⇒ uus

- (28) Nišitootjatele ⇒ sõidukipargi sihttasemest 95 g CO₂/km ⇐ erandi tegemise korda tuleks jätkata pärast aastat 2020. Selleks tagab, et nišitootjad teeksid teevad heite vähendamiseks ⇒ kõnealuse sihttaseme järgimisel ⇐ siiski sama palju jõupingutusi kui suured autotootjad, tuleks alates 2020. aastast kohaldada neile sihttasest, mis on 45 % madalam kui nende keskmine eriheide 2007. aastal. ⇒ 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. ⇐

↓ 510/2011 põhjendus 20

Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva liidu strateegiaga kehtestati terviklik lähenemisviis, millega püütakse saavutada liidu sihttase 120 g CO₂/km 2012. aastaks ning samal ajal ka esitada pikemaajaline kava heite edasise vähendamise kohta. Määruses (EÜ) nr 443/2009 on kõnealust pikemaajalist kava arvesse võetud ja kehtestatud uute autode keskmiseks heitetasemeks 95 g CO₂/km. Selleks et tagada kooskõla kõnealuse lähenemisviisiga ja ettevõtjatele plaanimiskindlus, tuleks kehtestada väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheite pikaajaline sihttase, mis tuleb saavutada 2020. aastal.

↓ 443/2009 (kohandatud)	põhjendus 21
----------------------------	--------------

~~Niisutootjatel tuleks lubada kasutada alternatiivset sihttasest, mis on 25 % madalam kui nende süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase 2007. aastal. Andmete puudumisel tootja eriheite keskmise taseme kohta 2007. aastal tuleks määrata võrdväärne sihttase. See erand tuleks kaasata I lisas sätestatud eriheite sihttasemete läbivaatamisse, mis tuleks lõpule viia hiljemalt 2013. aasta alguseks.~~

↓ 443/2009 (kohandatud)	põhjendus 22
----------------------------	--------------

- (29) Kõigi selliste ~~ühenduses~~ ☒ liidus ☒ registreeritavate uute autode ☒ ja uute väikeste tarbesõidukite ☒ keskmise süsinikdioksiidi CO₂-eriheite keskmise taseme 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 määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt, tuleks kõnealuste ~~autode~~ ☒ sõidukite ☒ heitkoguseid heidet mõõta vastavalt ~~määruses (EÜ) nr 692/2008 sätestatud sõiduautode~~ ☒ kergsõidukite ☒ mõõtmise menetlusele ~~protseduurile, mis on sätestatud komisjoni~~ määruses (EÜ) nr 692/2008,³³ ☒ määruses (EL) 2017/1151 ning komisjoni rakendusmäärustes (EL) 2017/1152³⁴ ja (EL) 2017/1153³⁵ ☒. Saadud ~~süsinikdioksiidi~~ CO₂-heite väärtused tuleks kanda sõiduauto vastavustunnistusse, et võimaldada nende lisamist seirekavasse.
-

↓ 510/2011 (kohandatud)	põhjendus 22
----------------------------	--------------

- (30) Komplekteeritud ☒ väikeste tarbe ☒ sõidukite CO₂-eriheide tuleks ~~eraldada~~ omistada baassõidukite tootjale.

³³ 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).

³⁴ 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).

³⁵ 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).

↓ 510/2011 põhjendus 23

~~Komplekteeritud sõidukite CO₂-heite ja kütusesäästlikkuse näitajate representatiivsuse tagamiseks peaks komisjon tegema ettepaneku erimenetluse kehtestamiseks ja vajaduse korral kaaluma tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide läbivaatamist.~~

↓ uus

- (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 määruses (EL) 2017/1151 asjakohaselt arvesse võetud.
-

↓ 443/2009 põhjendus 23
(kohandatud)

- (32) Käesoleva määruse kohaste sihttasemete paindlikuks saavutamiseks võivad tootjad avatud, selgel ja mittediskrimineerival alusel kokku leppida ~~autoparkide ühendamises~~ heiteühenduse moodustamises. ~~Autoparkide ühendamise~~ Heiteühenduselepingu kestus ei tohiks ületada viit aastat, kuid lepingut võib uuendada. Kui mitu tootjat ~~ühendavad oma autopargid~~ moodustavad heiteühenduse, loetakse kõnealused tootjad oma käesoleva määruse kohased sihttasemed saavutanuks, juhul kui kogu ~~ühendatud autopargi heitekoguste keskmine tase~~ heiteühenduse keskmine heide ei ületa sellele ette nähtud ☒ eri ☐ ~~heitekoguste~~ sihttasest.
-

↓ uus

- (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.
-

↓ 443/2009 põhjendus 24

- (34) Käesoleva määruse kohastest sihttasemetest kinnipidamise tagamiseks on vajalik tõhus vastavuse tagamise mehhanism.

↓ uus

- (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 komisjoni 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.

↓ 443/2009 põhjendus 25
(kohandatud)
⇒ uus

- (37) Uute sõiduautode ☒ ja väikeste tarbesõidukite ☒ ~~süsinikdioksiidi eriheiteid~~ CO₂-erihedid mõõdetakse ~~ühenduses~~ ☒ 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 ~~ühenduses~~ ☒ liidus ☒ registreeritud uute autode ☒ ja väikeste tarbesõidukite ☒ kohta. Vastavuse hindamiseks kasutatavate andmete järjepidevuse ~~kindluse~~ 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. ⇐

↓ 443/2009 põhjendus 26
(kohandatud)

~~Direktiivis 2007/46/EÜ on sätestatud, et tootjad peavad igale uuele sõiduautole väljastama vastavustunnistuse ja et liikmesriigid võivad uue sõiduauto registreerimist ja kasutuselevõttu lubada ainult sel juhul, kui sellel on kehtiv vastavustunnistus. Liikmesriikide kogutavad andmed peaksid vastama tootja poolt sõiduautole väljastatud vastavustunnistusele ja põhinema ainult sellel allikal. Kui liikmesriigid põhjendatud juhtudel ei kasuta uue sõiduauto registreerimiseks ja kasutuselevõtuks vastavustunnistust, peaksid nad võtma vajalikud meetmed järelevalvemenetluse piisava täpsuse tagamiseks. Vastavustunnistuste andmete jaoks tuleks luua ühenduse standardandmebaas. Seda tuleks kasutada ühtse allikana, mis võimaldab liikmesriikidel lihtsamalt hallata oma registreerimisandmeid uute sõidukite registreerimisel.~~

↓ 510/2011 põhjendus 27
(kohandatud)

- (38) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata liidu tasandil. Tootja, kelle puhul keskmine CO₂-eriheidde keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates 2014. aasta 1. jaanuarist iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. ~~Maksu summa peaks sõltuma sellest, mil määral tootja heite sihttasest ületas. Kooskõla tagamiseks peaks maksusüsteem olema analoogne määruses (EÜ) nr 443/2009 sätestatud süsteemiga.~~ Ülemäärase heite maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuluna.
-

↓ 510/2011 põhjendus 28

- (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.
-

↓ 510/2011 põhjendus 29

- (40) Käesolev määrus ei tohiks piirata liidu konkurentsieeskirjade täielikku kohaldamist.
-

↓ 443/2009 põhjendus 30
(kohandatud)

~~Pikaajaliste eesmärkide saavutamiseks peaks komisjon kaaluma uusi meetodeid, eelkõige kõvera kallet, kasulikkuse parameetrit ja ülemääraste heitkoguste maksu kava.~~

↓ 510/2011 põhjendus 31

~~Maanteesõidukite kiirusel on suur mõju nende kütusetarbimisele ja CO₂-heitele. Lisaks võib väikeste tarbesõidukite kiiruse piirangute puudumise korral tekkida konkurents seoses maksimumkiirusega, mille tulemuseks võivad olla ülemõõdulised jõuseadmed ja ebatõhusus aeglasemal töörežiimil. Seepärast on asjakohane uurida, kuivõrd otstarbekas on laiendada nõukogu 10. veebruari 1992. aasta direktiivi 92/6/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses) (³⁶) reguleerimisala nii, et see hõlmaks ka käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvaid väikese tarbesõidukeid.~~

³⁶ EÜT L 57, 2.3.1992, lk 27.

↓ 443/2009 (kohandatud)	põhjendus 31
----------------------------	--------------

~~Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused³⁷.~~

↓ uus

- (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) kaudu saadud arvamusega³⁸ ja soovitusega, mille Euroopa Parlament esitas autotööstuses heite mõõtmise uurimise põhjal,³⁹ 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.
- (42) On ette nähtud, et 2024. aastal vaadatakse läbi [jõupingutuste jagamist käsitleva määruse ja heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi] raames tehtud edusammud. Seepärast on asjakohane hinnata käesoleva määruse tõhusust samal aastal, et kõigi nende õigusaktide alusel võetud meetmeid oleks võimalik hinnata kooskõlastatult ja sidusalt.
- (43) Määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 tuleks tunnistada kehtetuks alates 1. jaanuarist 2020.
-

↓ 333/2014 (kohandatud)	põhjendus 15
----------------------------	--------------

- (44) Selleks et tagada ☒ käesoleva ☒ määruse (EÜ) nr 443/2009 rakendamise ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. ~~Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁴⁰.~~

³⁷ EÜTL 184, 17.7.1999, lk 23.

³⁸ 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).

³⁹ Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2017. aasta soovitus nõukogule ja komisjonile autotööstuses heite mõõtmise uurimise põhjal (2016/2908(RSP)).

⁴⁰ ~~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).~~

↓ uus

- (45) Artikli 6 lõikega 8, artikli 7 lõigetega 7 ja 8, artikli 8 lõikega 3, artikli 11 lõikega 2, artikli 12 lõikega 3 ja artikli 14 lõikega 3 seotud rakendamisvolitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁴¹.

↓ 443/2009 põhjendus 32
(kohandatud)

~~Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus muuta seire ja aruandluse nõudeid, arvestades käesoleva määruse kohaldamisel saadud kogemusi, kehtestada meetodid ülemääraste heitkoguste maksu sissenõudmiseks, võtta vastu üksikasjalikud sätted teatavate tootjate suhtes kohaldatavate erandite kohta ning kohandada I lisa, et võtta arvesse ühenduses registreeritud uute sõiduautode massi arengut ja süsinikdioksiidi eriheite mõõtmist reguleeriva katsemenetluse muudatusi. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähem oluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.~~

↓ 333/2014 põhjendus 16
(kohandatud)
⇒ uus

- (46) ⇒ Selleks et muuta või täiendada käesoleva määruse mitteolulisi osi, ⇐ ~~Komisjonile tuleks anda volitused~~ peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi ☒ Euroopa Liidu ☒ toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, et muuta määruse (EÜ) nr 443/2009 II ☒ ja III ☒ lisa ☒ muutmise ☒ ☒ kohta ☒ seoses andmete esitatavate nõuete ja andmeparameetritega, täiendada eriheite sihttasemetest tehtava erandi tegemise kriteeriumide tõlgendamise eeskirju, eranditaotluste sisu ja ning süsinikdioksiidi CO₂-eriheite piiramise kavade sisu ja hindamist reguleerivaid eeskirju käsitlevate eeskirjade ☒ täiendamisega ☒, kohandada määruse (EÜ) nr 443/2009 I lisa ☒ artiklis 13 ☒ osutatud arvesuuruste M₀ ⇒ ja TM₀ ⇐ ⇒ ja artiklis 11 osutatud CO₂-heite ülempiiri 7 g/km ⇐ ☒ kohandamisega ☒ ☒ ning artikli 14 lõike 3 kohaste I lisa esitatud valemite kohandamisega ☒ uute sõiduautode keskmise massi eelmise kolme kalendriaasta keskmisega ning kohandada määruse (EÜ) nr 443/2009 I lisa toodud valemite. 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 kokkuleppes⁴² sätestatud põhimõtetega ☒. ☒ Selleks, et tagada ☒ Delegeeritud õigusaktide ☒ ettevalmistamises võrdne osalemine ☒ ettevalmistamisel ja koostamisel peaks

⁴¹ 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).

⁴² ELT L 123, 29.6.2007, lk 1.

~~komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama ja õigeaegse ning asjakohase edastamise, ☒ peaksid ☒ Euroopa Parlamentile ja nõukogule ☒ saada kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs delegeeritud õigusakte ettevalmistavate komisjoni eksperdirühmade koosolekutele ☒.~~

↓ 443/2009 põhjendus 33
(kohandatud)

~~Otsus nr 1753/2000/EÜ tuleks lihtsustamise ja õigusselguse huvides kehtetuks tunnistada.~~

↓ 510/2011 põhjendus 34
(kohandatud)

- (47) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt uute ☒ sõiduautode ja uute ☒ väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normide kehtestamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning selle ulatuse ja toime tõttu on seda parem 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,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

↓ 443/2009 (kohandatud)

Artikkel 1

Sisureguleerimise ja eesmärgid

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uute sõiduautode ☒ ja väikeste tarbesõidukite ☒ CO₂-heite normid, et tagada siseturu nõuetekohane toimimine. ~~süsinikdioksiidi heitenormid, et tagada siseturu nõuetekohane toimimine ja saavutada Euroopa Ühenduse üldeesmärk, milleks on uue autopargi keskmine heitkoguste tase 120 g CO₂/km. Käesoleva määrusega kehtestatakse uute sõiduautode keskmine süsinikdioksiidi heitkoguste tase 130 g CO₂/km (mis saavutatakse sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil), mida mõõdetakse kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega ning uuenduslike tehnoloogiatega.~~

↓ 510/2011 (kohandatud)

Artikkel 1

Sisu ja eesmärgid

~~1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele CO₂-heite nõuded. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele keskmine CO₂-heite tase 175 g CO₂/km, mis saavutatakse tänu sõidukitehnoloogia täiustamisele, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega, ning tänu innovatiivsetele tehnoloogialahendustele.~~

↓ 333/2014 artikli 1 lõige 1
(kohandatud)

~~Käesoleva määrusega kehtestatakse alates 2020. aastast liidus registreeritud uute sõiduautode keskmine heite sihttasemeks 95 g CO₂/km, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja määruse (EÜ) nr 692/2008 XII lisaga ja selle rakendusmeetmetega ning uuenduslike tehnoloogiatega.~~

↓ 253/2014 artikli 1 lõige 1
(kohandatud)
⇒ uus

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse alates ⇒ 1. jaanuarist 2020 liidus registreeritud uute sõiduautode ELi sõidukipargi keskmine CO₂-heite sihttase 95 g/km ⇐ ~~2020. aastast liidus registreeritud uute sõiduautode keskmine heite sihttasemeks 95 g CO₂/km~~ ja ⇒ liidus registreeritud uute väikeste tarbesõidukite ELi sõidukipargi ⇐ ⇔ keskmine CO₂-heite ⇔ sihttasemeks ⇒ sihttase 147 g/km; sihttasemeid ⇐ mõõdetakse ⇒ 31. detsembrini 2020 ⇐ kooskõlas määrusega (EÜ) nr ~~715/2007~~ ⇒ 692/2008 ning rakendusmäärustega (EL) 2017/1152 ja (EL) 2017/1153 ning alates 1. jaanuarist 2021 kooskõlas määrusega (EL) 2017/1151 ⇐ ja selle rakendusmeetmetega ning uuenduslike tehnoloogiatega.

↓ 443/2009 (kohandatud)
⇒ uus

3. ⇔ Komisjoni 2007. aasta teatise nõukogule ja Euroopa Parlamendile⁴³ ⇔ Ühenduse tervikliku lähenemisviisi osana täiendavad käesolevat määrust lisameetmed, mis vastavad vähendamisele 10 g CO₂/km võrra ⇔ on osutatud liidu ⇔ terviklikule lähenemisviisile, mille kohaselt täiendatakse käesolevat määrust ⇒ kuni 31. detsembrini 2024 ⇐ lisameetmetega, mille abil vähendatakse CO₂-heidet ~~10 g CO₂/km~~ 10 g/km võrra.

↓ uus

4. Alates 1. jaanuarist 2025 kehtivad ELi sõidukipargi suhtes järgmised sihttasemed:

⁴³ 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)).

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 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, mida on vähendatud 30 %.

↓ 443/2009 (kohandatud)

Artikkel 2

~~Reguleerimisala~~ Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse ☒ järgmiste ☒ mootorsõidukite suhtes:

a) direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratletud M₁-kategooria ~~mootorsõidukitele~~ mootorsõidukid (edaspidi „sõiduaudod“), mis registreeritakse ~~ühenduses~~ ☒ liidus ☒ esmakordselt ja mida ei ole varem registreeritud väljaspool ~~ühendust~~ ☒ liitu ☒ (edaspidi „uued sõiduaudod“);

~~2. Arvesse ei võeta eelnevat registreerimist väljaspool ühendust, mis on tehtud vähem kui kolm kuud enne ühenduses registreerimist.~~

~~3. Käesolevat määrust ei kohaldata direktiivi 2007/46/EÜ II lisa A osa punktis 5 määratletud eriotstarbelistele sõidukitele.~~

↓ 333/2014 artikli 1 lõige 2
(kohandatud)

~~4. Alates 1. jaanuarist 2012 ei kohaldata artiklit 4, artikli 8 lõike 4 punkte b ja e, artiklit 9 ja artikli 10 lõike 1 punkte a ja e selliste tootjate suhtes, kes on koos kõigi nendega seotud ettevõtjatega tootnud alla 1 000 liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uue sõiduauto.~~

↓ 510/2011 (kohandatud)

~~Artikkel 2~~

Reguleerimisala

- ~~1. Käesolevat määrust kohaldatakse b) direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud N₁-kategooria mootorsõidukite (võrdlusmassiga kuni 2 610 kg) suhtes ja selliste N₁-kategooria sõidukite suhtes mootorsõidukid (tuletatud massiga kuni 2 610 kg) ja sellised N₁-kategooria mootorsõidukid, millele laiendati tüübikinnitust 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.

↓ 253/2014 artikli 1 lõige 2
(kohandatud)
⇒ uus

4. Artiklit 4, artikli 87 lõike 4 punkte b ja c, artiklit 98 ja artikli 94 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☐.

↓ 443/2009 (kohandatud)

~~Artikkel 3~~

Mõisted

- ~~1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:~~
- ~~a) „süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase“ tootja puhul kõigi tootja toodetud uute sõiduautode süsinikdioksiidi eriheidete keskmine tase;~~
- ~~b) „vastavustunnistus“ direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 18 nimetatud tunnistus;~~

- ~~e) „tootja” isik või asutus, kes kooskõlas direktiiviga 2007/46/EÜ vastutab tüübikinnitusasutuse ees kõigi tüübikinnitusmenetluse aspektide eest ning toodangu vastavuse tagamise eest;~~
- ~~d) „mass” vastavustunnistusel esitatud ning direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktis 2.6 määratletud töökorras auto mass koos kerega;~~
- ~~e) „sõiduki jalajälg” sõiduki rööbe korrutatuna teljevahega vastavalt vastavustunnistuses esitatule ning direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktide 2.1 ja 2.3 määratlustele;~~
- ~~g) „eriheite sihttase” tootja puhul kõigi tootja toodetud uute sõiduautode I lisa kohaselt lubatud süsinikdioksiidi eriheidete keskmine või, kui tootja suhtes kohaldatakse artikli 11 kohast erandit, kõnealuse erandi kohaselt kindlaks määratud eriheite sihttase.~~

~~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:~~

↓333/2014 artikli 1 lõige 3
(kohandatud)

- ~~– õigus kasutada üle poole häälest või;~~

↓ 443/2009 (kohandatud)

- ~~– õigus nimetada ametisse rohkem kui pooled nõukogu, juhatuse või ettevõtjat seadusjärgselt esindava organi liikmed või~~
- ~~– õigus juhtida ettevõtja tegevust;~~
- ~~b) ettevõtjad, kellel otseselt või kaudselt on tootja suhtes punktis a loetletud õigused või volitused;~~
- ~~e) 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 e 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 kuni d osutatud temaga seotud ettevõtjale ja ühele või enamale kolmandale isikule.~~

Artikkel 3

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) ~~„CO₂-eriheite keskmine tase~~ keskmine CO₂-eriheide” – kõigi tootja toodetud ☒ uute sõiduautode või uute ☒ väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheite keskmine ~~CO₂-eriheite keskmine tase~~ 7;
- 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 ~~nimetatud~~ esitatud ning direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktis 2.6 määratletud töökorras ☒ sõiduauto või väikese tarbe ☒ sõiduki mass koos kerega;
- ~~h) „CO₂-eriheide” väikese tarbesõiduki heide, mida on mõõdetud vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ning mis on kindlaks määratud komplektse või komplekteeritud sõiduki vastavustunnistusel CO₂-heite kogusena (kombineeritult);~~

~~(f)h) „süsinikdioksiidi~~ CO₂-eriheide“ – sõiduauto või ☒ väikese tarbesõiduki ☒ CO₂-heide, mida mõõdetakse vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ~~mõõdetud ning vastavustunnistusel süsinikdioksiidi heitekogusena (kombineeritult) märgitud sõiduauto süsinikdioksiidi heitekogus~~ ☒ ja selle rakendusmäärustele ☒ ning mis kantakse ☒ sõiduki ☒ vastavustunnistusele

kui CO₂-kogueriheide (kogu tsükli heide). ~~Sõiduautode~~ Selliste sõiduautode ⇒ või väikeste tarbesõidukite ~~⇐ osas~~ puhul, mille tüüp ei ole määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt kinnitatud, tähendab „süsinikdioksiidi eriheide“ süsinikdioksiidi heitkoguseid, mis on mõõdetud määruses (EÜ) nr 692/2008 määratletud mõõtmisprotseduuri kohaselt või selliste sõiduautode süsinikdioksiidi heitkoguse kindlaksmääramiseks CO₂-eriheide sellist 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;

↓ 510/2011
⇒ uus

~~(i)~~(i), „sõiduki katteala“ – keskmine rööbe korda teljevahe, mis nagu need on märgitud vastavustunnistusel ja määratletud direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktides 2.1 ja 2.3;

~~(i)~~(i), „eriheite sihttase“ – tootja puhul ~~kõigi tootja valmistatud uute väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheite soovituslik keskmine tase~~ ⇒ aasta sihttase ⇐, mis määratakse kindlaks vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes kohaldatakse erandit vastavalt artiklile 10~~11~~, kõnealuse erandi kohaselt ~~kindlaks määratud~~ kindlaksmääratud eriheite sihttase;

↓ uus

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.

↓ 510/2011

~~(k)~~(n) „kasulik koormuskandevõime“ – 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 häälest 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

↓ uus

1. Tootja tagab, et tema keskmine CO₂-eriheide:

- a) ei ületa kalendriaastal 2020 eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisa A osa punktidele 1 ja 2 sõiduvahendite 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;

↓ 510/2011 (kohandatud)

⇒ uus

- b) ~~mitte ühelgi 1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal~~ ⇒ ajavahemikus 2021–2024 ⇐ tagavad kõik väikeste tarbesõidukite tootjad, et CO₂-eriheite keskmine tase 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 punktidele 5;

↓ uus

- c) ei ületa alates 2025. aastast mitte ühelgi kalendriaastal I lisa A või B osa punkti 6.3 kohaseid eriheite sihttasemeid.
-

↓ 510/2011 (kohandatud)

- ☒ 2. Kui väikeste tarbesõidukite kohta ~~☒ Kui andmed komplekteeritud sõiduki eriheite kohta ei ole kättesaadavad, kasutab baassõiduki tootja selle CO₂ eriheite keskmise taseme kindlaksmääramiseks ei ole komplekteeritud sõiduki eriheite andmed kättesaadavad, kasutab baassõiduki tootja keskmise CO₂-eriheite määramiseks baassõiduki eriheidet.~~

~~Iga tootja puhul võetakse CO₂-eriheite keskmise taseme kindlaksmääramisel arvesse järgmisi protsendimäärasid, mis näitavad, kui palju on asjakohasel aastal registreeritud iga tootja uusi väikesi tarbesõidukeid:~~

~~70 % 2014. aastal,~~

~~75 % 2015. aastal,~~

~~80 % 2016. aastal,~~

~~100 % alates 2017. aastast.~~

↓ 443/2009 (kohandatud)

Artikkel 4

Eriheite sihttasemed

~~1. jaanuaril 2012 algaval kalendriaastal ja kõigil järgnevatel kalendriaastatel tagab iga sõiduautode tootja, et tema süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ei ületa tema eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes kohaldatakse artikli 11 kohast erandit, vastavalt kõnealusele erandile.~~

↓ 333/2014 artikli 1 lõige 4
(kohandatud)

~~3. Tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme kindlaksmääramisel keskmise CO₂-eriheite määramisel võetakse arvesse kõnealusel aastal tootja registreeritud uute sõiduautode osakaalu järgmiselt:~~

~~65 % 2012. aastal,~~

- ~~75 % 2013. aastal,~~
~~80 % 2014. aastal,~~
~~100 % 2015. aastast kuni 2019. aastani,~~
– 95 % 2020. aastal,
– 100 % ~~alates 2020. aasta lõpust~~ alates 2021. aastast.
-

↓ 443/2009 (kohandatud)

~~Artikkel 5~~

~~Üliühikud~~

~~Süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme arvutamisel vastab iga uus sõiduauto, mille süsinikdioksiidi eriheide on alla 50 g CO₂/km,~~

~~3,5 autole 2012. aastal,~~

~~3,5 autole 2013. aastal,~~

~~2,5 autole 2014. aastal,~~

~~1,5 autole 2015. aastal,~~

~~1 autole alates 2016. aastast.~~

↓ 510/2011 (kohandatud)

~~Artikkel 5~~

~~Erisoodustused~~

~~CO₂ eriheite keskmise taseme arvutamisel vastab iga uus väike tarbesõiduk, mille CO₂ eriheide on väiksem kui 50 g CO₂/km:~~

~~3,5-le väikesele tarbesõidukile 2014. aastal,~~

~~3,5-le väikesele tarbesõidukile 2015. aastal,~~

~~2,5-le väikesele tarbesõidukile 2016. aastal,~~

~~1,5-le väikesele tarbesõidukile 2017. aastal,~~

~~1-le väikesele tarbesõidukile 2018. aastal.~~

~~Erisoodustuste kehtivuse ajal võetakse uute väikeste tarbesõidukite, mille CO₂-eriheide on alla 50 g CO₂/km ja mida arvestatakse esimeses lõigus sätestatud kordajate kasutamisel, arvuks mitte rohkem kui 25 000 väikest tarbesõidukit ühe tootja kohta.~~

↓ 333/2014 artikli 1 lõige 5
⇒ uus

Artikkel 5~~a~~

Üliühikud eesmärgi 95 g CO₂ kilomeetri kohta Erisoodustused CO₂-eriheite sihttaseme 95 g/km saavutamiseks

~~Süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme arvutamisel vastab iga uus sõiduauto, mille süsinikdioksiidi eriheide on alla 50 g CO₂/km. 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,

~~aastal, millel auto ajavahemiku 2020–2022 jooksul on registreeritud vastavalt registreerimise aastale ajavahemikul 2020–2022, kusjuures CO₂-eriheite ülempiir on 7,5 g/km kõnealusel perioodil iga tootja kohta võttes arvesse iga tootja CO₂-eriheite ülempiiri 7,5 g/km kõnealusel ajavahemikul~~⇒ ning rakendusmääruse (EL) 2017/1153 artiklit 5 ⇐.

↓ 443/2009 (kohandatud)

Artikkel 6

~~Eriheite sihttase alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite jaoks~~

~~Et saaks kindlaks teha, kas tootja peab kinni oma artiklis 4 nimetatud eriheite sihttasemest, vähendatakse kuni 31. detsembrini 2015 iga ühenduse asjakohastele õigusaktidele või Euroopa tehnilistele normidele vastava sõiduki osas, mis kasutab 85 % etanoolisisaldusega bensiini („E85”), süsinikdioksiidi eriheidet 5 %, võttes arvesse biokütuste kasutamiseiga seotud tehnilisi ja heitkoguseid vähendavaid võimalusi. Nimetatud vähendamist kohaldatakse ainult juhul, kui vähemalt 30 % bensiinijaamadest liikmesriigis, kus sõiduk on registreeritud, pakub sellist alternatiivkütust, mis vastab ühenduse asjakohastes õigusaktides biokütustele sätestatud säästvuse kriteeriumidele.~~

~~Artikkel 6~~

~~Alternatiivkütustega käitavate väikeste tarbesõidukite eriheite sihttasemed~~

~~Et teha kindlaks, kas tootja peab kinni artiklis 4 osutatud talle määratud eriheite sihttasemest, vähendatakse 31. detsembriks 2015 CO₂ eriheidet 5 % võrra iga väikese tarbesõiduki kohta, mis vastab liidu asjaomastele õigusaktidele või Euroopa tehnilistele normidele ning mis võib kasutada 85 % bioetanooli sisaldusega bensiini („E85”), võttes arvesse biokütuste kasutamise seotud suuremaid tehnilisi ja heitkoguste piiramise võimalusi. Nimetatud vähendamist kohaldatakse ainult juhul, kui vähemalt 30 % bensiinijaamadest liikmesriigis, kus väike tarbesõiduk on registreeritud, pakub sellist alternatiivkütust, mis vastab liidu asjaomastes õigusaktides biokütuste suhtes kehtestatud säästvuse kriteeriumidele.~~

~~Artikkel 76~~

Heiteühenduse moodustamine

1. ~~Uute väikeste tarbesõidukite~~ Tootjad, kelle suhtes ei kohaldata artikli ~~11~~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 ~~või enne seda~~ 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 ~~98~~ 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 ~~98~~ 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 ~~89~~ 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) ~~CO₂-eriheite keskmine tase~~ 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. ~~Välja arvatud lõike 3 kohase teate puhul, käsitatakse tootjaid, kes osalevad heiteühenduses, mille kohta on komisjonile esitatud teave, artikli 4 kohaste kohustuste täitmisel ühe tootjana~~ 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 ~~87~~ lõikes 4 osutatud keskregistris.

↓ uus

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.

↓ 443/2009 (kohandatud)

~~Artikkel 7~~

Autoparkide ühendamine

- ~~1. Tootjad, kelle suhtes ei kohaldata artikli 11 kohast erandit, võivad artikli 4 kohaste kohustuste täitmiseks oma autopargid ühendada.~~

~~2. Leping autoparkide ühendamiseks võib käsitleda ühte või mitut kalendriaastat, tingimusel et lepingu kogukestus ei ületa viit kalendriaastat ja et leping sõlmitakse hiljemalt 31. detsembril või enne seda esimesel sellisel kalendriaastal, mil heitkogused ühendatakse. Tootjad, kes soovivad oma autopargid ühendada, esitavad komisjonile järgmise teabe:~~

~~a) tootjad, kes oma autopargid ühendavad;~~

~~b) ühendatud autopargi haldajaks määratud tootja, kes on ühendatud autopargi kontaktpunkt ja kes vastutab ühendatud autopargi suhtes artikli 9 kohaselt kohaldatava ülemääraste heitkoguste maksu maksmise eest, ning~~

~~c) tõendid selle kohta, et ühendatud autopargi haldaja on suuteline täitma punktis b nimetatud kohustusi.~~

~~3. Kui autopargi haldaja ei täida kohustust maksta ühendatud autopargi suhtes artikli 9 kohaselt kohaldatavat ülemääraste heitkoguste maksu, teavitab komisjon sellest tootjaid.~~

~~4. Autopargid ühendanud tootjad teavitavad komisjoni ühiselt ühendatud autopargi haldaja või tema finantsseisundi muutusest niivõrd, kui võrd see võib mõjutada tema võimet maksta ühendatud autopargi suhtes artikli 9 kohaselt kohaldatavat ülemääraste heitkoguste maksu, ning selle liikmete muutusest või ühendatud autopargi likvideerimisest.~~

~~5. Tootjad võivad oma autopargid ühendada, tingimusel et nende lepingud on kooskõlas asutamislepingu artiklitega 81 ja 82 ning et nad võimaldavad igal tootjal, kes soovib saada ühendatud autopargi liikmeks, osaleda avatud, selgel ja mittediskrimineerival alusel majanduslikult mõistlikel tingimustel. Ilma et see piiraks ühenduse konkurentsieeskirjade üldist kohaldamist selliste ühendatud autoparkide suhtes, peavad kõik ühendatud autopargi liikmed välistama mis tahes andme- ja teabevahetuse autoparkide ühendamise raames, välja arvatud kui see puudutab järgmist teavet:~~

~~a) süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase;~~

~~b) süsinikdioksiidi eriheite sihttase;~~

~~c) registreeritud sõidukite koguarv.~~

~~6. Lõiget 5 ei kohaldata, kui kõik ühendatud autopargi tootjad moodustavad osa samast seotud tootjate rühmast.~~

~~7. Välja arvatud lõike 3 kohase teate puhul, käsitatakse tootjaid, kes osalevad ühendatud autopargis, mille kohta on komisjonile esitatud teavet, artikli 4 kohaste kohustuste täitmisel ühe tootjana. Seire ja aruandluse andmed üksikute tootjate ja ühendatud autoparkide kohta salvestatakse, neist teavitatakse ning need tehakse kättesaadavaks artikli 8 lõikes 4 osutatud keskregistris.~~

Artikkel ~~8~~7

Keskiste heitkoguste seire ja sellekohane aruandlus

~~1. Alates 1. jaanuarist 2010 ja igal järgneval Igal kalendriaastal registreerivad liikmesriigid andmed iga 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 liikmesriikides igas liikmesriigis. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada andmebüroode aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine. Iga liikmesriik tagab, et sõiduautode, mille tüüp ei ole kinnitatud määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt, süsinikdioksiidi CO₂-eriheide mõõdetakse ja kantakse vastavustunnistusele.

2. ~~Alates 2011. aastast~~ Iga aasta 28. veebruariks ~~määravad liikmesriigid~~ teeb iga liikmesriik eelneva kalendriaasta kohta kindlaks II ☒ ja III ☒ lisa ~~AD~~ osas loetletud andmed ja ~~esitab~~ esitab need komisjonile. Andmed edastatakse II lisa ~~BC~~ 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 ~~alates 2011. aastast~~ iga aasta 30. juuniks arvutab iga tootja kohta ~~esialgu välja~~
 - a) ~~süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme eelneval~~ esialgse keskmise CO₂-eriheite eelmisel kalendriaastal;
 - b) ~~tootja eriheite sihttaseme eelneval~~ esialgse eriheite sihttaseme eelmisel kalendriaastal; ~~ning~~
 - c) ~~erinevuse tootja eelneva kalendriaasta süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme~~ 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 süsinikdioksiidi eriheidete 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. Kui komisjon leiab lõike 5 kohaste arvutuste alusel 2010. või 2011. kalendriaasta kohta, et tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase kõnealusel aastal ületab tootja eriheite sihttasest kõnealusel aastal, teavitab komisjon sellest tootjat.~~

↓ 443/2009 (kohandatud)

76. Liikmesriigid nimetavad seireandmete kogumiseks ja edastamiseks vastavalt käesolevale määrusele pädeva asutuse ning teatavad sellest komisjonile hiljemalt 8. detsember 2009. Seejärel teavitab komisjon sellest Euroopa Parlamenti ja nõukogu.

↓ 510/2011 (kohandatud)

~~8. Igas liikmesriigis vastutab käesoleva määruse kohase seireandmete kogumise ja teatamise eest pädev asutus, kes määratakse kooskõlas määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 8 lõikega 7.~~

↓ uus

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

↓ 443/2009 (kohandatud)

~~8. Liikmesriigid esitavad komisjonile iga artikli 6 kohaldamise kalendriaasta kohta andmed selles artiklis osutatud E85 müüvate bensiinjaaamade osakaalu ja säästvuse kriteeriumide täitmise kohta.~~

↓ 333/2014 artikli 1 lõige 6
(kohandatud)

9.7. Komisjon võtab rakendusaktidena vastu ~~käesoleva artikli~~ ☒ lõigete 1–7 ☒ kohast seiret ja andmete esitamist käsitlevate menetluste ning II lisa kohaldamise üksikasjalikud eeskirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli ~~14~~ 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga ~~14a~~ 16 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta II ☒ ja III ☒ lisas ~~sätetatud andmetele esitatavaid nõudeid ja andmeparametreid~~ esitatud andmenõudeid ja -näitajaid.

↓ uus

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 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.

↓ 510/2011 (kohandatud)

~~Artikkel 8~~

~~Keskmise heite seire ja sellekohane aruandlus~~

~~1. 1. jaanuaril 2012 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal talletavad liikmesriigid andmed iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt II lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele iga liikmesriigis. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine.~~

~~2. Alates 2013. aastast iga aasta 28. veebruariks määravad liikmesriigid eelmise kalendriaasta kohta kindlaks II lisa B osas loetletud andmed ja esitavad need komisjonile. Andmed edastatakse II lisa C osas esitatud vormi kohaselt.~~

~~3. Komisjoni taotluse korral edastavad liikmesriigid lisaks kõik lõike 1 kohaselt kogutud andmed.~~

~~4. Komisjon peab käesoleva artikli alusel liikmesriikide esitatud andmete keskregistrit ja nimetatud register on avalik. Hiljemalt 30. juuniks 2013 ja igal järgmisel aastal arvutab komisjon iga tootja kohta esialgu välja:~~

~~a) CO₂ eriheite keskmise taseme eelmisel kalendriaastal;~~

~~b) eriheite sihttaseme eelmisel kalendriaastal;~~

~~c) erinevuse tootja eelmise kalendriaasta CO₂ eriheite keskmise taseme ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahel.~~

~~Komisjon teavitab iga tootjat oma esialgsetest arvutustest selle tootja kohta. Teade sisaldab andmeid uute registreeritud väikeste tarbesõidukite arvu kohta liikmesriikide kaupa ja nende CO₂ eriheidete kohta.~~

~~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.~~

~~6. Komisjon vaatab tootjalt saadud teated läbi ning hiljemalt 31. oktoobriks kas kinnitab lõike 4 kohaste esialgsete arvutuste tulemused või muudab neid.~~

~~7. 2012. ja 2013. kalendriaasta kohta teatab komisjon lõike 5 kohastele arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja CO₂-eriheite keskmine tase ületab tootja eriheite sihttasel.~~

~~8. Igas liikmesriigis vastutab käesoleva määruse kohase seireandmete kogumise ja teatamise eest pädev asutus, kes määratakse kooskõlas määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 8 lõikega 7.~~

~~9. Komisjon võtab vastu käesoleva artikli kohase seire ja andmete esitamise üksikasjalikud eeskirjad ning II lisa rakenduseeskirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.~~

~~Käesoleva määruse kohaldamisel saadud kogemuste arvessevõtmiseks võib komisjon muuta II lisa delegeeritud õigusaktidega vastavalt artiklile 15 ning artiklites 16 ja 17 sätestatud tingimustel.~~

~~109.~~ Samuti koguvad ja teatavad liikmesriigid kooskõlas käesoleva artikliga andmed direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M₂- ja N₂-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2 610 kg) ja selliste sõidukite registreerimise kohta, millele laiendati tüübikinnitust tüübikinnitus laiendatud kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

↓ 510/2011 (kohandatud)
⇒ uus

Artikkel ~~89~~

Ülemäärase heite maks

1. ~~Ajavahemikuks 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini 2014 ja seejärel ilga järgmise kalendriaasta kohta, mil tootja keskmine CO₂-eriheide ületab tema eriheite sihttasel, kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja jaoks, nagu on asjakohane, kui tootja CO₂-eriheite keskmine tase ületab tema eriheite sihttasel.~~

2. Lõikes 1 sätestatud ülemäärase heite maksu summa arvutatakse ~~järgmiste valemite abil järgmise valemiga:~~

~~a) 2014. aastast kuni 2018. aastani:~~

~~i) kui ülemäärane heide on suurem kui 3 g CO₂/km:~~

~~((ülemäärane heide - 3 g CO₂/km) × 95 eurot + 45 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;~~

~~ii) kui ülemäärane heide on suurem kui 2 g CO₂/km, kuid väiksem kui 3 g CO₂/km:~~

~~((ülemäärane heide - 2 g CO₂/km) × 25 eurot + 20 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;~~

~~iii) kui ülemäärane heide on suurem kui 1 g CO₂/km, kuid väiksem kui 2 g CO₂/km;~~

~~((ülemäärane heide – 1 g CO₂/km) × 15 eurot + 5 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;~~

~~iv) kui ülemäärane heide on kuni 1 g CO₂/km;~~

~~(ülemäärane heide × 5 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;~~

~~b) alates 2019.~~

~~aastast: ülemäärane heide × 95 eurot × uute ☒ registreeritud ☒ väikeste tarbesõidukite arv.~~

Käesolevas artiklis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- ~~– „ülemäärane heide“ – selline grammide positiivne lähima kolme kümnendkohani ümardatud arv kilomeetri kohta, mille võrra tootja CO₂ eriheite keskmine tase, võttes arvesse artikli 12 kohaselt kinnitatud innovatiivsete tehnoloogialahenduste abil saavutatud CO₂ heite vähenemist, ületab kolme kümnendkohani ümardatud vahe (g/km), mille võrra tootja keskmine CO₂-erihede, mille puhul on arvestatud artikli 12 kohaselt kinnitatud innovatiivsete tehnoloogialahendustega saavutatud CO₂-heite vähenemist, ületab tootja erihede sihttasel kalendriaastal või kalendriaasta osal, mille suhtes kohaldatakse artiklis 4 sätestatud kohustust, kui kõnealune vahe on positiivne; ning~~
- ~~– „uute ☒ registreeritud ☒ väikeste tarbesõidukite arv“ – asjaomase tootja valmistatud ja kõnealuses ajavahemikus registreeritud uute ☒ sõiduautode või uute ☒ väikeste tarbesõidukite arv ⇒ eraldi arvestatult ⇐ vastavalt artiklis 4 artikli 4 lõikes 3 artiklis 4 lõikes 3 sätestatud järkjärgulise suurendamise kriteeriumidele.~~

~~3. Komisjon võtab vastu käesoleva artikli lõike 1 kohase ülemäärase heite maksu kogumise täpse korra. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.~~

~~4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse Euroopa Liidu üldeelarves tuluna.~~

↓ 443/2009 (kohandatud)

~~Artikkel 9~~

~~Ülemääraste heitekoguste maks~~

~~1. Alates 2012. aastast, kui tootja süsinikdioksiidi erihede keskmine tase ületab igal kalendriaastal tootja erihede sihttasel kõnealusel aastal, kohaldab komisjon tootja suhtes või ühendatud autopargi puhul autopargi haldaja suhtes ülemääraste heitekoguste maksu.~~

~~2. Lõikes 1 sätestatud ülemääraste heitkoguste maksu summa arvutatakse järgmiste valemite abil:~~

~~a) aastatel 2012 kuni 2018:~~

~~i) kui tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ületab eriheite sihttasest rohkem kui 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{ülemäärane heitkogus} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{uute sõiduautode arv};$$~~

~~ii) kui tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ületab eriheite sihttasest rohkem kui 2 g CO₂/km, kuid alla 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{ülemäärane heitkogus} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{uute sõiduautode arv};$$~~

~~iii) kui tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ületab eriheite sihttasest rohkem kui 1 g CO₂/km, kuid alla 2 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{ülemäärane heitkogus} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g v/km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{uute sõiduautode arv};$$~~

~~iv) kui tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ületab eriheite sihttasest mitte rohkem kui 1 g CO₂/km:~~

~~$$(\text{ülemäärane heitkogus} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{uute sõiduautode arv};$$~~

~~b) alates 2019. aastast:~~

~~$$(\text{ülemäärane heitkogus} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{uute sõiduautode arv};$$~~

~~Käesoleva artikli tähenduses on „ülemäärane heitkogus”, määratletuna artikli 4 kohaselt, grammide positiivne arv kilomeetri kohta, mille võrra tootja eriheite keskmine tase võttes arvesse heakskiidetud uuenduslike tehnoloogiate tõttu saavutatud süsinikdioksiidihite vähenemist ületas tootja eriheite sihttasest kalendriaastal, ümardatuna lähima kolme kümnendkohani; ning „uute sõiduautode arv” on tootja toodetud uute sõiduautode arv, mis kõnealusel aastal registreeriti vastavalt artiklis 4 sätestatud järkjärgulise kasutuselevõtu kriteeriumidele.~~

↓ 333/2014 artikli 1 lõige 7

3. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks käesoleva artikli lõike 1 kohase ülemäärase heite maksu kogumise korra. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli ~~1544~~ lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

4. ~~Ülemääraste heite koguste~~ Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse ~~Euroopa~~ Liidu üldeelarves tuluna.

~~Artikkel 10~~

Tootjaid käsitleva teabe avaldamine

1. ~~Alates 2011. aastast iga aasta 31. oktoobriks avaldab komisjon nimekirja, milles esitatakse iga tootja kohta järgmised andmed:~~

- a) ~~tootja eriheite sihttase eelnevals kalendriaastaks;~~
- b) ~~tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase eelneval kalendriaastal;~~
- c) ~~erinevus tootja eelneva kalendriaasta süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahel;~~
- d) ~~uute sõiduautode süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ühenduses eelneval kalendriaastal ning~~
- e) ~~kõigi uute sõiduautode keskmine mass ühenduses eelneval kalendriaastal.~~

2. ~~Alates 31. oktoobrist 2013 sisaldab lõike 1 kohaselt avaldatud nimekiri teavet ka selle kohta, kas tootja on eelneval kalendriaastal järginud artikli 4 nõudeid.~~

~~Artikkel 10~~

Tootjaid käsitleva teabe avaldamine

1. Komisjon avaldab ~~31. oktoobriks 2013 ja~~ iga järgmise aasta 31. oktoobriks ☒ rakendusakti abil ☒ nimekirja, milles on esitatud ~~iga tootja kohta~~ järgmised andmed:

- a) ☒ iga ☒ tootja eriheite sihttase eelmisel kalendriaastal;
- b) ☒ iga ☒ tootja keskmine CO₂-erihede ~~erihete keskmine tase~~ eelmisel kalendriaastal;
- c) erinevus tootja eelmise kalendriaasta keskmise CO₂-erihete ~~keskmise taseme~~ ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahel;
- d) kõigi liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uute ☒ sõiduautode ja ☒ väikeste tarbesõidukite keskmine CO₂-erihede ~~erihete keskmine tase~~;

e) kõigi ⇒ kuni 31. detsembrini 2020 ⇐ liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud ☒ uute sõiduautode ja ☒ uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine ⇒ töökorras sõiduki ⇐ mass;₂

↓ uus

f) kõigi liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine katsemas.

↓ 510/2011 (kohandatud)

2. ~~Alates 31. oktoobrist 2015 on ELi~~ Lõike 1 kohaselt avaldatud nimekirjas ~~esitatud~~ esitatakse ka teave selle kohta, kas tootja on eelmisel kalendriaastal täitnud artikli 4 nõudeid.

↓ uus

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 a₂₀₂₁, a₂₀₂₅ ja a₂₀₃₀ väärtused, mille komisjon on arvutanud I lisa A ja B osa punkti 6.2 kohaselt.

↓ 510/2011 (kohandatud)

⇒ uus

Artikkel ~~11~~10

Teatavate tootjate suhtes tehtavad erandid

1. I lisa kohaselt arvutatud eriheite sihttasemest tehtava erandi kohaldamise taotluse võib esitada tootja, kelle valmistatud ☒ uusi sõiduautosid ☒ on liidus registreeritud vähem kui ☒ 10 000 või ☒ kelle valmistatud uusi väikesi tarbesõidukeid on liidus ~~kalendriaasta kohta~~ 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 sõiduautosid ☒ 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 $\Rightarrow$ (võimalik pikendada) $\Leftarrow$. 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 $\boxtimes$ sõiduautode või $\boxtimes$ väikeste tarbesõidukite kohta, sealhulgas ~~mass- ja~~ kõnealuste $\boxtimes$ sõiduautode või $\boxtimes$ väikeste tarbesõidukite $\Rightarrow$ katse $\Leftarrow$ ~~mass ja CO₂-eriheidet~~ eriheite tasemed, ning
 - d) eriheite sihttase, mis on kooskõlas tootja võimalustega vähendada heidet, sealhulgas majanduslike ja tehnoloogiliste võimalustega vähendada CO₂-eriheidet ja võttes arvesse toodetava $\boxtimes$ sõiduauto või $\boxtimes$ 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 väikese tarbesõiduki tüübi turu eripära, teeb komisjon tootja suhtes erandi. $\Rightarrow$ Taotlus esitatakse hiljemalt erandi kohaldamise esimese aasta 31. oktoobriks. $\Leftarrow$

~~4. Tootja, kelle suhtes kohaldatakse erandit kooskõlas käesoleva artikliga, teatab komisjonile viivitamata kõigist muudatustest, mis mõjutavad või võivad mõjutada tootja vastavust erandi tegemise tingimustele.~~

~~5. Kui komisjon leiab lõike 4 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.~~

~~6. Kui tootja ei saavuta oma eriheite sihttasest, määrab komisjon tootjale artiklis 9 sätestatud ülemäärase heite maksu.~~

~~7. Komisjon võtab vastu käesoleva artikli lõikeid 1-6 täiendavad eeskirjad, milles käsitletakse muu hulgas erandi tegemise kriteeriumide tõlgendamist, taotluste sisu ning CO₂ eriheite keskmise taseme vähendamise kava sisu ja hinnangut, delegeeritud õigusaktidega vastavalt artiklile 15 ning artiklites 16 ja 17 sätestatud tingimustel.~~

~~8. Erandi kohaldamise taotlused koos tootavate andmetega, lõike 4 kohased teated, lõike 5 kohased tühistamisotsused ja lõike 6 kohased ülemäärase heite maksu määramise otsused ning kõik lõike 7 kohaselt vastu võetud aktid tehakse avalikkusele kättesaadavaks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2001. aasta määrusele (EÜ) nr 1049/2001 üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele.~~

~~Artikkel 11~~

~~Teatavate tootjate suhtes kohaldatavad erandid~~

~~1. Tootja võib esitada I lisa kohaselt arvatatud eriheite sihttasemest tehtava erandi kohaldamise taotluse, kui tootja valmistatud uusi sõiduautosid on ühenduses registreeritud vähem kui 10 000 iga kalendriaasta kohta ning~~

~~a) tootja ei kuulu seotud tootjate rühma või~~

~~b) tootja kuulub seotud tootjate rühma, kelle poolt kokku valmistatud uusi sõiduautosid on ühenduses registreeritud vähem kui 10 000 iga kalendriaasta kohta, või~~

~~c) tootja kuulub seotud tootjate rühma, kuid tal on oma tootmisüksused ja projekteerimiskeskus.~~

~~2. Lõike 1 kohaselt taotletud erandi võib teha kuni viieks kalendriaastaks. 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 kohta, sealhulgas mass ja kõnealuste sõiduautode süsinikdioksiidi eriheidete tasemed, ning~~

~~d) eriheite sihttase, mis on kooskõlas tootja heite vähendamise potentsiaaliga, sealhulgas majandusliku ja tehnoloogilise potentsiaaliga vähendada oma süsinikdioksiidi eriheidet ja võttes arvesse toodetava autotüübi turu eripära.~~

~~3. Kui komisjon leiab, et tootja vastab lõike 1 kohaselt taotletud erandi tegemise tingimustele ja et tootja esitatud süsinikdioksiidi eriheite sihttase on kooskõlas tootja heite vähendamise potentsiaaliga, sealhulgas majandusliku ja tehnoloogilise potentsiaaliga vähendada oma süsinikdioksiidi eriheidet, ja võttes arvesse toodetava autotüübi turu eripära, teeb komisjon tootja suhtes erandi.~~

4. Tootja, kes valmistab koos oma seotud ettevõtjatega ~~ühenduses~~ ☒ liidus ☐ igal kalendriaastal registreeritud uutest sõiduautodest 10 000 kuni 300 000 sõiduauto, võib esitada I lisa ☐ A osa punktide 1–4 ☐ kohaselt arvatatud 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;

↓ 333/2014 artikli 1 lõike 8
punkt b (kohandatud)

~~b) kui taotlus on seotud I lisa punkti 1 alapunktidega a ja b, sihttase, milleks on 25 % vähem heidet võrreldes süsinikdioksiidi eriheite keskmise tasemega 2007. aastal, või kui mitu seotud ettevõtjat esitavad ühe avalduse, 25 % vähem heidet võrreldes nende ettevõtjate põhjustatud süsinikdioksiidi eriheite keskmise tasemega 2007. aastal.~~

↓ 333/2014 artikli 1 lõike 8
punkt c

~~eb) kui taotlus on seotud I lisa punkti 1 alapunktiga e, sihttase, milleks on 45 % vähem heidet võrreldes süsinikdioksiidi eriheite keskmise tasemega keskmise CO₂-erihetega 2007. aastal, või kui mitu seotud ettevõtjat esitavad ühe avalduse, 45 % vähem heidet võrreldes nende ettevõtjate 2007. aasta põhjustatud süsinikdioksiidi eriheite keskmise tasemega keskmise CO₂-erihete keskmisega 2007. aastal.~~

↓ 443/2009

Kui andmed tootja ~~süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme~~ keskmise CO₂-erihete kohta 2007. aastal puuduvad, määrab komisjon samaväärse vähendamise sihttaseme, mis põhineb parimal kättesaadaval ~~süsinikdioksiidi~~CO₂-heite vähendamise tehnoloogial, mida kasutatakse massilt võrreldavates sõidautodes ja milles on võetud arvesse toodetud autotüübi turu eripära. Taotleja kasutab nimetatud sihttasest 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 erihete sihttasest, määrab komisjon tootjale artiklis ~~98~~ sätestatud ülemääraste heite ~~koguste~~ maksu.

↓ 333/2014 artikli 1 lõike 8 punkt d

8. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga ~~14a~~16 vastu delegeeritud õigusakte, milles sätestatakse käesoleva artikli lõikeid 1–7 täiendavad eeskirjad seoses erandi tegemise kriteeriumide tõlgendamisega, taotluste sisu ning ~~süsinikdioksiidi~~ CO₂-erihte vähendamise kavade sisu ja hindamisega.

↓ 443/2009

9. Erandi kohaldamise taotlused koos seda toetavate andmetega, lõike 5 kohased teated, lõike 6 kohased tühistamisotsused ja lõike 7 kohased ülemääraste heitkoguste maksude määramised ning kõik lõike 8 kohaselt vastu võetud meetmed tehakse avalikkusele kättesaadavaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu ~~30. mai 2001. aasta~~ määruse (EÜ) nr 1049/2001 ~~(üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele)~~⁴⁴ kohaselt.

Artikkel ~~11~~12

Keskkonnasäästlik uuendustegevus Ökoinnovatsioon

↓ 333/2014 artikli 1 lõike 9 punkt a
⇒ uus

1. ~~Uuenduslike~~ Innovatiivsete tehnoloogialahendustega või ~~uuenduslike~~ innovatiivsete tehnoloogialahenduste ühendamise (nn ~~uuenduslike~~ innovatiivsed tehnoloogiapaketid) ~~kasutamisega~~ saavutatud ~~süsinikdioksiidi~~ 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 ⇐ ~~süsinikdioksiidi~~ erihte ~~sihttaseme~~ vähendamisse võib olla kuni 7 g CO₂/km.

↓ uus

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

⁴⁴ 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).

↓ 443/2009 (kohandatud)
→ 333/2014 artikli 1 lõike 9
punkt b
⇒ uus

2. →₁ Komisjon võtab rakendusaktidega vastu lõikes 1 osutatud ~~uuenduslike~~ innovatiivsete tehnoloogialahenduste või ~~uuenduslike~~ innovatiivsete tehnoloogiapakettide heakskiitmise menetlust käsitlevad üksikasjalikud sätted. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 1544 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. ← Need üksikasjalikud sätted põhinevad järgmistel ~~uuenduslike~~ innovatiivse tehnoloogialahenduse kriteeriumidel:
- a) tarnija või tootja peab olema vastutav ~~uuenduslike~~ innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamise saavutatud ~~süsinikdioksiidi~~ CO₂-heite vähenemise eest;
 - b) ~~uuenduslike~~ innovatiivsed tehnoloogialahendused peavad ~~tõestatud~~ tõendatult vähendama ~~süsinikdioksiidi~~ CO₂-heidet;
 - c) ~~uuenduslike~~ innovatiivsed tehnoloogialahendused ei või kuuluda ~~süsinikdioksiidi~~ CO₂ mõõtmise standardsesse katsetsükklisse;
 - d) ~~või~~ ☒ innovatiivsed tehnoloogialahendused ei või kuuluda ☒ selliste kohustuslike sätete alla, mis tulenevad artiklis 1 nimetatud täiendavatest meetmetest, ~~mis vastavad vähendamisele 10 g/km~~ millega saavutatakse CO₂-heite vähenemine 10 g/km, ega saa olla kohustuslikud muude ~~ühenduse~~ ☒ liidu ☒ õigusaktide alusel.
⇒ Alates 1. jaanuarist 2025 ei kohaldata seda kriteeriumi kliimaseadmete tõhustamise suhtes. ⇐

↓ 333/2014 artikli 1 lõike 9
punkt c

3. Tarnija või tootja, kes taotleb meetme heakskiitmist ~~uuenduslike~~ innovatiivse tehnoloogialahendusena või ~~uuenduslike~~ innovatiivse tehnoloogiapakettina, esitab komisjonile aruande, millele on lisatud sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse kontrolliaruanne. Kui nimetatud meede ja muu heakskiidetud ~~uuenduslike~~ innovatiivne tehnoloogialahendus või ~~uuenduslike~~ innovatiivne tehnoloogiapakett võivad teineteist mõjutada, tehakse aruandesse sellise vastastikuse mõju kohta märge ja kontrolliaruandes hinnatakse, millisel määral see vastastikune mõju muudab ~~mõlemat~~ kummagi meetme abil saavutatud vähendamist.

↓ 443/2009

4. Komisjon kinnitab saavutatud vähendamise lõikes 2 sätestatud kriteeriumide alusel.

↓ 510/2011 (kohandatud)

~~Artikkel 12~~

Ökoinnovatsioon

↓ 253/2014 artikli 1 lõike 4
punkt a (kohandatud)

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

~~Nende tehnoloogiate kogupanus tootja CO₂-erihte sihttaseme vähendamisse võib olla kuni 7 g CO₂/km.~~

↓ 253/2014 artikli 1 lõike 4
punkt b (kohandatud)

~~2. Komisjon võtab 31. detsembriks 2012 rakendusaktidega vastu lõikes 1 osutatud innovatiivsete tehnoloogialahenduste või innovatiivsete tehnoloogiapakettide heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Need üksikasjalikud sätted on kooskõlas määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 lõike 2 kohaselt kehtestatud sätetega ja põhinevad järgmistel innovatiivsete tehnoloogialahenduste kriteeriumidel:~~

↓ 510/2011 (kohandatud)

~~a) tarnija või tootja peab olema vastutav innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamise saavutatud CO₂-säästu eest;~~

~~b) innovatiivsed tehnoloogialahendused peavad tõendatult vähendama CO₂-heidet;~~

~~c) innovatiivsed tehnoloogialahendused ei tohi kuuluda CO₂-möötmise standardsesse katsetsükklisse ega kohustuslike sätete alla, mis tulenevad määruse (EÜ) nr 443/2009 artiklis 1 osutatud täiendavatest meetmetest, mis vastavad vähendamisele 10 g CO₂/km võrra, ega saa olla kohustuslikud muude liidu õigusaktide alusel.~~

~~3. Tarnija või tootja, kes taotleb meetme heakskiitmist innovatiivse tehnoloogialahendusena, esitab komisjonile aruande, millele on lisatud sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse kontrollaruanne. Kui kõnealune meede ja muu heakskiidetud innovatiivne tehnoloogialahendus võivad teineteist mõjutada, tehakse aruandesse sellise~~

~~vastastikuse mõju kohta märke ja kontrollaruandes hinnatakse, mil määral see vastastikune mõju muudab mõlema meetme abil saavutatud vähendamist.~~

~~4. Komisjon kinnitab saavutatud vähendamise lõikes 2 sätestatud kriteeriumide alusel.~~

↓ uus

Artikkel 12

Tegelik CO₂-heide ja energiatarbimine

1. Komisjon jälgib ja hindab, kuivõrd esindavad tegelikkust CO₂-heide ja energiatarbimise näitajad, mis on määratud kindlaks vastavalt määrusele (EU) 2017/1151. Komisjon tagab, et üldsust teavitatakse selle esindavuse muutumisest aja jooksul.
2. Selleks tagab komisjon juurdepääsu tootjatelt või riikide ametiasutustelt saadud usaldusväärsetele isikustamata andmetele sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tegeliku CO₂-heide ja energiatarbimise kohta.
3. Komisjon võib võtta käesolevas artiklis osutatud meetmeid vastu rakendusaktidega kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

↓ 443/2009 (kohandatud)

Artikkel 13

Läbivaatamine ja aruandlus ☒ M₀ ja TM₀ kohandamine ☒

~~1. Komisjon esitab 2010. aastal Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande ühenduse tervikliku lähenemisviisi rakendamisel tehtud edusammudest väikesõidukite süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamiseks.~~

↓ uus

1. I lisa A ja B osas esitatud näitajaid M₀ ja TM₀ kohandatakse järgmiselt:

↓ 443/2009 (kohandatud)

⇒ uus

- ~~2. Hiljemalt 31. oktoobriks 2014 ☒ 2020 ☒ aastal ja seejärel iga kolme aasta järel võetakse vastu meetmed I lisa muutmiseks, et kohandada selles osutatud ☒ kohandatakse I lisa A osa punktides 1–5 esitatud ☒ arvusuuruse M₀ uute sõiduautode keskmise ⇒ töökorras sõiduki ⇐ massi eelmise kolme~~

kalendriaasta ⇒ (2017, 2018 ja 2019) ⇐ keskmisega. ⇒ Seda uut M₀-väärtust kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2012 kuni 31. detsembrini 2024; ⇐

↓ uus

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.

↓ 443/2009

~~Kõnealused meetmed jõustuvad esimest korda 1. jaanuaril 2016 ja seejärel iga kolme aasta järel.~~

↓ 333/2014 artikli 1 lõike 10 punkt a (kohandatud)

2. Komisjon võtab ~~need~~ ☒ lõikes 1 osutatud ☒ meetmed vastu delegeeritud õigusaktidega kooskõlas artikliga 16~~14a~~.

↓ 510/2011

Artikkel ~~13~~14

Läbivaatamine ja aruandlus

↓ uus

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/EL⁴⁵.

↓ 253/2014 artikli 1 lõike 5
punkt a (kohandatud)

~~1. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2015 läbi eriheite sihttasemed ja nende saavutamise meetodid ning muud käesoleva määruse aspektid, et kehtestada uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite sihttasemed 2020. aastale järgnevas perioodiks. Sellega seoses peab hinnang selle kohta, mil määral tuleb heidet vähendada, olema kooskõlas liidu pikaajaliste kliimaeesmärkidega ning väikeste tarbesõidukite CO₂-heite kulutõhusaks vähendamiseks vajaliku tehnoloogia väljatöötamise mõjuga. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta. Aruanne hõlmab kõiki asjakohaseid ettepanekuid käesoleva määruse muutmiseks, sealhulgas võimaliku realistliku ja saavutatava sihttaseme kindlaksmääramist, mis põhineks põhjalikul mõju hindamisel, mille puhul võetakse arvesse väikseid tarbesõidukeid tootvate ettevõtete ja nendega seotud tööstusharude jätkuvat konkurentsivõimet. Selliste ettepanekute väljatöötamisel tagab komisjon, et need on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalsed ning sotsiaalselt õiglased ja säästvad.~~

↓ 510/2011 (kohandatud)

~~2. Vajaduse korral esitab komisjon 2014. aastaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku lisada käesolevasse määrusesse direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavad N₂ ja M₂ kategooria mootorsõidukid (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja sõidukid, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2, pidades silmas pikaajalise sihttaseme saavutamist alates 2020. aastast.~~

~~3. Pärast mõju hindamist avaldab komisjon 2014. aastaks aruande sõiduki katteala ja kasuliku koormuse andmete kättesaadavuse ja nende kasutamise kohta kasulikkuse parameetrina, et määrata kindlaks eriheite sihttasemed, ning vajaduse korral esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku I lisa muutmiseks vastavalt seadusandlikule tavamenetlusele.~~

~~5. Hiljemalt 31. oktoobriks 2016 ja seejärel iga kolme aasta tagant muudab komisjon delegeeritud õigusaktidega vastavalt artiklile 15 ning artiklites 16 ja 17 sätestatud tingimustel I lisa, et kohandada selles osutatud arvu M₀ uute väikeste tarbesõidukite keskmise massiga eelmisel kolmel kalendriaastal.~~

~~Kõnealused kohandused jõustuvad esimest korda 1. jaanuaril 2018 ja seejärel iga kolme aasta tagant.~~

~~4. Komisjon kehtestab 31. detsembriks 2011 korra representatiivsete CO₂-heite, kütusesäästlikkuse ja komplekteeritud sõidukite massi näitajate saamiseks, tagades seejuures~~

⁴⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

~~baassõiduki tootjale õigeaegse juurdepääsu andmete komplekteeritud sõiduki massi ja CO₂ eriheite kohta.~~

~~6. Komisjon käsitleb määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 13 lõike 3 kohasel CO₂ heite mõõtemenetluste läbivaatamisel ka väikesi tarbesõidukeid.~~

~~Komisjon käsitleb väikesi tarbesõidukeid ka direktiivi 2007/46/EÜ läbivaatamisel kooskõlas määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 13 lõikega 4.~~

↓ 443/2009 (kohandatud)
⇒ uus

~~32. Alates 2012. aastast viib Komisjon ⇒ võtab arvesse artikli 12 kohaselt tehtud hindamist ning võib vajaduse korral ⇐ läbi mõju hindamise, et 2014. aastaks läbi vaadata määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 14 lõikes 3 sätestatud korras süsinikdioksiidi heitkoguste mõõtmise menetlused vastavalt kõnealuses määruses ☒ (EÜ) nr 715/2007 ☒ sätestatule. Komisjon teeb eelkõige asjakohased ettepanekud nende menetluste kohandamiseks, et arvestada piisavalt täpselt kajastada autode ☒ ja väikeste tarbesõidukite ☒ süsinikdioksiidi heitkoguste tegelikku CO₂-heidet arengut ja lisada nendesse heakskiidetud uuenduslikud tehnoloogiad, mis on määratletud artiklis 12, mida võiks arvesse võtta katsesükliis. Komisjon tagab, et need menetlused vaadatakse seejärel korrapäraselt läbi.~~

↓ 443/2009 (kohandatud)

~~4. Komisjon vaatab 2010. aastaks läbi direktiivi 2007/46/EÜ, et iga tüüp/variant/versioon vastaks ainulaadsele uuenduslike tehnoloogiate kogumile.~~

↓ 333/2014 artikli 1 lõike 10
punkt c (kohandatud)

~~5. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2015 läbi eriheite sihttasemed, nende saavutamise meetodid ja muud käesoleva määruse aspektid, sealhulgas küsimuse, kas kasulikkuse parameeter on veel vajalik ning kas säästvam kasulikkuse parameeter on sõiduki mass või jalajalg, et kehtestada uute sõiduautode süsinikdioksiidi heite sihttasemed 2020. aastale järgnevas perioodiks. Hinnang selle kohta, mil määral tuleb heidet vähendada, peab olema kooskõlas liidu pikaajaliste kliimaeesmärkidega ning sõiduautode süsinikdioksiidi heite kulutõhusaks vähendamiseks vajaliku tehnoloogia väljatöötamise mõjuga. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta. Aruanne hõlmab kõiki asjakohaseid ettepanekuid käesoleva määruse muutmiseks, sealhulgas võimaliku realistliku ja saavutatava sihttaseme kindlaksmääramist, mis põhineks põhjalikul mõju hindamisel, mille puhul võetakse arvesse autotööstuse ja sellega seotud tööstusharude jätkuvat konkurentsivõimet. Selliste ettepanekute väljatöötamisel tagab komisjon, et need on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalsed ning sotsiaalselt õiglased ja säästvad.~~

↓ 443/2009 (kohandatud)

~~6. Pärast mõju hindamist avaldab komisjon 2014. aastaks aruande sõiduki jalajälje andmete kättesaadavuse ja selle kasutamise kohta kasulikkuse parameetrina, et määrata kindlaks eriheite sihttasemed, ja vajaduse korral esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku I lisa muutmiseks.~~

↓ 333/2014 artikli 1 lõike 10 punkt d (kohandatud)
⇒ uus

~~73.~~ Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks vajalikud vastavusnäitajad, et võtta arvesse ~~süsinikdioksiidi~~ CO₂-eriheite mõõtmist reguleeriva katsemenetluse kõiki muudatusi, millele viidatakse määrustes (EÜ) nr 715/2007 ja ~~määruses~~ (EÜ) nr 692/2008 ⇒ ning määruses (EL) 2017/1151, kui see on asjakohane ⇐. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli ~~14~~15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Komisjonile antakse õigus võtta kooskõlas artikliga ~~14a~~ 16 vastu delegeeritud õigusakte I lisas toodud valemite kohandamiseks, kasutades vastavalt esimesele lõigule vastu võetud metoodikat, tagades samas, et vanas ja uues katsemenetluses erineva kasulikkusega sõidukitele ja eri tootjatele kehtestatud heite vähendamise nõuded on oma ranguselt võrreldavad.

↓ 253/2014 artikli 1 lõike 5 punkt b

~~Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks vajalikud vastavusnäitajad, et võtta arvesse määruses (EÜ) nr 715/2007 ja komisjoni määruses (EÜ) nr 692/2008⁴⁶ osutatud CO₂-eriheite mõõtmiseks kasutatava reguleeriva katsemenetluse mis tahes muudatusi. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.~~

~~Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 15 vastu delegeeritud õigusakte ja kohandada artiklites 16 ja 17 sätestatud tingimustel I lisas esitatud valemeid, kasutades esimese lõigu kohaselt kehtestatud metoodikat, tagades sama ajal, et vanas ja uues katsemenetluses erineva kasulikkusega sõidukitele ja eri tootjatele kehtestatud heite vähendamise nõuded on oma ranguselt võrreldavad.~~

⁴⁶ 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).

↓ 333/2014 artikli 1 lõige 11
(kohandatud)
⇒ uus

Artikkel 15~~44~~

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab ~~kliimamuutuste~~ ☒ energialiidu ☒ komitee, mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu ☒ [määruse (EL) [...]] ☒ ~~otsuse 280/2004/EÜ~~⁴⁷ ⇒⁴⁸ ☐ [artikliga ~~937~~]. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011⁴⁹ 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.

↓ 510/2011 (kohandatud)

~~Artikkel 14~~

Komiteemenetlus

~~1. Komisjoni abistab kliimamuutuste komitee, mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta otsuse nr 280/2004/EÜ (ühenduse kasvuhooonegaaside heitmete järelevalve ja Kyoto protokoll rakendamise süsteemi kohta)⁵⁰ artikli 9 alusel. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.~~

~~2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.~~

↓ 253/2014 artikli 1 lõige 6
(kohandatud)

~~2a. Kui lõikes 1 osutatud komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.~~

⁴⁷ ~~Decision No 280/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 concerning a mechanism for monitoring Community greenhouse gas emissions and for implementing the Kyoto Protocol (OJ L 49, 19.2.2004, p. 1).~~

⁴⁸ ~~Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) [.../...], milles käsitletakse energialiidu juhtimist (ELT L ..., ...).~~

⁴⁹ ~~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).~~

⁵⁰ ~~ELT L 49, 19.2.2004, lk 1.~~

Artikkel ~~14a~~16

Delegeeritud volituste rakendamine

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

~~21. Artikli 78 lõike 79 teises lõigus, artikli 1110 lõikes 8, ⇒ artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus ⇐, artikli 13 lõikes 2 kolmandas lõigus ja artikli 1314 lõike 73 teises lõigus osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 8. aprillist 2014 ⇒ määramata ajaks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäevast] ⇐. 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, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.~~

~~32. Euroopa Parlament ja või nõukogu võib vae artikli 87 lõike 97 teises lõigus, artikli 1110 lõikes 8, ⇒ artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, ⇐ artikli 13 lõikes 2 kolmandas lõigus ja artikli 1314 lõike 73 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.~~

~~43. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.~~

~~54. Artikli 87 lõike 97, artikli 1110 lõike 8, ⇒ artikli 11 lõike 1 neljanda lõigu ⇐, artikli 13 lõike 2 kolmanda lõigu ja artikli 1314 lõike 73 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.~~

~~1. Komisjonile antakse viieks aastaks alates 3. juunist 2011 õigus võtta vastu artikli 8 lõike 9 teises lõigus, artikli 11 lõikes 7, artikli 13 lõikes 5 ja lõike 6 neljandas lõigus osutatud delegeeritud õigusakte. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt kuus kuud enne viieaastase ajavahemiku lõppu. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt~~

~~Samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu selle kooskõlas artikliga 16 tagasi võtab.~~

~~2. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.~~

~~3. Komisjonile antud õiguse suhtes võtta vastu delegeeritud õigusakte kohaldatakse artiklites 16 ja 17 sätestatud tingimusi.~~

~~Artikkel 16~~

Delegeerimise tagasivõtmine

~~1. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 8 lõike 9 teises lõigus, artikli 11 lõikes 7, artikli 13 lõikes 5 ja lõike 6 neljandas lõigus osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta.~~

~~2. Institutsioon, kes on algatanud sisemenetluse, et otsustada, kas volituste delegeerimine tuleks tagasi võtta, püüab sellest teavitada teist institutsiooni ja komisjoni mõistliku aja jooksul enne lõpliku otsuse tegemist, nimetades delegeeritud volitused, mille suhtes võidakse kohaldada tagasivõtmist, ja tagasivõtmise võimalikud põhjused.~~

~~3. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub kohe või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust. Otsus avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.~~

~~Artikkel 17~~

Delegeeritud õigusaktide suhtes vastuväidete esitamine

~~1. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitada kahe kuu jooksul alates õigusakti teatavakstegemisest.~~

~~Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.~~

~~2. Kui pärast lõikes 1 osutatud tähtaja möödumist ei ole Euroopa Parlament ega nõukogu delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitanud, avaldatakse see *Euroopa Liidu Teatajas* ning see jõustub õigusaktis sätestatud kuupäeval.~~

~~Delegeeritud õigusakti võib avaldada *Euroopa Liidu Teatajas* ja see võib jõustuda enne nimetatud tähtaja lõppu, kui nii Euroopa Parlament kui ka nõukogu on komisjonile teatanud, et nad ei kavatse vastuväiteid esitada.~~

~~3. Kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab lõikes 1 osutatud tähtaja jooksul delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid, õigusakt ei jõustu. Vastuväiteid esitanud institutsioon põhjendab delegeeritud õigusakti suhtes esitatud vastuväiteid.~~

↓ uus

Artikkel 17

Määruse (EÜ) nr 715/2007 muudatus

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

„Artikkel 11 a

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

↓ 443/2009 (kohandatud)

Artikkel ~~15~~ 18

Kehtetuks tunnistamine

~~Otsus nr 1753/2000/EÜ tunnistatakse kehtetuks alates 1. jaanuarist 2010.~~

~~Kõnealuse otsuse artiklid 4, 9 ja 10 jäävad jõusse, kuni komisjon on esitanud Euroopa Parlamendile aruande 2009. kalendriaasta seireandmete kohta.~~

↓ uus

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 ~~16~~19

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub ~~kolmandal~~ ☒ 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

**FINANTSSELGITUS ETTEPANEKUTE KOHTA, MILLE MÕJU EELARVELE
PIIRDUB AINULT TULUDE POOLEGA**

1. 1. ETTEPANEKU NIMETUS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist (uuesti sõnastatud).

2. 2. EELARVEREAD

Peatükk ja artikkel: eelarvepeatükk 71 – trahvid ja karistused, eelarvepunkt 7 1 9 1 – muud sihtotstarbeta rahatrahvid ja karistusmaksed.

Asjaomaseks aastaks eelarves ettenähtud summa: p. m. (vt punkt 5).

3. 3. FINANTSMÕJU

☐ Ettepanekul puudub finantsmõju

☒ Ettepanekul puudub finantsmõju kuludele, kuid sellel on finantsmõju tuludele; mõju tuludele on järgmine:

(miljonites eurodes, üks koht pärast koma)

Eelarverida	Tulu ⁵¹
Eelarvepeatükk 71 – trahvid ja karistused, eelarvepunkt 7 1 9 1 – muud sihtotstarbeta rahatrahvid ja karistusmaksed.	p.m. (vt punkt 5)

4. PETTUSEVASTASED MEETMED

⁵¹ Traditsiooniliste omavahendite (põllumajandussaaduste tollimaksud, suhkru- ja tollimaksud) korral peab märgitud olema netosumma, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.

Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmiseks kohaldatakse finantsmäärust ning peale selle tehakse iga-aastase seire ja aruandluse menetluse raames esitatud andmete suhtes kvaliteedi ja muud kontrolli.

4. 5. MUUD MÄRKUSED

Vastavalt ettepaneku artiklile 8 kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootjale või heiteühenduse korral heiteühenduse juhatajale, kui tootja keskmine CO₂-eriheide ületab tema eriheite sihttaset. See menetlus on kooskõlas määruse (EÜ) nr 443/2009⁵² artikli 9 lõikega 1 ja määruse (EL) nr 510/2011⁵³ artikli 9 lõikega 1; mõlemad määrused on praegu jõus ning need koondatakse ja asendatakse uue õigusaktiga. Ülemäärase heite maksu kogumise meetodid on kehtestatud komisjoni otsustega 2012/100/EL⁵⁴ ja 2012/99/EL⁵⁵.

Kuna tulu saadakse üksnes siis, kui tootja ületab oma eriheite sihttaset, ei ole võimalik prognoosida, kas tulu saadakse ja milline võib olla selle summa.

⁵² <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>