

Brüssel, 1. aprill 2019
(OR. en)

7726/19

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0293(COD)

CODEC 742
CLIMA 88
ENV 325
TRANS 214
MI 281
PE 104

KIRJALIK TEAVE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO ₂ -heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (uuesti sõnastatud) – Euroopa Parlamendi esimese lugemise tulemus (Strasbourg, 25.–28. märts 2019)

I. SISSEJUHATUS

Vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 294 ja kaasotsustamismenetluse praktilist korda käsitlevale ühisele deklaratsioonile¹ toimus nõukogu, Euroopa Parlamendi ja komisjoni vahel rida mitteametlikke kontakte eesmärgiga jõuda eespool nimetatud eelnõu suhtes kokkuleppele esimesel lugemisel, vältides seega vajadust teise lugemise ja lepitusmenetluse järele.

¹ ELT C 145, 30.6.2007, lk 5.

Seoses sellega esitas raportöör Miriam DALLI (S&D, MT) keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni nimel ühe kompromissmuudatusettepaneku (muudatusettepanek 100) määruse ettepaneku muutmiseks. Kõnealuse muudatusettepaneku suhtes jõuti kokkuleppele eespool nimetatud mitteametlike kontaktide käigus.

Lisaks esitati komisjoni avaldus (muudatusettepanek 101).

II. HÄÄLETUS

Täiskogu võttis 27. märtsil 2019 toimunud hääletusel määruse ettepaneku muutmiseks esitatud kompromissmuudatusettepaneku (muudatusettepanek 100) ning komisjoni avalduse (muudatusettepanek 101) vastu. Selliselt muudetud komisjoni ettepanek kujutab endast parlamendi esimese lugemise seisukohta, mis on esitatud käesoleva dokumendi lisas toodud parlamendi seadusandlikus resolutsioonis².

Parlamendi seisukoht vastab institutsioonide vahel eelnevalt kokkulepitule. Seetõttu peaks nõukogul olema võimalik parlamendi seisukoht heaks kiita.

Õigusakt võetakse seejärel vastu parlamendi seisukohale vastavas sõnastuses.

² Seadusandlikus resolutsioonis esitatud parlamendi seisukoha versioonis on ära märgitud komisjoni ettepanekusse muudatusettepanekutega tehtud muudatused. Komisjoni teksti lisatud tekst on esile tõstetud *paksus kaldkirjas*. Sümbol „■“ tähistab välja jäetud teksti.

Uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid *I**

Euroopa Parlamendi 27. märtsi 2019. aasta seadusandlik resolutsioon ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (uuesti sõnastatud) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

(Seadusandlik tavamenetlus – uuesti sõnastamine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2017)0676),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artikli 192 lõiget 1, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C8-0395/2017),
 - võttes arvesse õiguskomisjoni arvamust esitatud õigusliku aluse kohta,
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,
 - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 14. veebruari 2018. aasta arvamust³,
 - pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,
 - võttes arvesse 28. novembri 2001. aasta institutsioonidevahelist kokkulepet õigusaktide uuesti sõnastamise tehnika süstemaatilise kasutamise kohta⁴,
 - võttes arvesse vastavalt kodukorra artikli 104 lõikele 3 saadetud õiguskomisjoni 3. mai 2018. aasta kirja keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonile,
 - võttes arvesse vastutava komisjoni poolt kodukorra artikli 69f lõike 4 alusel heaks kiidetud esialgset kokkulepet ja nõukogu esindaja poolt 16. jaanuari 2019. aasta kirjas võetud kohustust kiita Euroopa Parlamendi seisukoht heaks vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõikele 4,
 - võttes arvesse kodukorra artikleid 104 ja 59,
 - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni raportit ning transpordi- ja turismikomisjoni arvamust (A8-0287/2018),
- A. arvestades, et Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni õigusteenistuste konsultatiivse

³ ELT C 227, 28.6.2018, lk 52.

⁴ EÜT C 77, 28.3.2002, lk 1.

töörühma arvamuse kohaselt ei sisalda komisjoni ettepanek muid sisulisi muudatusi peale nende, mis on ettepanekus esile toodud, ning arvestades, et varasemate õigusaktide muutmata sätete ja nimetatud muudatuste kodifitseerimise osas piirdub ettepanek üksnes kehtivate õigusaktide kodifitseerimisega ilma sisuliste muudatusteta;

1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha, võttes arvesse Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni õigusteenistuste konsultatiivse töörühma soovitusi⁵;
2. võtab teadmiseks käesolevale resolutsioonile lisatud komisjoni avalduse;
3. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon asendab selle uue ettepanekuga, muudab seda oluliselt või kavatseb seda oluliselt muuta;
4. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

⁵ Käesolev seisukoht asendab 3. oktoobril 2018. aastal vastuvõetud muudatusettepanekud (Vastuvõetud tekstid, P8_TA-PROV(2018)0370).

Euroopa Parlamendi seisukoht, vastu võetud esimesel lugemisel 27. märtsil 2019. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/..., millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (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 arvamust⁶,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt⁷

⁶ ELT C 227, 28.6.2018, lk 52.

⁷ Euroopa Parlamendi 27. märtsi 2019. aasta seisukoht.

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 443/2009⁸ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 510/2011⁹ on mitu korda põhjalikult muudetud. Kuna neid määrusi on vaja veelgi muuta, tuleks need selguse huvides uuesti sõnastada.
- (2) Sidusa ja tõhusa ülemineku võimaldamiseks pärast uuestisõnastamist ning määruste (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 kehtetuks tunnistamiseks, tuleks käesolevat määrust kohaldada alates 1. jaanuarist 2020. Kõnealuste määruste kohased CO₂-heite normid ja nende saavutamise meetodid on asjakohane säilitada muutmata kujul 2024. aastani.
- (3) *Pariisi kokkuleppes¹⁰ püstitatakse muu hulgas pikaajaline eesmärk, mis on kooskõlas eesmärgiga hoida üleilmne keskmine temperatuuri tõus tunduvalt alla 2 °C võrreldes tööstusajastu eelse tasemega ning jätkata jõupingutusi temperatuuri tõusu hoidmiseks alla 1,5 °C võrreldes tööstusajastu eelse tasemega. Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) eriaruandes, milles käsitletakse mõju, mida avaldab üleilmne soojenemine 1,5 °C üle tööstusajastu eelse taseme ja sellega seotud kasvuhoonegaaside heitkoguste üleilmsed muutused, rõhutatakse ühemõtteliselt kliimamuutuste kahjulikke mõjusid. Aruandes järeldatakse, et üleilmse soojenemise pidurdamiseks tuleb kindlasti vähendada kõigi sektorite heitkoguseid.*

⁸ 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).

⁹ 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).

¹⁰ **ELT L 282, 19.10.2016, lk 4.**

- (4) ***Pariisi kokkuleppe eesmärkide täitmisele kaasaaitamiseks on vaja kiirendada kogu transpordisektori heitevabaks muutmist, võttes arvesse komisjoni 28. novembri 2018. aasta teatist „Puhas planeet kõigi jaoks – Euroopa pikaajaline strateegiline visioon, et jõuda jõuka, nüüdisaegse, konkurentsivõimelise ja kliimaneutraalse majanduseni“, milles visandatakse üldpilt majanduse ja ühiskonna kõiki valdkondi hõlmavatest muutustest, mis tuleb läbi teha kasvuhoonegaaside netoheite nullini vähendamiseks aastaks 2050. Samuti tuleb kohe järsult vähendada transpordist tulenevat ja meie tervist ja keskkonda oluliselt kahjustavat õhusaasteainete heidet. Pärast 2020. aastat peavad tavapärase sisepõlemismootoritega sõidukite heitkogused jätkuvalt vähenema. Kasutusele tuleb võtta heiteta ja vähese heitega sõidukid, mis peaksid 2030. aastaks hõivama märkimisväärse turuosa. Pärast 2030. aastat tuleb sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heidet jätkuvalt vähendada.***
- (5) Komisjoni 31. mai 2017. aasta teatises „Säästva liikuvuse suunas – Tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“ ja 8. novembri 2017. aasta teatises „Vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine – Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid“ 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.

- (6) Käesolev määrus annab selge suuna maanteetranspordisektori 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 mis keskkonnanõukogu 6. märtsi 2015. aasta kohtumisel kiideti heaks kui liidu ja selle liikmesriikide kavatsetav riiklikult kindlaksmääratud panus Pariisi kokkuleppe raames.
- (7) ***Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/842¹¹ kehtestatakse liikmesriikidele kohustused, mis võimaldavad täita eesmärgi vähendada liidu kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks 30 % võrreldes 2005. aasta tasemega*** sektorites, mis ei ole hõlmatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ¹² loodud Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemiga. Maanteetranspordist pärineb suur osa nende sektorite heitest ■ . Maanteetranspordi heitkogused ***kasvavad ja*** ületavad ikka veel oluliselt 1990. aasta taset. Kui maanteetranspordi heitkogused peaksid veelgi suurenema, ***töötab see jätkuvalt vastu*** heite vähendamisele, mida tehakse kliimamuutuste vastu võitlemisel muudes sektorites .

¹¹ ***Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmetesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013 (ELT L 156, 19.6.2018, lk 26).***

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

- (8) Euroopa Ülemkogu 23. ja 24. oktoobri 2014. aasta järel dustes rõhutati, 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.
- (9) Selleks et varustada liidu tarbijaid turvalise, säästva, konkurentsivõimelise ja taskukohase energiaga on energiatõhusus, mis aitab vähendada nõudlust, üks viiest vastastikku üksteist tugevdavast ja omavahel tihedalt seotud aspektist ■ , mis *on esitatud komisjoni 25. veebruari 2015. aasta teatises „Vastupidava energialiidu ja tulevikku suunatud kliimamuutuste poliitika raamstrateegia“*. Nimetatud teatises on märgitud, et kuigi kõik majandussektorid peavad tegema jõupingutusi energiatarbimise tõhustamiseks, on transpordisektoris väga suured energiatõhususe võimalused, mida on muu hulgas võimalik ära kasutada, kehtestades 2030. aasta perspektiivis rangemad sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heitenormid.

- (10) Määruseid (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 hinnati 2015. aastal ning leiti, et need määrused on olnud asjakohased, üldiselt sidusad ja on aidanud heidet märkimisväärselt vähendada ning on ühtlasi olnud algselt eeldatust kulutõhusamad. Samuti on nad toonud liidule märkimisväärselt lisaväärtust, mida ei oleks olnud võimalik liikmesriikide meetmetega samas ulatuses saavutada. ***Määruste soodsat mõju on aga kahandanud üha kasvav erinevus uue Euroopa sõidutsükli (NEDC) kohaselt mõõdetud ja sõidukite tegelikes kasutustingimustes tekkivate CO₂ heitkoguste vahel.***
- (11) Seepärast on asjakohane püüda saavutada määruste (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 eesmärged, kehtestades uued ELi sõidukiparki hõlmavad sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise sihttasemed ajavahemikuks kuni 2030. aastani. Nimetatud heite vähendamise sihttasemete kindlaksmääramisel on võetud arvesse seda, kuivõrd kulutõhusalt nad aitavad 2030. aastaks määrusega (EL) 2018/842 hõlmatud sektorites heidet vähendada, ning on võetud arvesse ka ühiskonnale, tootjatele ja sõidukikasutajatele kaasnevaid kulusid ja säästu, samuti nende määrade otsest ja kaudset mõju tööhõivele, konkurentsivõimele ja innovatsioonile ning õhusaaste vähenemise ja energiajulgeoleku näol saadavat lisakasut. ***Et sõiduautode turuosa ja sellest tulenevalt nende summaarne CO₂-heide on väikeste tarbesõidukite vastavatest näitajatest oluliselt suurem, peetakse vajalikuks neid sõidukikategooriaid erinevalt käsitleda.***

- (12) *Tuleks tagada ühiskonnale vastuvõetav ja õiglane üleminek heiteta liikuvusele. Seetõttu on tähtis pidada silmas ülemineku sotsiaalset mõju kogu autotööstuse väärtusahela ulatuses ja tegeleda ennetavalt selle mõjudega tööhõivele. Seepärast tuleb kaaluda sihipärase liidu, riikliku ja piirkondliku tasandi programmide rakendamist, mille sisuks on töötajate ümberõpe, täiendõpe ja ümberpaigutamine ning haridus- ja tööhõivealgatused negatiivseid mõjusid kogevates piirkondades ja kogukondades, ning teha seda olles tihedas kontaktis sotsiaalpartnerite ja pädevate asutustega. Ülemineku käigus tuleb selles sektoris tugevdada naiste tööhõivet ja võrdseid võimalusi.*
- (13) *Edukas üleminek heiteta liikuvusele eeldab ühtset käsitlust ja sobivat soodsat keskkonda, mis ergutaks innovatsiooni ja säilitaks liidu tehnoloogilise juhtpositsiooni antud valdkonnas. See hõlmab avaliku ja erasektori investeeringuid teadusuuringutesse ja innovatsiooni, vähese heitega ja heiteta sõidukite kasvavat pakkumist, laadimis- ja tankimistaristute väljaarendamist ja energiavõrkudega lõimimist, samuti kestlikku materjalitarnet ning tootmist, akude korduskasutamist ja ringlussevõttu Euroopas. Kõik see nõuab kooskõlastatud tegevust liidu, riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil.*

- (14) ***Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 715/2007¹³ rakendamise ühe osana*** hakati 2017. aastal kohaldama sõiduautode ja kergsõidukite CO₂-heite ja kütusekulu mõõtmiseks uus katsemenetlus ehk kergsõidukite ülemaailmne ühtlustatud katsemenetlus (WLTP), mis on sätestatud komisjoni määruses (EL) 2017/1151¹⁴. Nimetatud katsemenetlus ***annab*** 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 kehtestada uued heitenormid vähendamismääradena, mis on kehtestatud 2021. ***aasta*** sihttasemete suhtes (***nimetatud keskmine arvutatakse WLTP-heitekatse jaoks mõõdetud CO₂-heite põhjal***). ***2025. ja 2030. aastal kohaldatavate heite vähendamise sihttasemete kindlaksmääramise lähtepunktina kasutatavate andmete usaldusväärsuse ja esindavuse tagamiseks peavad komisjoni rakendusmääruste (EL) 2017/1152¹⁵ ja (EL) 2017/1153¹⁶ rakendamisel olema täpsustatud nende mõõtmiste tegemise tingimused.***

¹³ ***Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).***

¹⁴ 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).

¹⁵ ***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).***

¹⁶ ***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).***

- (15) On oluline, et CO₂-heite vähendamise nõuete kehtestamine annaks liidu sõidukitootjatele uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tootmisel jätkuvalt liiduülese prognoositavuse ja planeerimiskindluse.
- (16) *Komisjoni poolt 2016. aastal läbi viidud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/94/EÜ¹⁷ hindamisel leiti, et õigusakti tuleb veelgi täpsustada ja lihtsustada, sest see võiks suurendada selle asjakohasust, tulemuslikkust, tõhusust ja sidusust. Seepärast peaks komisjon kõnealuse direktiivi hiljemalt 31. detsembriks 2020 läbi vaatama ja vajaduse korral esitama asjakohase seadusandliku ettepaneku. Kõige kütusesäästlikumate ja keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutuselevõtmise toetamiseks tuleks läbivaatamisel eriti kaaluda väikeste tarbesõidukite direktiivi lisamist ning vajadust paremini koostada ja rohkem ühtlustada liidu märgistamisnõudeid, mis võiksid anda tarbijatele võrreldavat, usaldusväärset ja kasutajasõbralikku teavet heiteta ja vähese heitega sõidukite eeliste, sealhulgas ka õhusaasteainete kohta.*

¹⁷ *Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 1999. aasta direktiiv 1999/94/EÜ, milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitmetega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel (EÜT L 12, 18.1.2000, lk 16).*

- (17) Liidu uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite pargi jaoks tuleks seepärast määrata aastateks 2025. ja 2030. kindlaks heite vähendamise sihttasemed, võttes arvesse sõidukipargi uuendamiseks vajaminevat aega ning seda, et maanteetranspordisektor peab aitama saavutada 2030. aasta kliima- ja energiaeesmärke. Nimetatud etapiviisiline käsitus annab ühtlasi autotööstusele selge ja varase signaali mitte viivitada energiatõhusa tehnoloogia ning heiteta ja vähese heitega sõidukite turuletoomisega.
- (18) *Käesolevas määruses kehtestatud CO₂-heitenorme kohaldatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite suhtes. Samuti võib võtta täiendavaid meetmeid selliste sõidukite olemasoleva pargi, sealhulgas kasutatud sõidukite heite vähendamiseks, muu hulgas liikmesriikide ja liidu tasandil. Näiteks võib võtta meetmeid, et ergutada sõidukiparki kiiremini uuendama, et võimalikult kiiresti asendada vanemad, rohkem heidet tekitavad sõidukid paremate heitenäitajatega sõidukitega. Odavamate heiteta ja vähese heitega sõidukite kättesaadavus võiks põhjustada muutusi tarbijakäitumises ja vähese heitega tehnoloogiate kiiremat kasutuselevõttu.*

- (19) Liit on üks maailma suurimaid mootorsõidukite tootjaid ja on maailma autotööstuse sektoris tehnoloogilisel juhtpositsioonil, kuid konkurents tiheneb ja nimetatud sektor muutub kiiresti tänu elektriliste jõuseadmetega seotud innovatsioonile ning koostoimelistele, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuslahendustele. Et säilitada liidu üleilmne konkurentsivõime ja juurdepääs turgudele, on liidul vaja reguleerivat raamistikku, mis hõlmab eristiimulit heiteta ja vähese heitega sõidukite valdkonnas, ***aitab kaasa*** ulatusliku siseturu ***loomisele*** ning toetab tehnoloogia arengut ja innovatsiooni.
- (20) Tuleks kehtestada spetsiaalne stimuleerimismehhanism, millega hõlbustada sujuvat üleminekut heiteta liikuvusele. Nimetatud soodustussüsteem peaks olema selline, millisega edendatakse heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu liidu turul. ***Samuti tuleks kehtestada spetsiaalne üleminekumeede, et teha heiteta ja vähese heitega sõidukid kättesaadavaks nende liikmesriikide tarbijatele, kus selliste sõidukite turuosa on väike.***

- (21) ELi sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaalu *sobivate võrdlustasemete* kehtestamine ning hästi koostatud mehhanism, mille abil kohandatakse tootja eriheite sihttasest tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaalu alusel, peaks andma tugeva ja usaldusväärse signaali selliste sõidukite arendamiseks, kasutuselevõtmiseks *ja turustamiseks* ning samas endiselt võimaldama tõhustada tavapäraseid sise põlemismootoreid.
- (22) Heiteta ja vähese heitega sõidukite jaoks soodustuste kindlaksmääramisel on asjakohane võtta arvesse sõidukite CO₂-heite erinevusi. *Sõiduautode puhul tuleks tunnustada vähese heitega sõidukite, eriti pistikühendusega hübriidsõidukite tähtsust heiteta sõidukitele üleminekul.* Kohandamismehhanism peaks tagama, et võrdlustaset ületavale tootjale kehtiks kõrgem eriheite sihttase. Tasakaalustatud lähenemisviisi tagamiseks tuleks piirata võimalikku kohandamise taset selle mehhanismi raames. See loob stiimulid, millega edendatakse laadimis- ja tankimistaristu õigeaegset kasutuselevõttu ning tuuakse suurt kasu tarbijatele, konkurentsivõimele ja keskkonnale.

- (23) ELi sõidukipargi heite sihttaseme rakendamise õigusraamistik peaks tagama konkurentsi seisukohast neutraalsed ning sotsiaalselt õiglased ja kestlikud heite vähendamise sihttasemed, mille juures arvestatakse Euroopa autotootjate erinevusi ja välditakse põhjendamatuid nendevahelisi konkurentsimoonusi.
- (24) Selleks et säilitada sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite turu mitmekesisus ja võime rahuldada tarbijate erinevaid vajadusi, peaks eriheite sihttase olema võrdelises sõltuvuses sõiduki kasulikkusest. Massi säilitamine kasulikkuse näitajana loetakse kehtiva korraga kooskõlas olevaks. Maantesõiduks kasutatavate sõidukite massi paremaks väljendamiseks tuleks alates 2025. aastast näitajat muuta, kasutades töökorras sõiduki massi asemel sõiduki katsemassi, nagu on täpsustatud *WLTPs*.
- (25) 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 alates 2025. aastast kohandada iga kahe aasta tagant.

- (26) Et heite vähendamisel tehtavad jõupingutused jaotuksid konkurentsiseisukohast sõltumatult ja õiglaselt ning kajastaksid sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite turu mitmekesisust, ning võttes arvesse 2021. aastal toimuvat üleminekut WLTP-l põhinevatele eriheite sihttasemetele, on asjakohane määrata piirnormi kõvera kalle kõigi kõnealusel aastal registreeritud uute sõidukite CO₂ eriheite alusel ning võtta arvesse ELi sõidukipargi heite sihttasemete muutumist aastatel 2021, 2025 ja 2030, tagamaks et kõik tootjad heite vähendamiseks võrdselt pingutaksid. Väikeste tarbesõidukite osas tuleks väiksemate, sõiduauto baasil ehitatud kaubikute tootjaid käsitleda võrdselt sõiduauto tootjatega, samas kui raskemate sõidukite klassidesse kuuluvate sõidukite tootjatele tuleks kogu sihttaseme kehtimise ajaks kehtestada muutumatu ja suurem kalle.
- (27) Käesoleva määruse ***eesmärkide saavutamiseks luuakse muu hulgas autotööstusele stiimulid investeerida*** uude tehnoloogiasse. Käesolevas määruses edendatakse aktiivselt ökoinnovatsiooni ja sellega nähakse ette mehhanism, mis peaks võimaldama võtta arvesse tulevast tehnoloogia arengut. Kogemused on näidanud, et ökoinnovatsioon on aidanud kaasa määruste (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 kulutõhususele ning tegeliku CO₂-heite vähenemisele. Seepärast tuleks see meetod säilitada ja selle ulatust tuleks laiendada, et luua stiimulid kliimaseadmete tõhustamiseks.

- (28) 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.
- (29) ***Uute sõidukite energiatarbimise ja CO₂-heite vähendamisel on olulised kerged kestlikud osad. Nende edasine arendamine ja kasutuselevõtmine peaks toetama üleminekut heiteta ja vähese heitega liikuvusele.***

- (30) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2007/46/EÜ¹⁸ kehtestati ühtlustatud raamistik, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnituse andmiseks kõigile selle kohaldamisalasse 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.
- (31) Direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud eriotstarbeliste sõidukite suhtes kohaldatakse seoses tüübikinnitusega erinõudeid, seetõttu tuleks need käesoleva määruse kohaldamisalast välja jätta.
- (32) ***Kui heiteta väikesed tarbesõidukid, mille tuletatud mass ületab vastavalt kas 2610 kg või 2840 kg, jäävad üksnes nende energiasalvestussüsteemi massi tõttu käesoleva määruse kohaldamisalast välja, on asjakohane lugeda need sõidukid määruse kohaldamisalasse kuuluvaks.***

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

- (33) Sama meetodit ei ole asjakohane kasutada heite vähendamise sihttasemete kindlaksmääramisel suurtootjate ja käesolevas määruses sätestatud kriteeriumide alusel sõltumatuteks loetavate väiketootjate suhtes. Nimetatud väiketootjad peaksid saama taotleda alternatiivseid heite vähendamise sihttasemeid, mis oleksid seotud asjaomase tootja sõidukite CO₂-eriheite vähendamise tehnoloogiliste võimalustega ning oleksid kooskõlas asjaomaste turusegmentide näitajatega.
- (34) Arvestades sõiduki kasulikkuse alusel kindlaksmääratud eriheite sihttaseme järgimise ebaproportsionaalset mõju kõige väiksematele tootjatele, erandite kehtestamisega seotud suurt halduskoormust ning marginaalset kasu, mida saadakse selliste tootjate poolt müüdavate sõidukite CO₂-heite vähenemisest, ei tuleks kohaldada eriheite sihttasest ega ülemäärase heite maksu tootjate suhtes, kes toodavad aastas alla 1000 liidus registreeritud uue sõiduauto ja uue väikese tarbesõiduki. Kui erandiga hõlmatud tootja siiski taotleb erandit ja see talle tehakse, on asjakohane selliselt tootjalt nõuda asjaomase erandi sihttasemest kinnipidamist.

- (35) Nišitootjatele ELi sõidukipargi heite sihttasemest 95 g CO₂/km erandi tegemise kord tagab, et nišitootjad pingutavad heite vähendamiseks kõnealuse sihttaseme järgimisel sama palju nagu suurtootjad. ***On asjakohane võimaldada neile nišitootjatele jätkuvalt erandeid ka ajavahemikul 2025–2028 kohaldatavatest sihttasemetest.***
- (36) Keskmise CO₂-eriheite määramisel kõigile sellistele liidus registreeritavatele uutele sõiduautodele ja uutele väikestele tarbesõidukitele, mille eest tootja vastutab, tuleks arvesse võtta kõiki sõiduautosid 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 2610 kg ja millele ei laiene tüübikinnitus ***nimetatud*** määruse **II** artikli 2 lõike 2 kohaselt, tuleks kõnealuste sõidukite heidet mõõta vastavalt mõõtmise ***menetlustele, mis on sätestatud määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt, eriti menetlustele***, mis on sätestatud komisjoni määruses (EÜ) nr 692/2008¹⁹ ***ja*** määruses (EL) 2017/1151, ning ***määruste (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 ning eriti*** rakendusmääruste (EL) 2017/1152 ja (EL) 2017/1153 alusel vastu võetud vastavusmenetluste kohaselt. Saadud CO₂-heite väärtused tuleks kanda sõiduki vastavustunnistusse, et need saaks lisada seirekavasse.

¹⁹ 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).

- (37) Komplekteeritud väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheide tuleks omistada baassõidukite tootjale.
- (38) Tuleks arvestada eriolukorda, milles on väikeste tarbesõidukite tootjad, kes toodavad mittekomplektseid sõidukeid, mille tüüp kinnitatakse mitmes järgus. Kuna need tootjad vastutavad CO₂-heite sihttasemete saavutamise eest, peaks neil olema võimalik piisava kindlusega prognoosida komplekteeritud sõidukite CO₂-heidet. Komisjon peaks tagama, et neid vajadusi on *määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt vastu võetud rakendusmeetmetes* asjakohaselt arvesse võetud.
- (39) Käesoleva määruse kohaste sihttasemete paindlikuks saavutamiseks võivad tootjad avatud, selgel ja mittediskrimineerival alusel kokku leppida heiteühenduse moodustamises. Heiteühenduselepingu kestus ei tohiks ületada viit aastat, kuid seda peaks olema võimalik uuendada. Kui mitu tootjat moodustavad heiteühenduse, tuleks kõnealused tootjad lugeda oma käesoleva määruse kohased sihttasemed saavutanuks, juhul kui kogu heiteühenduse keskmine heide ei ületa sellele ette nähtud eriheite sihttaset.

- (40) 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. Konkurentsi erapooletumaks muutmiseks peaks komisjonil olema õigus täpsustada tingimusi, mille alusel sõltumatud tootjad heiteühendusi võivad moodustada, et nad saaks seada samaväärsesse olukorda seotud ettevõtjatega.
- (41) Käesoleva määruse kohastest sihttasemetest kinnipidamise tagamiseks on vajalik tõhus vastavuse tagamise mehhanism.
- (42) Käesoleva määruse kohaselt nõutavaks CO₂-heite vähendamiseks on samuti hädavajalik, et kasutusel olevate sõidukite heide vastaks sõiduki tüübi kinnitamise ajal kindlaks määratud CO₂-heite väärtustele. Seepärast peaks komisjonil olema võimalik võtta tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse kõiki kasutusel olevate sõidukite CO₂-heite süsteemseid mittevastavusi, mille tüübikinnitusasutused on kindlaks teinud.

- (43) Komisjonil peaks tal olema õigus kehtestada ja rakendada menetlust **■** kasutusel olevate sõidukite WLTP kohaselt määratud CO₂-heite vastavuse kontrollimiseks heite näitajatele, mis on kantud vastavustunnistusele. Sellise menetluse väljatöötamisel tuleks erilist tähelepanu pöörata meetodite leidmisele, sealhulgas kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete näitude kasutamisele, tuvastamaks viise, kuidas sõiduki CO₂-heite näitusid tüübikinnituse katsemenetluse ajal kunstlikult tegelikust paremana näidatakse. Sellise kontrolli käigus kõrvalekallete või sõiduki CO₂-heite näitude kunstlikult tegelikust paremana näitamise avastamine peaks olema piisav põhjus tõsiselt kahtlustada, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/858²⁰ ja määruses (EÜ) nr 715/2007 sätestatud nõudeid võidakse rikkuda, mistõttu liikmesriigid peaksid võtma määruse (EL) 2018/858 XI peatükis sätestatud meetmeid.

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

- (44) Uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheidet mõõdetakse liidus ühtlustatult kooskõlas **WLTP-ga**. Käesolevast määrusest tuleneva halduskoormuse vähendamiseks tuleks nõuetele vastavust mõõta, tuginedes liikmesriikide kogutud ja komisjonile edastatud andmetele liidus registreeritud uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite kohta. Vastavuse hindamiseks kasutatavate andmete järjepidevuse tagamiseks tuleks kõnealuste andmete kogumise ja esitamise reeglid võimalikult suurel määral ühtlustada. Seepärast tuleks selgelt kirja panna, et pädevad asutused vastutavad õigete ja täielike andmete esitamise eest ning teevad komisjoniga koostööd andmete kvaliteediga seotud küsimuste lahendamisel.
- (45) Seda, kuidas tootjad käesolevas määruses sätestatud sihttasemetest kinni peavad, tuleks hinnata liidu tasandil. Tootja, kelle puhul keskmine CO₂-eriheide ületab käesoleva määrusega lubatud, peaks iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Ülemäärase heite maksu summasid tuleks liidu üldeelarves kajastada tuluna. ***Komisjon peaks 2023. aastal toimuva läbivaatamise käigus hindama võimalust suunata ülemäärase heite maksu summad sihtotstarbelisse fondi või asjaomasesse programmi, mille eesmärk on tagada õiglane üleminek heiteta liikuvusele ning toetada autotööstuse töötajate ümberõpet, täiendõpet ja koolitamist.***

- (46) Käesolevas määruses sätestatud eesmärgi ja menetlusi arvestades ei tohiks riigisisestes meetmetes, mille liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 193, sätestada täiendavaid ega karmimaid karistusi tootjatele, kes ei järgi käesoleva määruse kohaseid sihttasemeid.
- (47) Käesolev määrus ei tohiks piirata liidu konkurentsieeskirjade täielikku kohaldamist.

- (48) See, kui tulemuslikult aitavad käesolevas määruses sätestatud sihttasemed tegelikult CO₂-heidet vähendada, sõltub suuresti sellest, kas ametliku katsemenetluse esindavusest *tegelikes kasutustingimustes*. Teadusnõustamise mehhanismi (*Scientific Advice Mechanism*, SAM) teadusliku arvamuse 1/2016 „Laboris mõõdetud ja tegeliku kergsõidukite CO₂-heite vahelise erinevuse vähendamine“ kohaselt ja vastavalt Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2017. aasta soovitusel nõukogule ja komisjonile, mille parlament esitas autotööstuse heite mõõtmise uuringu²¹ põhjal, tuleks kehtestada mehhanism selle hindamiseks, kuivõrd vastavad **WLTP kohaselt** kindlaks määratud sõidukite CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad tegelikkusele. **Tüübikinnitusnäitajate esindavuse tegelikes kasutustingimustes tagab kõige paremini kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete näitude kasutamine.** Komisjonil peaks olema õigus **■** töötada **■** välja menetlused, mille põhjal koguda ja töödelda kütusekulu ja energiatarbimist kajastavaid andmeid, mida on vaja hindamiste läbiviimiseks, ning tagada, et sellised andmed oleks avalikud, tagades samal ajal isikuandmete kaitse. Ning selleks, et akutoitega elektrisõidukite ja gaaskütustel, sealhulgas vesinikul töötavate jõuseadmetega sõidukite kütusekulu ja energiatarbimise andmed oleksid avalikud, tegeletakse määruse (EL) 2017/1151 rakendamise käigus viivitamata selliste sõidukite kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete standardimisega.

²¹ ELT C 298, 23.8.2018, lk 140.

- (49) *Veel tuleks komisjonil hinnata, kuidas saaks kütusekulu ja energiatarbimise andmete abil aidata tagada, et kooskõlas WLTP-ga mõõdetud sõidukite CO₂-heite andmed vastaksid pikema aja jooksul kõigi tootjate tegelikele heidetele; täpsemalt tuleks hinnata seda, kuidas saaks nende andmete põhjal leida laboratooriumis ja tegelikes kasutustingimustes mõõdetud CO₂-heite näitude lahknevused ning vajaduse korral mitte lasta neil lahknevustel veelgi suureneda.*
- (50) *Tähtis on liidu tasandil hinnata sõiduautode ja kergsõidukite kogu olelusringi kestel tekkivaid heitkoguseid. Selleks peaks komisjon hiljemalt 2023. aastal hindama võimalust koostada ühtne liidu metoodika liidu turule lastud selliste sõidukite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO₂-heite hindamiseks ja vastavate andmete järjepidevaks esitamiseks. Komisjon peaks võtma järelmeetmeid, sealhulgas, kui see on kohane, esitama seadusandlikud ettepanekud.*

- (51) 2024. aastal vaadatakse läbi, mida on määruse (EL) 2018/842 ja direktiivi 2003/87/EÜ alusel saavutatud. ■ Seetõttu on asjakohane hinnata käesoleva määruse tõhusust põhjalikult **2023. aastal** ■, et kõigi nende õigusaktide alusel rakendatud meetmeid oleks võimalik hinnata kooskõlastatult ja sidusalt. ***Läbivaatamise käigus 2023. aastal peaks komisjon määrama ka selge kava sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et anda oluline panus Pariisi kokkuleppe pikaajalise eesmärgi saavutamisse. Kui see on asjakohane, tuleks läbivaatamise aruandele lisada käesoleva määruse muutmise ettepanek.***

- (52) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused *heiteühenduste üksikasjalike tingimuste kindlaksmääramiseks; üksikasjalike normide kehtestamiseks keskmiste heitkogustega seotud andmete seire ja esitamise menetluste ning II ja III lisa kohaldamise kohta; üksikasjalike normide kehtestamiseks kasutuses olevate sõidukite CO₂ heites kontrollimisel ilmnenu kõrvalekalletest teatamise menetluste kohta ning nende kõrvalekallete arvesse võtmise kohta tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel; ülemäärase heite maksu kogumise korra kindlaksmääramiseks; tootjate tulemuste avaldamiseks; innovatiivsete tehnoloogialahenduste või innovatiivsete tehnoloogiapakettide heakskiitmise menetlust käsitlevate üksikasjalike sätete vastuvõtmiseks; sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tegeliku CO₂-heite ja kütusekulu või energiatarbimise kohta andmete kogumise ja töötlemise üksikasjaliku korra vastuvõtmiseks; kontrollide tegemise menetluste kindlaksmääramiseks (i) selle kohta, et vastavustunnistustele kantud CO₂-heite ja kütusekulu väärtused vastavad kasutusel olevate sõidukite CO₂-heitele ja kütusekulule ning (ii) selliste pardal olevate või näidissõidukitega seotud meetodite olemasolu kontrollimiseks, millega sõiduki tulemusi tüübikinnitusmenetluse saamiseks tehtavate katsete ajal kunstlikult tegelikust paremana näidatakse; vajalike vastavusnäitajate kindlaksmääramiseks, et võtta arvesse CO₂-eriheite mõõtmist reguleeriva katsemenetluse kõiki muudatusi. Nimetatud volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011²².*

²² *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).*

- (53) Selleks et muuta ■ või täiendada, nagu on asjakohane, käesoleva määruse sätete mitteolulisi osi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, et muuta II ja III lisa sätestatud andmenõudeid ja -näitajaid; ■ et kehtestada normid *teatavate tootjate suhtes eriheite sihttasemetele erandite tegemise kriteeriumide tõlgendamise, eranditaotluste sisu ja CO₂-eriheite vähendamise kavade sisu ja hindamise kohta; et muuta käesoleva määruse I lisa A osa, selleks et sätestada nišitootjate erandi sihttasemete arvutamise valemeid; et kohandada tootja keskmise CO₂-eriheite vähendamise innovatiivsete tehnoloogialahendsute kogupanuse ülempiiri alates 2025. aastast; et sätestada kontrollide tegemise korra kindlaksmääramise juhtpõhimõtted ja kriteeriumid; et kehtestada meetmed* suuruste M₀ ja TM₀ väärtuste kohandamiseks ja eriheite sihttasemete ■ *arvutamise valemite kohandamiseks et kajastada regulatiivse katsemeetodi muutust.* On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes²³ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu ■ kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (54) Määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 tuleks tunnistada kehtetuks alates 1. jaanuarist 2020.
- (55) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normide kehtestamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, **küll aga saab** nende ulatuse ja toime tõttu ■ neid **paremini** saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

²³ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

Artikkel 1
Reguleerimise ja eesmärgid

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uute sõidautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid, et ***aidata saavutada määruses (EL) 2018/842 sätestatud liidu eesmärki vähendada oma kasvuhoonegaaside heidet ja Pariisi kokkuleppe eesmärke ning*** tagada siseturu nõuetekohane toimimine.
2. Käesoleva määrusega kehtestatakse alates 1. jaanuarist 2020 liidus registreeritud uute sõidautode ELi sõidukipargi keskmise CO₂-heite sihttase 95 g/km ja liidus registreeritud uute väikeste tarbesõidukite ELi sõidukipargi keskmise CO₂-heite sihttase 147 g/km; sihttasemeid mõõdetakse 31. detsembrini 2020 kooskõlas määrusega (EÜ) nr 692/2008 ning rakendusmäärustega (EL) 2017/1152 ja (EL) 2017/1153 ning alates 1. jaanuarist 2021 kooskõlas määrusega (EL) 2017/1151.

3. Komisjoni 7. veebruari 2007. aasta teatises „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused“ osutatud liidu tervikliku lähenemisviisi raames täiendatakse käesolevat määrust kuni 31. detsembrini 2024 lisameetmetega, mille abil vähendatakse CO₂-heidet 10 g/km võrra.
4. Alates 1. jaanuarist 2025 kehtivad ELi sõidukipargi suhtes järgmised sihttasemed:
- a) ELi uute sõiduautode pargi keskmise heite sihttase võrdub I lisa A osa punkti 6.1.1 kohase 2021. aasta sihttasemega, mida on vähendatud 15 %;
 - b) ELi uute väikeste tarbesõidukite pargi keskmise heite sihttase võrdub I lisa B osa punkti 6.1.1 kohase 2021. aasta sihttasemega, mida on vähendatud 15 %.

5. Alates 1. jaanuarist 2030 kehtivad järgmised ELi sõidukipargi heite sihttasemed:
- a) ELi uute sõiduautode sõidukipargi keskmise heite sihttase võrdub I lisa A osa punkti 6.1.2 kohase 2021. aasta sihttasemega, mida on vähendatud **37,5 %**;
 - b) ELi uute väikeste tarbesõidukite sõidukipargi keskmise heite sihttase võrdub I lisa B osa punkti 6.1.2 kohase 2021. aasta sihttasemega, mida on vähendatud **31 %**.
6. *Alates 1. jaanuarist 2025 on heiteta ja vähese heitega sõidukite võrdlusnäitaja 15 % registreeritud uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite sõidukiparkidest ning seda näitajat kohaldatakse I lisa vastavalt A või B osa punkti 6.3 kohaselt.*
7. *Alates 1. jaanuarist 2030 kohaldatakse I lisa vastavalt A või B osa punkti 6.3 kohaselt järgmiseid heiteta ja vähese heitega sõidukite võrdlusnäitajaid:*
- a) *võrdlusnäitaja 35 % uute sõiduautode pargist ja*
 - b) *võrdlusnäitaja 30 % uute väikeste tarbesõidukite pargist.*

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse järgmiste mootorsõidukite suhtes:
 - a) direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud M₁-kategooria mootorsõidukid („sõiduautod“), mis registreeritakse liidus esmakordselt ja mida ei ole varem registreeritud väljaspool liitu („uued sõiduautod“);
 - b) direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud N₁-kategooria mootorsõidukid (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja sellised N₁-kategooria mootorsõidukid, millele tüübikinnitus on laiendatud määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt („väikesed tarbesõidukid“), ning mis registreeritakse liidus esmakordselt ja mida ei ole varem väljaspool liitu registreeritud („uued väikesed tarbesõidukid“). *N-kategooria heiteta mootorsõidukid tuletatud massiga vastavalt üle 2610 kg või üle 2840 kg loetakse alates 1. jaanuarist 2025 käesoleva määruse mõistes ja ilma et see piiraks direktiivi 2007/46/EÜ ja määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaldamist, väikesteks tarbesõidukiteks, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse, juhul kui nende tuletatud mass ületab piirmäära üksnes energiasalvestussüsteemi massi tõttu.*

2. Arvesse ei võeta eelnevat registreerimist väljaspool liitu, mis on toimunud vähem kui kolm kuud enne liidus registreerimist.
3. Käesolevat määrust ei kohaldata direktiivi 2007/46/EÜ II lisa A osa punktis 5 määratletud eriotstarbeliste sõidukite suhtes.
4. Artiklit 4, artikli 7 lõike 4 punkte b ja c, artiklit 8 ja artikli 9 lõike 1 punkte a ja c ei kohaldata selliste tootja suhtes, kes on koos kõigi endaga seotud ettevõtjatega tootnud alla 1000 liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uue sõiduauto või uue väikese tarbesõiduki, välja arvatud juhul, kui tootja on seda taotlenud ja talle on tehtud artiklis 10 sätestatud erand.

Artikkel 3

Mõisted

1. Käesolevas määruuses kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - a) „keskmine CO₂-eriheide“ – tootja puhul kõigi tootja toodetud uute sõiduautode või uute väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheite keskmine;
 - b) „vastavustunnistus“ – direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 18 osutatud vastavustunnistus;
 - c) „komplekteeritud sõiduk“ – väike tarbesõiduk, millele antakse tüübikinnitus pärast mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse lõpuleviimist kooskõlas direktiiviga 2007/46/EÜ;
 - d) „komplektne sõiduk“ – väike tarbesõiduk, mida ei ole vaja komplekteerida, et täita direktiivi 2007/46/EÜ asjakohaseid tehnilisi nõudeid;

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

- i) „sõiduki katteala“ – keskmine rööbe korda teljevahe, nagu need on kantud vastavustunnistusele ja määratletud direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktides 2.1 ja 2.3;
- j) „eriheite sihttase“ – tootja puhul aasta sihttase, mis määratakse kindlaks vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes kohaldatakse artiklis 10 sätestatud erandit, kõnealuse erandi kohaselt kindlaksmääratud eriheite sihttase;
- k) „ELi sõidukipargi heite sihttase“ – kõigi uute sõiduautode või kõigi uute väikeste tarbesõidukite CO₂-eriheidete keskmine, mis tuleb teataval ajavahemikul saavutada;
- l) „katsemass“ või „TM“ – 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 tuleva, määruse (EL) 2017/1151 kohaselt määratud CO₂-heite kogus on 0–50 g/km;
- n) „kandevõime“ – direktiivi 2007/46/EÜ II lisa kohase täismassi ja sõiduki massi vahe.

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

- a) ettevõtjad, kelle puhul tootjal on otseselt või kaudselt:
 - i) õigus kasutada üle poole 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 osutatud õigused või volitused;
- c) ettevõtjad, kelle suhtes punktis b osutatud ettevõtjal on otseselt või kaudselt punktis a osutatud 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 osutatud õigused või volitused;
- e) ettevõtjad, kelle puhul punktis a osutatud õigused või volitused kuuluvad ühiselt tootjale või ühele või mitmele punktides a–d osutatud temaga seotud ettevõtjale ja ühele või mitmele kolmandale isikule.

Artikkel 4

Eriheite sihttasemed

1. Tootja tagab, et tema keskmine CO₂-eriheide ei ületa järgmisi eriheite sihttasemeid:
 - a) kalendriaastal 2020 eriheite sihttasel, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisa A osa punktidele 1 ja 2 sõiduautode jaoks ning vastavalt I lisa B osa punktidele 1 ja 2 väikeste tarbesõidukite jaoks, või kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, vastavalt erandile;
 - b) ühelgi kalendriaastal ajavahemikus 2021–2024 eriheite sihttasel, 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, vastavalt erandile ja I lisa A või B osa punktile 5;
 - c) ei ületa alates 2025. aastast mitte ühelgi kalendriaastal I lisa A või B osa punkti 6.3 kohaseid eriheite sihttasemeid, või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, vastavalt erandile.

2. Kui väikeste tarbesõidukite kohta ei ole komplekteeritud sõiduki CO₂-eriheite andmed kättesaadavad, kasutab baassõiduki tootja keskmise CO₂-eriheite määramiseks baassõiduki CO₂-eriheidet.
3. Tootja keskmise CO₂-eriheite määramisel võetakse arvesse tootja uute, kõnealusel aastal registreeritud sõiduautode osakaalu järgmiselt:
 - 2020. aastal 95 %,
 - alates 2021. aastast 100 %.

Artikkel 5

Erisoodustused

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

- 2020. aastal kaheks sõiduautoks,
- 2021. aastal 1,67 sõiduautoks,
- 2022. aastal 1,33 sõiduautoks,
- alates 2023. aastast üheks sõiduautoks,

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

Artikkel 6

Heiteühenduse moodustamine

1. Tootjad, kelle suhtes ei kohaldata artikli 10 kohast erandit, võivad artikli 4 kohaste kohustuste täitmiseks moodustada heiteühenduse.
2. Heiteühenduse moodustamise lepingu võib sõlmida üheks või mitmeks kalendriaastaks, tingimusel et lepingu kogukestus ei ületa viit kalendriaastat ja et lepingu peab sõlmima hiljemalt 31. detsembriks esimesel sellisel kalendriaastal, mil heitkogused ühendatakse. Tootjad, kes soovivad moodustada heiteühenduse, esitavad komisjonile järgmise teabe:
 - a) heiteühenduses osalevad tootjad;
 - b) heiteühenduse juhatajaks määratud tootja, kes on heiteühenduse kontaktisik ja kes vastutab heiteühenduse suhtes artikli 8 kohaselt kohaldatava ülemäärase heite maksu maksmise eest;
 - c) tõendid selle kohta, et heiteühenduse juhataja on suuteline täitma punktis b nimetatud kohustusi;
 - d) heiteühendusega hõlmatud M₁- või N₁-kategooria sõidukitena registreeritud sõidukite kategooria.

3. Kui heiteühenduse juhataja ei täida kohustust maksta kooskõlas artikliga 8 heiteühenduse suhtes kohaldatud 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 heiteühenduse suutlikkust maksta tema suhtes kooskõlas artikliga 8 kohaldatud ülemäärase heite maksu, ning teatavad komisjonile heiteühenduse liikmete muutusest või heiteühenduse likvideerimisest.
5. Tootjad võivad moodustada heiteühenduse tingimusel, et nende lepingud on kooskõlas ELi toimimise lepingu artiklitega 101 ja 102 ning et nad võimaldavad igal tootjal, kes soovib saada heiteühenduse liikmeks, selles osaleda avatud, selgel ja mittediskrimineerival viisil ja majanduslikult mõistlikel tingimustel. Ilma et see piiraks liidu konkurentsieeskirjade üldist kohaldamist selliste heiteühenduste suhtes, peavad kõik heiteühenduse liikmed välistama mis tahes andme- ja teabevahetuse heiteühenduse raames, välja arvatud järgmine teave:
 - a) keskmine CO₂-eriheide;
 - b) CO₂-eriheite sihttase;
 - c) registreeritud sõidukite koguarv.

6. Lõiget 5 ei kohaldata, kui kõik heiteühendusse kuuluvad tootjad moodustavad osa samast seotud tootjate rühmast.
7. Tootjaid, kes osalevad heiteühenduses, mille kohta on komisjonile esitatud teave, käsitatakse artikli 4 kohaste kohustuste täitmisel ühe tootjana, välja arvatud käesoleva artikli lõike 3 kohase teavitamise puhul. Seire ja aruandluse andmed üksikute tootjate ja heiteühenduste kohta talletatakse, neist teavitatakse ja need tehakse kättesaadavaks artikli 7 lõikes 4 osutatud keskregistris.
8. Komisjon võib rakendusaktidega kindlaks määrata käesoleva artikli lõike 5 kohaselt loodud heiteühenduse suhtes kohaldatavad üksikasjalikud tingimused. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 7

Keskmise heite seire ja sellekohane aruandlus

1. Igal kalendriaastal registreerivad liikmesriigid andmed oma territooriumil registreeritud iga uue sõiduauto ja iga uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt käesoleva määruse II ja III lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele igas liikmesriigis. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, tagada, et aruandvate asutuste tegevus on läbipaistev. Iga liikmesriik tagab, et sõiduautode, mille tüüp ei ole kinnitatud määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt, CO₂-eriheide mõõdetakse ja kantakse vastavustunnistusele.
2. Iga aasta 28. veebruariks teeb iga liikmesriik eelneva kalendriaasta kohta kindlaks II ja III lisa A osas loetletud andmed ja esitab need komisjonile. Andmed edastatakse II lisa B osas ja III lisa C osas esitatud vormi kohaselt.
3. Komisjoni taotluse korral edastavad liikmesriigid lisaks kõik lõike 1 kohaselt kogutud andmed.

4. Komisjon peab liikmesriikide poolt käesoleva artikli kohaselt edastatud andmete keskregistrit ning arvutab iga aasta 30. juuniks iga tootja kohta
- a) esialgse keskmise CO₂-eriheite eelmisel kalendriaastal;
 - b) esialgse eriheite sihttaseme eelmisel kalendriaastal;
 - c) esialgse vahe tootja eelmise kalendriaasta keskmise CO₂-eriheite ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahel.

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

Register on avalik.

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

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

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

Nimetatud pädevad asutused peavad tagama, et komisjonile esitatakse täpsed ja täielikud andmed, ning määravad **kontaktpunkti**, mis on kättesaadav ja vastab kiiresti komisjoni päringutele edastatud andmete puudulikkuse ja vigade kohta.

7. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu **käesoleva artikli** lõigete 1–6 kohast seiret ja andmete esitamist käsitlevate menetluste ning II ja III lisa kohaldamise üksikasjalikud normid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
8. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta II ja III lisa esitatud andmenõudeid ja -näitajaid.

9. Tüübikinnitusasutused teatavad viivitamata komisjonile, kui kasutuses olevate sõidukite CO₂-heites ilmneb **artikli 13** kohaselt toimunud kontrollimisel kõrvalekaldeid võrreldes vastavustunnistustes märgitud CO₂-eriheitega.

Komisjon võtab selliseid kõrvalekaldeid arvesse tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel.

Komisjon **võtab** rakendusaktidega vastu üksikasjalikud normid sellistest kõrvalekalletest teatamise menetluste kohta ning nende arvesse võtmise kohta keskmise CO₂-eriheite arvutamisel. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

10. ***Hiljemalt 2023. aastal hindab komisjon võimalust arendada välja ühtne liidu metoodika liidu turule lastud sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO₂-heite hindamiseks ja selle kohta järjepidevaks andmete esitamiseks. Komisjon edastab selle hinnangu Euroopa Parlamendile ja nõukogule, lisades sellele asjakohasel juhul ettepanekud järelmeetmeteks, näiteks seadusandlikud ettepanekud.***

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

Artikkel 8

Ülemäärase heite maks

1. Iga kalendriaasta kohta, mil tootja keskmine CO₂-eriheide ületab tema eriheite sihttasest, kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu, vastavalt kas tootjale või heiteühenduse juhatajale.
2. Lõikes 1 sätestatud ülemäärase heite maksu summa arvutatakse järgmise valemiga:

(ülemäärane heide × 95 eurot) × uute registreeritud sõidukite arv.

Käesolevas artiklis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- „ülemäärane heide“ – kolme kümnendkohani ümardatud vahe (g/km), mille võrra tootja keskmine CO₂-eriheide, mille puhul on arvestatud artikli 11 kohaselt kinnitatud innovatiivsete tehnoloogialahendustega saavutatud CO₂-heite vähenemist, ületab tootja eriheite sihttasest kalendriaastal või kalendriaasta osal, mille suhtes kohaldatakse artiklis 4 sätestatud kohustust, kui kõnealune vahe on positiivne; ning
- „uute registreeritud sõidukite arv“ – asjaomase tootja valmistatud ja kõnealuses ajavahemikus registreeritud uute sõiduautode või uute väikeste tarbesõidukite arv eraldi arvestatult vastavalt artikli 4 lõikes 3 sätestatud järkjärgulise suurendamise kriteeriumidele.

3. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks käesoleva artikli lõike 1 kohaselt kehtestatud ülemäärase heite maksu kogumise korra. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse liidu üldeelarves tuluna.

Artikkel 9

Tootjate tulemuste avaldamine

1. Komisjon avaldab iga aasta 31. oktoobriks rakendusaktis nimekirja, milles on esitatud järgmised andmed:
 - a) iga tootja kohta tema eriheite sihttase eelmisel kalendriaastal;
 - b) iga tootja kohta tema keskmine CO₂-eriheide eelmisel kalendriaastal;
 - c) tootja eelmise kalendriaasta keskmise CO₂-eriheite ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahe;
 - d) kõigi liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite keskmine CO₂-eriheide;
 - e) kuni 31. detsembrini 2020 kõigi liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite keskmine töökorras sõiduki mass;
 - f) kõigi liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass.

2. Käesoleva artikli lõike 1 kohaselt avaldatud nimekirjas esitatakse ka teave selle kohta, kas tootja on eelmisel kalendriaastal täitnud artikli 4 nõudeid.
3. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud nimekiri, mis avaldatakse 31. oktoobriks 2022, sisaldab muu hulgas järgmist:
 - a) ELi sõidukipargi heite 2025. ja 2030. aasta sihttasemed, millele on osutatud vastavalt artikli 1 lõigetes 4 ja 5 ning mille komisjon on arvutanud I lisa A ja B osa punktide 6.1.1 ja 6.1.2 kohaselt;
 - b) näitajate a_{2021} , a_{2025} ja a_{2030} väärtused, mille komisjon on arvutanud I lisa A ja B osa punkti 6.2 kohaselt.

Artikkel 10

Teatavate tootjate suhtes tehtavad erandid

1. I lisa kohaselt arvutatud eriheite sihttaseme osas erandi tegemise taotluse võib esitada tootja, kelle valmistatud uusi sõiduautosid on liidus registreeritud vähem kui 10 000 või kelle valmistatud uusi väikesi tarbesõidukeid on liidus registreeritud vähem kui 22 000 kalendriaasta kohta ja kes:
 - a) ei kuulu seotud tootjate rühma või
 - b) kuulub sellisesse seotud tootjate rühma, kelle poolt kokku valmistatud uusi 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 **ja seda erandit on võimalik pikendada** . Taotlus esitatakse komisjonile koos järgmiste andmetega:
- a) tootja nimi ja kontaktisik;
 - b) tõendid selle kohta, et tootja vastab lõike 1 kohase erandi tegemise tingimustele;
 - c) üksikasjalik teave tootja valmistatavate sõiduautode või väikeste tarbesõidukite kohta, sealhulgas kõnealuste sõiduautode või väikeste tarbesõidukite katsemass ja CO₂-eriheide, ning
 - d) eriheite sihttase, mis on kooskõlas tootja võimalustega vähendada heidet, sealhulgas majanduslike ja tehnoloogiliste võimalustega vähendada CO₂-eriheidet ja võttes arvesse toodetava sõiduauto või väikese tarbesõiduki tüübi turu eripära.
3. Kui komisjon leiab, et tootja vastab lõike 1 kohaselt taotletud erandi tegemise tingimustele ja et tootja esitatud eriheite sihttase on kooskõlas tootja võimalustega vähendada heidet, sealhulgas majanduslike ja tehnoloogiliste võimalustega vähendada CO₂-eriheidet, ja võttes arvesse toodetava **sõiduauto või** väikese tarbesõiduki tüübi turu eripära, teeb komisjon tootja suhtes erandi.

Taotlus esitatakse hiljemalt erandi kohaldamise esimese aasta 31. oktoobriks.

4. Tootja, kes valmistab koos oma seotud ettevõtjatega kalendriaasta jooksul 10 000 kuni 300 000 uut liidus registreeritud sõiduauto, võib esitada I lisa A osa punktide 1–4 **ja 6.3** kohaselt arvatud eriheite sihttaseme osas erandi tegemise taotluse.

Tootja võib sellise taotluse esitada enda või enda ja endaga seotud ettevõtjate kohta. Taotlus esitatakse komisjonile koos järgmiste andmetega:

- a) kogu lõike 2 punktides a ja c osutatud teave ja kui see on kohane, teave seotud ettevõtjate kohta;
- b) ***I lisa A osa punktidele 1–4 osutavate taotluste korral*** sihttase, milleks on 45 % vähem heidet võrreldes 2007. aasta keskmise CO₂-eriheitega, või kui mitu seotud ettevõtjat esitavad ühe avalduse, 45 % vähem heidet võrreldes nende ettevõtjate 2007. aasta keskmiste CO₂-eriheidete keskmise väärtusega;
- c) ***käesoleva määruse I lisa A osa punktile 6.3 osutavate taotluste korral kalendriaastatel 2025–2028 kohaldatav sihttase, milleks on määruse (EL) 2017/1151 kohaselt mõõdetud CO₂-heite käesoleva lõike punkti b kohaselt arvatud sihttase vähendatuna vastavalt käesoleva määruse artikli 1 lõike 4 punktile a.***

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

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

5. Tootja, kelle suhtes kohaldatakse erandit kooskõlas käesoleva artikliga, teatab komisjonile viivitamata kõigist muudatustest, mis mõjutavad või võivad mõjutada tootja vastavust erandi tegemise tingimustele.
6. Kui komisjon leiab lõike 5 kohase teate alusel või muul põhjusel, et tootja ei vasta enam erandi tegemise tingimustele, tühistab komisjon erandi alates järgmise kalendriaasta 1. jaanuarist ja teatab sellest tootjale.
7. Kui tootja ei saavuta oma eriheite sihttaset, määrab komisjon tootjale artiklis 8 sätestatud ülemäärase heite maksu.

8. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte, milles sätestatakse käesoleva artikli lõikeid 1–7 täiendavad normid erandi tegemise kriteeriumide tõlgendamise, taotluste sisu ning CO₂-eriheite vähendamise kavade sisu ja hindamise kohta.

Samuti on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse I lisa A osa, et sätestada käesoleva artikli lõike 4 teise lõigu punktis c osutatud erandi sihttasemete arvutamise valemeid.

9. Erandi kohaldamise taotlused koos neid toetavate andmetega, lõike 5 kohased teated, lõike 6 kohased tühistamisotsused, lõike 7 kohased ülemäärase heite maksude määramised ning kõik lõike 8 kohaselt vastu võetud meetmed tehakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1049/2001²⁴ kohaselt avalikkusele kättesaadavaks.

²⁴ 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).

Artikkel 11

Ökoinnovatsioon

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

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

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

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse muutmiseks, et kohandada *tehnoloogia arengut arvestades* käesoleva lõike kolmandas lõigus osutatud ülempiiri alates 2025. aastast, *tagades samal ajal, et nimetatud ülempiir oleks proportsioonis tootjate keskmise CO₂-eriheitega*.

2. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu käesoleva artikli lõikes 1 osutatud innovatiivsete tehnoloogialahenduste või innovatiivsete tehnoloogiapakettide heakskiitmise menetlust käsitlevad üksikasjalikud sätted. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. Need üksikasjalikud sätted põhinevad järgmistel innovatiivse tehnoloogialahenduse kriteeriumidel:

- a) tarnija või tootja peab vastutama innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamisega saavutatud CO₂-heite vähenemise eest;
- b) innovatiivsed tehnoloogialahendused peavad CO₂-heidet tõendatult vähendama;
- c) innovatiivsed tehnoloogialahendused ei või kuuluda CO₂ mõõtmise standardsesse katsetsükklisse;
- d) innovatiivsed tehnoloogialahendused:
 - i) ei või kuuluda selliste kohustuslike sätete hulka, mis tulenevad artikli 1 lõikes 3 nimetatud täiendavatest meetmetest, millega saavutatakse CO₂-heite vähenemine 10 g/km võrra, ega
 - ii) ei saa olla kohustuslikud muude liidu õigusaktide alusel.

Alates 1. jaanuarist 2025 ei kohaldata esimese lõigu punkti d alapunktis i osutatud kriteeriumi kliimaseadmete tõhustamise suhtes.

3. Tarnija või tootja, kes taotleb meetme heakskiitmist innovatiivse tehnoloogialahendusena või innovatiivse tehnoloogiapaketina, esitab komisjonile aruande, millele on lisatud sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse kontrolliaruanne. Kui nimetatud meede ja muu heakskiidetud innovatiivne tehnoloogialahendus või innovatiivne tehnoloogiapakett võivad teineteist mõjutada, tehakse aruandesse sellise vastasmõju kohta märge ja kontrolliaruandes hinnatakse, millisel määral see vastasmõju muudab kummagi meetme abil saavutatud vähendamist.
4. Komisjon kinnitab saavutatud vähendamise lõikes 2 sätestatud kriteeriumide alusel.

Artikkel 12

Tegelik CO₂-heide ning kütusekulu ja energiatarbimine

1. Komisjon jälgib ja hindab, kuivõrd CO₂-heide ning kütusekulu ja energiatarbimise näitajad, mis on määratud kindlaks vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007, vastavad tegelikkusele

Lisaks kogub komisjon regulaarselt andmeid sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tegeliku CO₂-heide ning kütusekulu ja energiatarbimise kohta, kasutades kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete näitusid ja alustades 2021. aastal registreeritud uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukitega.

Komisjon tagab, et üldsust teavitatakse sellest, kuidas esindatavus tegelikes kasutustingimustes muutub aja jooksul.

2. Lõikes 1 osutatud eesmärgil tagab komisjon, *et alates 1. jaanuarist 2021 tehakse komisjonile regulaarselt kättesaadavaks vastavalt olukorrale kas tootjatelt või riigi ametiasutustelt saadud või otse sõidukitelt edastatud järgmised andmed* sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tegeliku CO₂-heite ja kütusekulu või energiatarbimise kohta:

- a) *valmistajatehase tähis;*
- b) *tarbitud kütuse ja/või elektrienergia kogus;*
- c) *kogu läbitud vahemaa;*
- d) *välise laadimisega hübriidelektrisõidukite puhul tarbitud kütuse ja elektrienergia kogus ja eri sõidurežiimides sõidetud vahemaa;*
- e) *muud lõikes 1 sätestatud kohustuste täitmise võimaldamiseks vajalikud näitajad.*

Komisjon töötleb esimese lõigu kohaselt saadud andmeid, et luua lõike 1 kohaldamiseks anonümiseeritud ja koondatud andmekogud, sealhulgas iga tootja kohta.

Valmistajatehase tähiseid kasutatakse üksnes kõnealuseks andmete töötlemiseks ja neid ei säilitata kauem kui sel eesmärgil vajalik.

3. *Selleks, et vältida näitajate ja tegelike heitkoguste erinevuse suurenemist, hindab komisjon hiljemalt 1. juunil 2023, kuidas oleks kütusekulu ja energiatarbimise andmeid võimalik kasutada selle tagamiseks, et määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt määratud sõidukite CO₂-heite ja kütusekulu või energiatarbimise näitajad jääksid iga tootja puhul aja jooksul tegelikele heitkogustele vastavaks.*

Komisjon jälgib ja annab kord aastas aru esimeses lõigus osutatud erinevuse muutumisest ajavahemikul 2021–2026 ja nimetatud erinevuse suurenemise vältimiseks hindab ta 2027. aastal, kas oleks võimalik luua mehhanism tootja keskmise CO₂-eriheite kohandamiseks alates 2030. aastast, ning kui see on kohane, esitab seadusandliku ettepaneku sellise mehhanismi kehtestamiseks.

4. Komisjon **võtab** rakendusaktidega vastu *käesoleva artikli lõikes 2 osutatud andmete kogumise ja töötlemise üksikasjaliku korra*. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 13

Kasutuselolevate sõidukite CO₂-heite kontrollimine

- 1. Tootjad peavad tagama, et vastavustunnistustele kantud CO₂-heite ja kütusekulu väärtused vastaksid kasutusel olevate sõidukite CO₂-heitele ja kütusekulule, mis on määratud määruse (EL) 2017/1151 kohaselt.*
- 2. Lõike 4 esimeses lõigus osutatud menetluste jõustumise järel peavad tüübikinnitusasutused asjakohaste ja esindavate sõidukinäidiste alusel kontrollima, kas nende sõidukitüüpide puhul, mille tüübikinnituse eest nad vastutavad, vastavad vastavustunnistustele kantud CO₂-heite ja kütusekulu väärtused kasutusel olevate sõidukite määruse (EL) 2017/1151 kohaselt määratud CO₂-heitele ja kütusekulule, võttes samal ajal muu hulgas arvesse kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete saadaolevaid andmeid.*

Tüübikinnitusasutused peavad muu hulgas kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete andmeid kasutades kontrollima ka selliste pardal olevate või näidissõidukitega seotud meetodite olemasolu, millega sõiduki tulemusi tüübikinnitusmenetluse saamiseks tehtavate katsete ajal kunstlikult tegelikust paremana näidatakse.

3. *Kui lõike 2 kohaselt tehtud kontrollide tulemusel tuvastatakse CO₂-heite ja kütusekulu väärtuste mittevastavus või mõne sellise meetodi olemasolu, millega sõiduki tulemusi kunstlikult tegelikust paremana näidatakse, peab vastutav tüübikinnitusasutus lisaks määruse (EL) 2018/858 XI peatükis sätestatud vajalike meetmete võtmisele tagama, et vastavustunnistused korrigeeritakse.*
4. *Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks käesoleva artikli lõikes 2 osutatud kontrollide tegemise korra. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.*

Komisjonil on õigus võtta enne käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud rakendusaktide vastuvõtmist kooskõlas artikliga 17 vastu käesolevat määrust täiendav delegeeritud õigusakt, milles sätestatakse juhtpõhimõtted ja kriteeriumid käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud korra kindlaksmääramiseks.

Artikkel 14

M_0 ja TM_0 väärtuste kohandamine

1. I lisa A ja B osas esitatud M_0 ja TM_0 väärtusi kohandatakse järgmiselt:
 - a) hiljemalt 31. oktoobriks 2020 kohandatakse I lisa A osa punktis 4 esitatud M_0 väärtust vastavalt kõikide aastatel 2017, 2018 ja 2019 registreeritud uute sõiduautode keskmisele töökorras sõiduki massile. Seda uut M_0 -väärtust kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2022 kuni 31. detsembrini 2024;
 - b) hiljemalt 31. oktoobriks 2022 kohandatakse I lisa B osa punktis 4 esitatud M_0 väärtust vastavalt kõikide aastatel 2017, 2018 ja 2019 registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmisele töökorras sõiduki massile. Seda uut M_0 -väärtust kohaldatakse 2024. aastal;

- c) hiljemalt 31. oktoobril 2022 määratakse kindlaks 2025. aasta soovituslik TM_0 väärtus nii kõikide 2021. aastal registreeritud uute sõiduautode kui ka uute väikeste tarbesõidukite keskmise katsemassina;
 - d) hiljemalt 31. oktoobril 2024 ning seejärel igal teisel aastal kohandatakse I lisa A ja B osa punktis 6.2 esitatud TM_0 väärtust vastavalt kõikide eelmisel kahel kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite vastavale keskmisele katsemassile (alustades aastatega 2022 ja 2023). Uut TM_0 -väärtust kohaldatakse alates kohandamiskuupäevale järgneva kalendriaasta 1. jaanuarist.
2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu käesolevat määrust täiendavaid delegeeritud õigusakte, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõikes 1 osutatud meetmed.

Artikkel 15

Läbivaatamine ja aruandlus

1. Komisjon *vaatab* 2023. aastal *põhjalikult läbi käesoleva määruse tulemuslikkuse ning esitab* Euroopa Parlamendile ja nõukogule *aruande läbivaatamise tulemuste kohta*.
2. *Lõikes 1 osutatud aruandes käsitleb komisjon muu hulgas seda, kuivõrd vastavad määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt määratud CO₂-heite ja kütusekulu või energiatarbimise näitajad tegelikkusele; kuidas kulgeb liidu turul heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtt, pidades eelkõige silmas väikeseid tarbesõidukeid; kuidas kulgeb laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtt, mille kohta antakse aru vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/94/EL²⁵, käsitledes ka nende rahastamist; taastuvenergia abil toodetud sünteetiliste ja täiustatud alternatiivkütuste kasutamisest tulenevat potentsiaalset panust heite vähendamisse; CO₂-heite tegelikku vähenemist, mida on täheldatud olemasoleva sõidukipargi tasandil; heiteta ja vähese heitega sõidukite stiimulisüsteemi toimimist; I lisa A osa punktis 6.3 sätestatud üleminekumeetme võimalikku mõju; käesoleva määruse mõju tarbijatele, eelkõige väikese ja keskmise sissetulekuga tarbijatele; samuti aspekte, millega edendatakse veelgi majanduslikult tasuvat ja sotsiaalselt õiglast üleminekut puhtale, konkurentsivõimelisele ja taskukohasele liikuvusele liidus.*

²⁵ *Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).*

Samuti peab komisjon selles aruandes kindlaks määrama selge kava sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et anda oluline panus Pariisi kokkuleppe pikaajalise eesmärgi saavutamisse.

3. *Lõikes 2 osutatud aruandega koos esitatakse vajaduse korral ettepanek käesoleva määruse muutmiseks, eelkõige nähes ette 2030. aastaks kehtestatud ELi sõidukipargi sihttasemete võimaliku läbivaatamise, arvestades lõikes 2 loetletud elemente, ning sõiduautodele ja väikestele tarbesõidukitele siduvate heite vähendamise sihttasemete kehtestamise 2035. aastaks ja 2040. aastale järgnevaks perioodiks, et tagada õigeaegne transpordisektori netoheite nullini vähendamine kooskõlas Pariisi kokkuleppe eesmärkidega.*
4. *Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud läbivaatamise osana hindab komisjon, kas on võimalik töötada välja tegelike heitkoguste katsemenetlused, mille puhul kasutatakse mobiilseid heitemõõtmisüsteeme (PEMS). Komisjon võtab arvesse nimetatud hindamist ja käesoleva määruse artikli 12 kohaselt tehtud hindamisi ning võib vajaduse korral läbi vaadata CO₂-heite mõõtmise menetlused vastavalt määruses (EÜ) nr 715/2007 sätestatule. Komisjon teeb eelkõige asjakohased ettepanekud nende menetluste kohandamiseks, et piisavalt täpselt kajastada sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tegelikku CO₂-heidet.*

5. *Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud läbivaatamise käigus hindab komisjon võimalust suunata ülemäärase heite maksust saadav tulu sihtotstarbelisse fondi või asjaomasesse programmi, mille eesmärk on tagada õiglane üleminek kliimaneutraalsele majandusele, nagu on osutatud Pariisi kokkuleppe artikli 4 lõikes 1, eelkõige toetada autotööstussektori töötajate ümberõpet, täiendusõpet, koolitamist ja ümberpaigutamist kõigis mõjutatud liikmesriikides, eelkõige üleminekust enim mõjutatud piirkondades ja kogukondades. Kui see on kohane, esitab komisjon hiljemalt 2027. aastaks selle kohta seadusandliku ettepaneku.*
6. *Komisjon vaatab 31. detsembriks 2020 läbi direktiivi 1999/94/EÜ, pidades silmas vajadust anda tarbijatele täpset, usaldusväärset ja võrreldavat teavet turule lastud uute sõiduautode kütusekulu, CO₂-heite ja õhusaasteainete heite kohta, ning hindab võimalusi võtta kasutusele uute väikeste tarbesõidukite kütusesäästu ja CO₂-heite märgis. Kui see on asjakohane, lisatakse läbivaatamisele seadusandlik ettepanek.*

7. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks vajalikud vastavusnäitajad, et võtta arvesse CO₂-eriheite mõõtmist reguleeriva katsemenetluse kõiki muudatusi, millele viidatakse määrustes (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 692/2008 ning, kui see on asjakohane, määruses (EL) 2017/1151. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
8. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 käesoleva määruse muutmiseks vastu delegeeritud õigusakte, millega kohandatakse I lisas toodud valemeid, kasutades vastavalt ***käesoleva artikli lõikele 7*** vastu võetud metoodikat, tagades samal ajal, et vanas ja uues katsemenetluses erineva kasulikkusega sõidukitele ja eri tootjatele kehtestatud heite vähendamise nõuded on oma ranguselt võrreldavad.

Artikkel 16

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab *kliimamuutuste* komitee, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1999²⁶ artikli 44 lõike 1 punktis a. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 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.

²⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1999, milles käsitletakse energialiidu ja kliimameetmete juhtimist ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 663/2009 ja (EÜ) nr 715/2009, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 94/22/EÜ, 98/70/EÜ, 2009/31/EÜ, 2009/73/EÜ, 2010/31/EL, 2012/27/EL ja 2013/30/EL ning nõukogu direktiive 2009/119/EÜ ja (EL) 2015/652 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 525/2013 (ELT L 328, 21.12.2018, lk 1).

Artikkel 17

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 7 **lõikes 8**, artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, artikli 13 lõikes 4, artikli 14 lõikes 2 ja artikli 15 **lõikes 8** osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile **kuueks aastaks** alates ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].
Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne kuueaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament või nõukogu võivad artikli 7 **lõikes 8**, artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, artikli 13 lõikes 4, artikli 14 lõikes 2 ja artikli 15 **lõikes 8** osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 7 lõike 8, artikli 10 lõike 8, artikli 11 lõike 1 neljanda lõigu, artikli 13 lõike 4, artikli 14 lõike 2 ja artikli 15 lõike 8 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.



Artikkel 18

Kehtetuks tunnistamine

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

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

Artikkel 19

Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2020.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

....,

Euroopa Parlamendi nimel

president

Nõukogu nimel

eesistuja

I LISA

A OSA. SÕIDUAUTODE ERIHEITE SIHTTASEMED

1. Iga uue sõiduauto CO₂-eriheide kalendriaastal 2020 käesolevas punktis ja punktis 2 esitatud arvutuste tähenduses arvutatakse järgmise valemiga:

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

kus:

M	=	töökorras sõiduki mass kilogrammides (kg)
M ₀	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. Tootja eriheite sihttase 2020. aastal arvutatakse kõigi kõnealusel kalendriaastal registreeritud selle tootja poolt toodetud uute sõiduautode punkti 1 kohaselt arvutatud CO₂-eriheidete keskmisena.

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

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

kus:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ on 2020. aasta keskmine CO_2 -eriheide, mis on määratud vastavalt määruse (EL) 2017/1151 XXI lisale ja arvutatud vastavalt käesoleva määruse artikli 4 lõike 3 teisele taandele, arvestamata CO_2 -heite vähenemist, mis tuleneb käesoleva määruse artiklite 5 ja 11 kohaldamisest;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ on 2020. aasta keskmine CO_2 -eriheide, mis on määratud vastavalt rakendusmäärusele (EL) 2017/1153 ja arvutatud vastavalt käesoleva määruse artikli 4 lõike 3 teisele taandele, arvestamata CO_2 -heite vähenemist, mis tuleneb käesoleva määruse artiklite 5 ja 11 kohaldamisest;

$\text{NEDC}_{2020\text{sihttase}}$ on 2020. aasta eriheite sihttase, mis on arvutatud vastavalt punktidele 1 ja 2.

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

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

kus:

$\text{WLTP}_{\text{sihttaseme võrdlusväärtus}}$	on 2021. aasta eriheite WLTP-põhise sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvutatud vastavalt punktile 3;
a	on 0,0333;
$M_{\emptyset}$	on tootja uute sihttaseme asjakohasel aastal registreeritud töökorras sõidautode keskmine mass (M) kilogrammides (kg);
M_0	on 1 379,88 aastal 2021 ja aastateks 2022, 2023 ja 2024 määratakse selle väärtus vastavalt artikli 14 lõike 1 punktile a;
$M_{\emptyset 2020}$	on tootja uute aastal 2020 registreeritud töökorras tootja sõidautode keskmine mass (M) kilogrammides (kg);
$M_{0,2020}$	on 1 379,88.

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

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

kus:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ on $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ suurus, mis on määratletud punktis 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ on $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ suurus, mis on määratletud punktis 3;

$\text{NEDC}_{2021\text{sihttase}}$ on komisjoni poolt artikli 10 kohaselt tehtud erandi sihttase aastal 2021.

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

6.0. ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁ on iga tootja jaoks, kelle suhtes kohaldatakse eriheite sihttasest punkti 4 kohaselt, kindlaks määratud võrdlusväärtuste₂₀₂₁ keskmine, mida on kaalutud uute 2021. aastal registreeritud sõiduautode arvuga.

Võrdlusväärtus₂₀₂₁ määratakse iga tootja jaoks järgmiselt:

Võrdlusväärtus₂₀₂₁

$$= WLTP_{CO2, mõõdetud} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020, sõidukipargi sihttase}}{NEDC_{CO2}} \right) + \alpha (M_{\emptyset 2021} - M_{0, 2021})$$

kus

WLTP_{CO2, mõõdetud} on iga tootja kõigi 2020. aastal registreeritud uute sõiduautode mõõdetud CO₂-heidete keskmine, mis on kindlaks määratud ja teatatud vastavalt rakendusmääruse (EL) 2017/1153 artiklile 7a;

NEDC_{2020, sõidukipargi sihttase} on 95 g/km;

NEDC_{CO2} on punktis 3 määratletud suurus;

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

M_{0, 2021} on selliste tootjate kõigi uute aastal 2021 registreeritud töökorras sõiduautode keskmine mass kilogrammides (kg), kelle suhtes kohaldatakse eriheite sihttasest punkti 4 kohaselt;

α on punktis 4 määratletud suurus.

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

6.1.1. ELi sõidukipargi heite sihttase ajavahemikuks 2025–2029:

$$\text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2025} = \text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2021} \cdot (1 - \text{vähendustegur}_{2025}),$$

kus

$\text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2021}$ on *punktis 6.0 määratletud suurus*;

$\text{vähendustegur}_{2025}$ on artikli 1 lõike 4 punktis a nimetatud vähendustegur.

6.1.2. ELi sõidukipargi heite sihttase alates 2030. aastast:

$$\text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2030} = \text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2021} \cdot (1 - \text{vähendustegur}_{2030}),$$

kus

$\text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2021}$ on *punktis 6.0 määratletud suurus*;

$\text{vähendustegur}_{2030}$ on artikli 1 lõike 5 punktis a nimetatud vähendustegur.

6.2. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused alates 2025. aastast

6.2.1. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused ajavahemikuks 2025–2029:

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus = $ELi \text{ sõidukipargi heite sihttase}_{2025} + a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$,

kus

$ELi \text{ sõidukipargi sihttase}_{2025}$ määratakse kindlaks punkti 6.1.1 kohaselt;

a_{2025}

on

$$\frac{a_{2021} \cdot ELi \text{ sõidukipargi heite sihttase}_{2025}}{\text{Keskmine heide}_{2021}}$$

kus

a_{2021}

on parima sirge kalle, mis saadakse lineaarse vähimruutude meetodi kohaldamisel ELi 2021. aastal registreeritud iga sõiduauto katsemassi (sõltumatu muutuja) ja CO₂-eriheite (sõltuv muutuja) suhtes;

keskmine heide₂₀₂₁

on selliste tootjate kõigi 2021. aastal registreeritud uute sõiduautode keskmine CO₂-eriheide, kelle puhul eriheite sihttase arvutatakse punkti 4 kohaselt;

TM

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

TM₀

on suurus kilogrammides (kg), mille väärtus leitakse artikli 14 lõike 1 punkti d kohaselt.

6.2.2. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused alates 2030. aastast:

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

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ määratakse kindlaks punkti 6.1.2 kohaselt;

a₂₀₃₀

on

$$a_{2021} \cdot \text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2030}$$

$$\text{Keskmine heide}_{2021}$$

kus

a₂₀₂₁

on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

keskmine heide₂₀₂₁

on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM

on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM₀

on punktis 6.2.1 määratletud suurus.

6.3. Eriheite sihttasemed alates 2025. aastast:

eriheite sihttase = eriheite sihttaseme võrdlusväärtus ZLEVi tegur,

kus

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

ZLEVi tegur on $(1+y-x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05 või väiksem kui 1,0; sellisel juhul sätestatakse ZLEVi teguriks vastavalt kas 1,05 või 1,0,

kus

y on heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal tootja uute sõiduautode koguarvust ja see arvutatakse kui heiteta ja vähese heitega uute sõidukite koguarvu, kus igaüht neist loetakse ZLEVi-spetsiifiliseks ($ZLEV_{eri}$), ja kõigi vastaval kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode koguarvu jagatis vastavalt järgmisele valemile:

$$ZLEV_{eri} = 1 - \left(\frac{CO_2 \text{ eriheide} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Liikmesriikides, kus heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal nende sõidukipargis on 2017. aastal alla 60 % liidu keskmisest²⁷ ja kus 2017. aastal registreeriti vähem kui 1000 uut heiteta ja vähese heitega sõidukit, arvutatakse uute seal registreeritud sõiduautode puhul $ZLEV_{eri}$ aastani 2030 ja 2030. aasta kohta vastavalt järgmisele valemile:

$$ZLEV_{eri} = \left(1 - \left(\frac{CO2\ eriheide \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Kui heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal liikmesriigi uute, aastatel 2025–2030 registreeritud, sõiduautode pargis on üle 5 % aastas, ei saa see liikmesriik järgnevatel aastatel kohaldada kordajat 1,85;

x

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

²⁷ *Heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal liikmesriigi uute sõiduautode pargis 2017. aastal arvutatakse nii, et 2017. aastal registreeritud uute heiteta ja vähese heitega sõidukite koguarv jagatakse uute samal aastal registreeritud sõiduautode koguarvuga.*

B OSA. VÄIKESTE TARBESÕIDUKITE ERIHEITE SIHTTASEMED

1. Iga uue väikese tarbesõiduki CO₂-eriheide 2020. kalendriaastal käesolevas punktis ja punktis 2 esitatud arvutuste tähenduses arvutatakse järgmise valemiga:

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

kus:

M	=	töökorras sõiduki mass kilogrammides (kg)
M ₀	=	1 766,4
a	=	0,096.

2. Tootja eriheite sihttase 2020. aastal arvutatakse kõigi kõnealusel kalendriaastal registreeritud selle tootja toodetud uute väikeste tarbesõidukite punkti 1 kohaselt arvutatud CO₂-eriheite keskmisena.

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

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

kus:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ on 2020. aasta keskmine CO_2 -eriheide, mis on määratud kindlaks vastavalt määruse (EL) 2017/1151 XXI lisale, arvestamata CO_2 -heite vähenemist, mis tuleneb käesoleva määruse artikli 11 kohaldamisest;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ on 2020. aasta keskmine CO_2 -eriheide, mis on määratud kindlaks vastavalt rakendusmäärusele (EL) 2017/1152, arvestamata CO_2 -heite vähenemist, mis tuleneb käesoleva määruse artikli 11 kohaldamisest;

$\text{NEDC}_{2020\text{sihttase}}$ on 2020. aasta eriheite sihttase, mis on arvutatud vastavalt punktidele 1 ja 2.

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

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

kus:

$\text{WLTP}_{\text{sihttaseme võrdlusväärtus}}$	on 2021. aasta eriheite WLTP-põhise sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvutatud vastavalt punktile 3;
a	on 0,096;
M_{θ}	on tootja kõigi asjaomasel sihttaseme aastal registreeritud uute töökorras väikeste tarbesõidukite keskmine mass (M) kilogrammides (kg);
M_0	on 1 766,4 aastal 2020 ning aastatel 2021, 2022 ja 2023 on sellel suurusel väärtus, mis kehtestatakse määruse (EL) nr 510/2011 artikli 13 lõike 5 kohaselt, ning aastal 2024 väärtus, mis kehtestatakse käesoleva määruse artikli 14 lõike 1 punkti b kohaselt;
$M_{\theta 2020}$	on tootja kõigi uute aastal 2020 registreeritud töökorras väikeste tarbesõidukite keskmine mass (M) kilogrammides (kg);
$M_{0,2020}$	on 1 766,4.

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

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

kus:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ on punktis 3 määratletud $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ on punktis 3 määratletud $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$;

$\text{NEDC}_{2021\text{sihttase}}$ on komisjoni poolt artikli 10 kohaselt tehtud erandi sihttase aastal 2021.

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

6.0. *ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁*

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁ on iga tootja jaoks, kelle suhtes kohaldatakse eriheite sihttasest punkti 4 kohaselt, kindlaks määratud võrdlusväärtuste₂₀₂₁ keskmine, mida on kaalutud uute 2021. aastal registreeritud väikeste tarbesõidukite arvuga.

Võrdlusväärtus₂₀₂₁ määratakse iga tootja jaoks järgmiselt:

$$võrdlusväärtus_{2021} = WLTP_{CO_2, mõõdetud} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020, sõidukipargi sihttase}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0, 2021})$$

kus

WLTP_{CO₂, mõõdetud} on iga tootja kõigi 2020. aastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite mõõdetud CO₂-heidete keskmine, mis on kindlaks määratud ja teatatud vastavalt rakendusmääruse (EL) 2017/1152 artiklile 7a;

NEDC_{2020, sõidukipargi sihttase} on 147 g/km;

NEDC_{CO₂} on punktis 3 määratletud suurus;

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

M_{0, 2021} on selliste tootjate kõigi aastal 2021 registreeritud uute töökorras väikeste tarbesõidukite keskmine mass kilogrammides (kg), kelle suhtes kohaldatakse eriheite sihttaset punkti 4 kohaselt;

a on punktis 4 määratletud suurus.

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

6.1.1. ELi sõidukipargi heite sihttase ajavahemikuks 2025–2029:

$$\text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2025} = \text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2021} \cdot (1 - \text{vähendustegur}_{2025}),$$

kus

$\text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2021}$ on *punktis 6.0 määratletud suurus*;

$\text{vähendustegur}_{2025}$ on artikli 1 lõike 4 punktis b täpsustatud vähendustegur.

6.1.2. ELi sõidukipargi heite sihttase alates 2030. aastast:

$$\text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2030} = \text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2021} \cdot (1 - \text{vähendustegur}_{2030}),$$

kus

$\text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2021}$ on *punktis 6.0 määratletud suurus*;

$\text{vähendustegur}_{2030}$ on artikli 1 lõike 5 punktis b täpsustatud vähendustegur.

6.2. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused alates 2025. aastast

6.2.1. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused ajavahemikuks 2025–2029:

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$,

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₅ määratakse kindlaks punkti 6.1.1 kohaselt;

α on a_{2025} , kui tootja uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on kuni TM_0 , mis arvutatakse artikli 14 lõike 1 punkti d kohaselt, ning a_{2021} , kui tootja uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on suurem kui artikli 14 lõike 1 punkti d kohaselt arvutatud TM_0 ;

kus

a_{2025} on

$a_{2021} \cdot ELi$ sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₅ ;

Keskmine heide₂₀₂₁

a_{2021}	on parima sirge kalle, mis saadakse lineaarse vähimruutude meetodi kohaldamisel iga uue 2021. aastal registreeritud väikese tarbesõiduki katsemassi (sõltumatu muutuja) ja CO ₂ -eriheite (sõltuv muutuja) suhtes;
keskmine heide ₂₀₂₁	on selliste tootjate kõigi 2021. aastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine CO ₂ -eriheide, kelle puhul eriheite sihttase arvutatakse punkti 4 kohaselt;
TM	on tootja kõigi vastaval kalendriaastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass kilogrammides (kg);
TM ₀	on suurus kilogrammides (kg), mille väärtus leitakse artikli 14 lõike 1 punkti d kohaselt.

6.2.2. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused alates 2030. aastast:

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

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ määratakse kindlaks punkti 6.1.2 kohaselt;

α on a_{2030} , kui tootja registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on kuni TM_0 , mis arvutatakse artikli 14 lõike 1 punkti d kohaselt, ning a_{2021} , kui tootja registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on suurem kui artikli 14 lõike 1 punkti d kohaselt arvutatud TM_0 ;

kus

a_{2030} on

$a_{2021} \cdot \frac{\text{Eli sõidukipargi heite sihttase}_{2030}}{\text{Keskmine heide}_{2021}}$;

$\text{Keskmine heide}_{2021}$

a_{2021} on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

$\text{keskmine heide}_{2021}$ on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM_0 on punktis 6.2.1 määratletud suurus.

6.3. Eriheite sihttase alates 2025. aastast

6.3.1. Eriheite sihttasemed ajavahemikuks 2025–2029:

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

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus on tootja eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvutatud punkti 6.2.1 kohaselt;

$\emptyset_{\text{sihttasemed}}$ on kõikide punkti 6.2.1 kohaselt arvutatud eriheite sihttaseme võrdlusväärtuste keskmine, mida on kaalutud iga tootja uute väikeste tarbesõidukite arvuga;

ZLEVi tegur on $(1+y-x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05 või väiksem kui 1,0; sellisel juhul sätestatakse ZLEVi teguriks vastavalt kas 1,05 või 1,0,

kus

y

on uute heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal tootja uute väikeste tarbesõidukite koguarvust ja see arvutatakse kui heiteta ja vähese heitega uute sõidukite koguarvu, kus igaüht neist loetakse ZLEVi-spetsiifiliseks ($ZLEV_{eri}$), ja kõigi vastaval kalendriaastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite koguarvu jagatis vastavalt järgmisele valemile::

$$ZLEV_{eri} = 1 - \left(\frac{CO2\ eriheide}{50} \right)$$

x

on 15 %.

6.3.2. Eriheite sihttase alates 2030. aastast:

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

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus on tootja eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvutatud punkti 6.2.2 kohaselt;

$\bar{\sigma}$ sihttasemed

on kõikide punkti 6.2.2 kohaselt arvutatud eriheite sihttaseme võrdlusväärtuste keskmine, mida on kaalutud iga tootja uute väikeste tarbesõidukite arvuga;

ZLEVi tegur

on $(1+y-x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05 või väiksem kui 1,0; sellisel juhul sätestatakse ZLEVi teguriks vastavalt kas 1,05 või 1,0,

kus

y

on uute heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal tootja uute väikeste tarbesõidukite koguarvust ja see arvutatakse kui heiteta ja vähese heitega uute sõidukite koguarvu, kus igaüht neist loetakse ZLEVi-spetsiifiliseks ($ZLEV_{eri}$), ja kõigi vastaval kalendriaastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite koguarvu jagatis vastavalt järgmisele valemile:

$$ZLEV_{eri} = 1 - \left(\frac{CO2 \text{ eriheide}}{50} \right)$$

x

on 30 %.

II LISA

UUTE SÕIDUAUTODE HEITE SEIRE JA SELLEKOHANE ARUANDLUS

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

1. Igal kalendriaastal registreerivad liikmesriigid iga oma territooriumil M1-kategooria sõidukina registreeritud uue sõiduauto kohta järgmised üksikasjalikud andmed:
 - a) tootja;
 - b) tüübikinnitusnumber ja selle laiendus;
 - c) sõiduki tüüp, variant ja versioon (kui see on asjakohane);
 - d) mark ja kaubanimi;
 - e) tüübikinnitusega sõiduki kategooria;
 - f) uute registreerimiste koguarv;
 - g) töökorras sõiduki mass;

- h) CO₂-eriheide (NEDC ja WLTP põhjal);
- i) sõiduki katteala: teljevahe, juhttelje rööbe ja teise telje rööbe;
- j) kütuseliik ja kütuse kasutusviis;
- k) mootori töömaht;
- l) elektrienergiakulu;
- m) innovatiivse tehnoloogialahenduse või innovatiivsete tehnoloogialahenduste rühma kood ning CO₂-heite vähenemine, mis saavutatakse tänu kõnealusele tehnoloogiale (NEDC ja WLTP põhjal);
- n) suurim kasulik võimsus;
- o) valmistajatehase tähis;
- p) WLTP-põhine katsemass;
- q) hälbe- ja kontrolltegur, millele on osutatud rakendusmääruse (EL) 2017/1153 I lisa punktis 3.2.8;
- r) registreeritud sõiduki kategooria;

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

Liikmesriigid teevad vastavalt artiklile 7 komisjonile kättesaadavaks kõik käesolevas punktis loetletud andmed sellisel vormil, nagu on täpsustatud B osa 2. jaos.

- 2. Punktis 1 osutatud andmed võetakse asjaomase sõiduauto vastavustunnistusest. Selliste kahte kütust (bensiin/gaas) kasutavate sõidukite puhul, mille vastavustunnistusele on märgitud mõlema kütuseliigi CO₂-eriheite väärtused, kasutavad liikmesriigid üksnes gaasi puhul mõõdetud väärtust.
- 3. Liikmesriigid määravad iga kalendriaasta kohta kindlaks järgmise:
 - a) EÜ tüübikinnitusega uute sõiduautode uute registreerimiste koguarv;
 - b) üksiksõiduki kinnitusega uute sõiduautode uute registreerimiste koguarv;
 - c) väikeseeria sõiduki, mille suhtes kohaldatakse riiklikku tüübikinnitust, uute sõiduautode uute registreerimiste koguarv.

B OSA – Andmete edastamise vorm

Liikmesriigid esitavad iga aasta kohta A osa punktides 1 ja 3 kirjeldatud teabe järgmisel vormil:

1. jagu – Koondseireandmed

Liikmesriik ²⁸	
Aasta	
EÜ tüübikinnitusega uute sõiduautode uute registreerimiste koguarv	
Üksiksõiduki kinnitusega uute sõiduautode uute registreerimiste koguarv	
Väikeseeria sõiduki uute sõiduautode, mille suhtes kohaldatakse riiklikku tüübikinnitust, uute registreerimiste koguarv	

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

2. jagu – Üksikasjalikud seireandmed iga sõiduki kohta

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

i)	Teljevahe
	Juhttelje rööbe (telg 1)
	Teise telje rööbe (telg 2)

j)	Kütuseliik
	Kütuse kasutusviis
k)	Mootori töömaht (cm ³)
l)	Elektrienergiakulu (Wh/km)
m)	Ökoinnovatsioonilahendus(t)e kood
	NEDC-põhine CO ₂ -heite koguvähendamine tänu ökoinnovatsioonilahendus(t)ele kuni 31. detsembrini 2020.
	WLTP-põhine CO ₂ -heite koguvähendamine tänu ökoinnovatsioonilahendus(t)ele
n)	Suurim kasulik võimsus
o)	Valmistajatehase tähis
p)	WLTP-põhine katsemass
q)	Hälbetegur De (kui see on olemas)
	Kontrolltegur (kui see on olemas)
r)	Registreeritud sõiduki kategooria
s)	Sõidukitüüpikonna tähis
t)	Ühe laadimisega läbitav vahemaa, kui see on kättesaadav

Märkused

- 1) Väikeseeria sõiduki, mille suhtes kohaldatakse riiklikku tüübikinnitust, riikliku tüübikinnituse (NSS) ja üksiksõiduki kinnituse (IVA) puhul esitatakse tootja nimi veerus „Tootja nimi liikmesriigi registri järgi“ ning veerus „Tootja nimi ELi standardi järgi“

esitatakse vastavalt tüübikinnituse liigile üks järgmistest märgetest: „AA-NSS“ või „AA-IVA“.

III LISA

UUTE VÄIKESTE TARBesõIDUKITE HEITE SEIRE JA SELLEKOHANE ARUANDLUS

A. Andmete kogumine uute väikeste tarbesõidukite kohta ja CO₂-heite seire andmete kindlaksmääramine

1. Üksikasjalikud andmed

1.1. N₁-kategooria sõidukitena registreeritud kompleksed sõidukid

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

- a) tootja;
- b) tüübikinnitusnumber ja selle laiendus;
- c) sõiduki tüüp, variant ja versioon;
- d) mark;
- e) tüübikinnitusega sõiduki kategooria;

- f) registreeritud sõiduki kategooria;
- g) CO₂-eriheide (NEDC ja WLTP põhjal);
- h) töökorras sõiduki mass;
- i) täismass;
- j) sõiduki katteala: teljevahe, juhttelje rööbe ja teise telje rööbe;
- k) kütuseliik ja kütuse kasutusviis;
- l) mootori töömaht;
- m) elektrienergiakulu;
- n) innovatiivse tehnoloogialahenduse või innovatiivsete tehnoloogialahenduste rühma kood ning CO₂-heite vähenemine, mis saavutatakse tänu kõnealusele tehnoloogiale (NEDC ja WLTP põhjal);

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

Liikmesriigid teevad vastavalt artiklile 7 komisjonile kättesaadavaks kõik käesolevas punktis loetletud andmed sellisel vormil, nagu on täpsustatud käesoleva lisa C osa 2. jaos.

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

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

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

Kui baassõiduki kohta ei ole võimalik esitada esimese lõigu punktides a ja b osutatud andmeid, esitab liikmesriik selle asemel andmed komplekteeritud sõiduki kohta.

Komplekteeritud N_1 -kategooria sõidukite puhul kasutatakse C osa 2. jaos esitatud vormi.

Punkti 1.1 alapunktis o osutatud valmistajatehase tähist ei avalikustata.

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

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

- B. Uute väikeste tarbesõidukite, mille suhtes kohaldatakse riiklikku tüübikinnitust, CO₂ seire andmete kindlaksmääramise meetoodika

Seireandmed, mille liikmesriigid peavad A osa punktide 1 ja 3 kohaselt kindlaks määrama, määratakse kindlaks vastavalt käesolevas osas esitatud meetoodikale.

1. Registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arv

Liikmesriigid määravad oma territooriumil registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arvu vastaval seireaastal ning jaotavad selle vastavalt sellele, kas sõidukite suhtes kohaldatakse EÜ tüübikinnitust, üksiksõiduki kinnitust, väikeseeria sõiduki riiklikku tüübikinnitust või, kui see on asjakohane, mitmeastmelist tüübikinnitust.

2. Komplekteeritud sõidukid

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

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

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

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

C. Andmete edastamise vormid

Liikmesriigid esitavad iga aasta kohta A osa punktides 1 ja 3 kirjeldatud teabe järgmisel vormil:

1. jagu – Koondseireandmed	
Liikmesriik ²⁹	
Aasta	
EÜ tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv	
Üksiksõiduki kinnitusega uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv	
Väikeseeria sõiduki, mille suhtes kohaldatakse riiklikku tüübikinnitust, uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv	
Mitmeastmelise tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite uute registreerimiste koguarv (kui on teada)	

²⁹ Standardile ISO 3166 vastav kahekohaline liikmesriigi kood, välja arvatud Kreeka ja Ühendkuningriigi puhul, mille tähised on vastavalt „EL“ ja „UK“.

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

	Töökorras sõiduki mass KOMPLEKTEERITUD SÕIDUK / KOMPLEKTNE SÕIDUK
i) ⁽⁴⁾	Täismass

j)	Teljevahe
	Juhttelje teljelaius (telg 1)
	Teise telje teljelaius (telg 2)
k)	Kütuseliik
	Kütuse kasutusviis
l)	Mootori töömaht (cm ³)
m)	Elektrienergiakulu (Wh/km)
n)	Ökoinnovatsioonilahendus(t)e kood
	NEDC-põhine CO ₂ -heite koguvähenemine tänu ökoinnovatsioonilahendus(t)ele kuni 31. detsembrini 2020
	WLTP-põhine CO ₂ -heite koguvähenemine tänu ökoinnovatsioonilahendus(t)ele
o)	Valmistajatehase tähis
p)	WLTP-põhine katsemass
q)	Hälbetegur De (kui on teada)
	Kontrolltegur (kui on teada)
r)	Sõidukitüüpkonna tähis
s)	Ühe laadimisega läbitav vahemaa, kui on teada
Direktiivi 2007/46/EÜ lisa punkt 2.17.2 ⁽⁵⁾	Lisatud massi vaikeväärtus (vajaduse korral mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul)

Märkused

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

IV LISA

Kehtetuks tunnistatud määrused koos muudatustega

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 443/2009	(ELT L 140, 5.6.2009, lk 1)
Komisjoni määrus (EL) nr 397/2013	(ELT L 120, 1.5.2013, lk 4)
Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 333/2014	(ELT L 103, 5.4.2014, lk 15)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2015/6	(ELT L 3, 7.1.2015, lk 1)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2017/1502	(ELT L 221, 26.8.2017, lk 4)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2018/649	(ELT L 108, 27.4.2018, lk 14)
Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 510/2011	(ELT L 145, 31.5.2011, lk 1)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 205/2012	(ELT L 72, 10.3.2012, lk 2)
Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 253/2014	(ELT L 84, 20.3.2014, lk 38)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 404/2014	(ELT L 121, 24.4.2014, lk 1)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2017/748	(ELT L 113, 29.4.2017, lk 9)
Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2017/1499	(ELT L 219, 25.8.2017, lk 1)

V LISA

VASTAVUSTABEL

Määrus (EÜ) nr 443/2009	Määrus (EL) nr 510/2011	Käesolev määrus
Artikli 1 esimene lõik	Artikli 1 lõige 1	Artikli 1 lõige 1
Artikli 1 teine lõik	Artikli 1 lõige 2	Artikli 1 lõige 2
Artikli 1 kolmas lõik	–	Artikli 1 lõige 3
–	–	Artikli 1 lõige 4
–	–	Artikli 1 lõige 5
–	–	Artikli 1 lõige 6
–	–	Artikli 1 lõige 7
Artikli 2 lõige 1	Artikli 2 lõige 1	Artikli 2 lõige 1
Artikli 2 lõige 2	Artikli 2 lõige 2	Artikli 2 lõige 2
Artikli 2 lõige 3	Artikli 2 lõige 3	Artikli 2 lõige 3
Artikli 2 lõige 4	Artikli 2 lõige 4	Artikli 2 lõige 4
Artikli 3 lõike 1 sissejuhatav osa	Artikli 3 lõike 1 sissejuhatav osa	Artikli 3 lõike 1 sissejuhatav osa
Artikli 3 lõike 1 punktid a ja b	Artikli 3 lõike 1 punktid a ja b	Artikli 3 lõike 1 punktid a ja b
–	Artikli 3 lõike 1 punktid c, d ja e	Artikli 3 lõike 1 punktid c, d ja e
Artikli 3 lõike 1 punktid c ja d	Artikli 3 lõike 1 punktid f	Artikli 3 lõike 1 punktid f

	ja g	ja g
Artikli 3 lõike 1 punkt f	Artikli 3 lõike 1 punkt h	Artikli 3 lõike 1 punkt h
Artikli 3 lõike 1 punkt e	Artikli 3 lõike 1 punkt j	Artikli 3 lõike 1 punkt i
Artikli 3 lõike 1 punkt g	Artikli 3 lõike 1 punkt i	Artikli 3 lõike 1 punkt j
–	–	Artikli 3 lõike 1 punktid k, l ja m
–	Artikli 3 lõike 1 punkt k	Artikli 3 lõike 1 punkt n
Artikli 3 lõige 2	Artikli 3 lõige 2	Artikli 3 lõige 2
Artikli 4 esimene lõik	Artikli 4 esimene lõik	Artikli 4 lõike 1 sissejuhatav osa ja punktid a ning b
–	–	Artikli 4 lõike 1 punkt c
–	Artikli 4 teine lõik	Artikli 4 lõige 2
Artikli 4 teine lõik	Artikli 4 kolmas lõik	Artikli 4 lõige 3
Artikkel 5	Artikkel 5	–
Artikkel 5a	–	Artikkel 5
Artikkel 6	Artikkel 6	–
Artikli 7 lõige 1	Artikli 7 lõige 1	Artikli 6 lõige 1
Artikli 7 lõike 2 punktid a, b ja c	Artikli 7 lõike 2 punktid a, b ja c	Artikli 6 lõike 2 punktid a, b ja c
–	–	Artikli 6 lõike 2 punkt d
Artikli 7 lõige 3	Artikli 7 lõige 3	Artikli 6 lõige 3
Artikli 7 lõige 4	Artikli 7 lõige 4	Artikli 6 lõige 4

Artikli 7 lõige 5	Artikli 7 lõige 5	Artikli 6 lõige 5
Artikli 7 lõige 6	Artikli 7 lõige 6	Artikli 6 lõige 6
Artikli 7 lõige 7	Artikli 7 lõige 7	Artikli 6 lõige 7
Artikli 8 lõige 1	Artikli 8 lõige 1	Artikli 7 lõige 1
Artikli 8 lõige 2	Artikli 8 lõige 2	Artikli 7 lõige 2
Artikli 8 lõige 3	Artikli 8 lõige 3	Artikli 7 lõige 3
Artikli 8 lõike 4 esimene ja teine lõik	Artikli 8 lõike 4 esimene ja teine lõik	Artikli 7 lõike 4 esimene ja teine lõik

Artikli 8 lõike 4 kolmas lõik	Artikli 8 lõike 4 esimene lõik	Artikli 7 lõike 4 kolmas lõik
Artikli 8 lõike 5 esimene lõik	Artikli 8 lõige 5	Artikli 7 lõike 5 esimene lõik
Artikli 8 lõike 5 teine lõik	Artikli 8 lõige 6	Artikli 7 lõike 5 teine lõik
Artikli 8 lõige 6	Artikli 8 lõige 7	–
Artikli 8 lõige 7	Artikli 8 lõige 8	Artikli 7 lõike 6 esimene lõik
–	–	Artikli 7 lõike 6 teine lõik
Artikli 8 lõige 8	–	–
Artikli 8 lõike 9 esimene lõik	Artikli 8 lõike 9 esimene lõik	Artikli 7 lõige 7
Artikli 8 lõike 9 teine lõik	Artikli 8 lõike 9 teine lõik	Artikli 7 lõige 8
–	–	Artikli 7 lõige 9
–	–	Artikli 7 lõige 10
–	Artikli 8 lõige 10	Artikli 7 lõige 11
Artikli 9 lõige 1	Artikli 9 lõige 1	Artikli 8 lõige 1
Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu sissejuhatav osa	Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu sissejuhatav osa	Artikli 8 lõike 2 esimese lõigu esimene osa
Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu punkt a	Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu punkt a	–
Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu punkt b	Artikli 9 lõike 2 esimese lõigu punkt b	Artikli 8 lõike 2 esimese lõigu teine osa
Artikli 9 lõike 2 teine lõik	Artikli 9 lõike 2 teine lõik	Artikli 8 lõike 2 teine lõik

Artikli 9 lõige 3

Artikli 9 lõige 4

Artikli 10 lõike 1 sissejuhatav osa

Artikli 9 lõige 3

Artikli 9 lõige 4

Artikli 10 lõike 1
sissejuhatav osa

Artikli 8 lõige 3

Artikli 8 lõige 4

Artikli 9 lõike 1
sissejuhatav osa

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

Artikli 11 lõige 6	Artikli 11 lõige 5	Artikli 10 lõige 6
Artikli 11 lõige 7	Artikli 11 lõige 6	Artikli 10 lõige 7
Artikli 11 lõige 8	Artikli 11 lõige 7	Artikli 10 lõige 8
Artikli 11 lõige 9	Artikli 11 lõige 8	Artikli 10 lõige 9
Artikli 12 lõike 1 esimene lõik	Artikli 12 lõike 1 esimene lõik	Artikli 11 lõike 1 esimene lõik
Artikli 12 lõike 1 teine lõik	–	Artikli 11 lõike 1 teine lõik

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

		ja d
Artikli 13 lõike 2 kolmas lõik	Artikli 13 lõige 5	Artikli 14 lõige 2
–	–	Artikli 15 lõige 1
–	–	Artikli 15 lõige 2
–	–	Artikli 15 lõige 3
–	Artikli 13 lõige 2	–
–	–	Artikli 15 lõike 4 esimene osa
Artikli 13 lõige 3	Artikli 13 lõike 6 esimene lõik	Artikli 15 lõike 4 teine osa
–	Artikli 13 lõige 4	–
Artikli 13 lõige 4	Artikli 13 lõike 6 teine lõik	–
Artikli 13 lõige 5	–	–
Artikli 13 lõige 6	Artikli 13 lõige 3	–
–	–	Artikli 15 lõige 5
–	–	Artikli 15 lõige 6
Artikli 13 lõike 7 esimene lõik	Artikli 13 lõike 6 kolmas lõik	Artikli 15 lõige 7
Artikli 13 lõike 7 teine lõik	Artikli 13 lõike 6 neljas lõik	Artikli 15 lõige 8
Artikli 14 lõige 1	Artikli 14 lõige 1	Artikli 16 lõige 1
Artikli 14 lõige 2	Artikli 14 lõige 2	Artikli 16 lõige 2
Artikli 14 lõige 3	Artikli 14 lõige 2a	Artikli 16 lõige 3

Artikli 14a lõige 1	Artikli 15 lõige 3	Artikli 17 lõige 1
Artikli 14a lõige 2	Artikli 15 lõige 1	Artikli 17 lõige 2
Artikli 14a lõige 3	Artikkel 16	Artikli 17 lõige 3
Artikli 14a lõige 4	Artikli 15 lõige 2	Artikli 17 lõige 4
Artikli 14a lõige 5	Artikkel 17	Artikli 17 lõige 5
Artikkel 15	–	–
–	–	Artikkel 18
Artikkel 16	Artikkel 18	Artikkel 19
I lisa	–	I lisa A osa punktid 1–5
–	–	I lisa A osa punkt 6
–	I lisa	I lisa B osa punktid 1–5
–	–	I lisa B osa punkt 6
II lisa A osa	–	II lisa A osa
II lisa B osa	–	–
II lisa C osa	–	II lisa B osa
–	II lisa	III lisa
–	–	IV lisa
–	–	V lisa

Komisjoni avaldus artikli 15 kohta

Artiklis 15 sätestatud läbivaatamise käigus ja tehes vajaduse korral ettepaneku kõnealuse määrase muutmiseks, viib komisjon kooskõlas aluslepingutega läbi asjakohased konsultatsioonid. Eelkõige konsulteeritakse selles küsimuses Euroopa Parlamendi ja liikmesriikidega.

Kõnealuse läbivaatamise raames uurib komisjon ka I lisa A osa punktis 6.3 täpsustatud 5 % ülemmäära asjakohasust, võttes arvesse vajadust kiirendada asjaomastes liikmesriikides heiteta ja vähese heitega sõidukite edendamist.