



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 5. oktoober 2023
(OR. en)

13864/23

CLIMA 451
ENV 1089
TRANS 402
MI 825
DELECT 151

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	5. oktoober 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	C(2023) 6627 final
Teema:	KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) .../..., 5.10.2023, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/631, sätestades juhtpõhimõtted ja kriteeriumid kasutusel olevate sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO ₂ heite ja kütusekulu väärtuste kontrollimiseks (kasutusel olevate sõidukite kontroll)

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument C(2023) 6627 final.

Lisatud: C(2023) 6627 final



Brüssel, 5.10.2023
C(2023) 6627 final

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) .../...,

5.10.2023,

millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/631, sätestades juhtpõhimõtted ja kriteeriumid kasutusel olevate sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂ heite ja kütusekulu väärtuste kontrollimiseks (kasutusel olevate sõidukite kontroll)

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. DELEGEERITUD ÕIGUSAKTI TAUST

Määrusega (EL) 2019/631 on kehtestatud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂ heite normid.

Kõnealuse määruse artikli 13 lõike 2 kohaselt peavad tüübikinnitusasutused asjakohaste ja esindavate sõidukinäidiste alusel kontrollima, kas nende sõidukitüüpkondate puhul, mille tüübikinnituse eest nad vastutavad, vastavad vastavustunnistustele kantud CO₂ heite ja kütusekulu väärtused kasutusel olevate sõidukite CO₂ heitele ja kütusekulule. Tüübikinnitusasutused peavad kontrollima ka selliste pardal olevate või näidissõidukitega seotud meetodite olemasolu, millega sõiduki tulemusi tüübikinnituse saamiseks tehtavate katsete ajal kunstlikult tegelikust paremana näidatakse.

Määruse (EL) 2019/631 artikli 13 lõike 4 kohaselt on komisjonil õigus võtta vastu delegeeritud õigusakt, milles sätestatakse juhtpõhimõtted ja kriteeriumid kontrollide tegemise korra kindlaksmääramiseks.

2. ÕIGUSAKTI VASTUVÕTMISELE EELNENUD KONSULTEERIMINE

2021. aasta oktoobris, 2022. aasta märtsis ja novembris ning 2023. aasta märtsis peeti käesoleva delegeeritud määruse eelnõu üle konsultatsioone liikmesriikide ametiasutustega, sõidukitootjate, autotööstuse tarnijate ja valitsusväliste organisatsioonidega maanteesõidukite CO₂ heite poliitika väljatöötamise ja rakendamisele keskenduva komisjoni eksperdirühma raames. Esitatud märkusi kaaluti nõuetekohaselt ja neid võeti vajaduse korral arvesse.

Peale selle koguti 18. juulist 2023 kuni 15. augustini 2023 parema õigusloome portaali tagasisidemehhanismi kaudu sidusrühmade märkusi delegeeritud määruse eelnõu kohta. Veebiplatvormi „Avaldage arvamust“ kaudu saadi kuus märkust¹. Veebiplatvormi kaudu saadud märkused olid kas üldist laadi või ei olnud käesoleva delegeeritud õigusakti eelnõu kohaldamisala seisukohast asjakohased. Seepärast ei võetud neid märkusi käesoleva delegeeritud õigusakti kontekstis arvesse.

3. DELEGEERITUD ÕIGUSAKTI ÕIGUSLIK KÜLG

Käesoleva delegeeritud määrusega kehtestatakse kasutusel olevate sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂ heite kontrollimise korra kindlaksmääramise juhtpõhimõtted ja kriteeriumid.

Artiklis 3 määratakse kindlaks kasutusel olevate sõidukite kontrollimiseks valitavate sõidukitüüpkondate tingimused.

Artiklis 4 sätestatakse kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolli katsete läbiviimise juhtpõhimõtted. Katsemenetlused põhinevad ÜRO eeskirjas nr 154 sätestatud heitealase tüübikinnituse menetlustel, mida täiendavad spetsiaalsed katsed kunstlike meetodite olemasolu kindlakstegemiseks.

Artikliga 5 tagatakse tüübikinnitusasutuse asjakohane dokumentatsioon ja aruandlus kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolli katsete ja nende põhjal tehtud järelduste kohta.

Artikliga 6 kehtestatakse kasutusel olevate sõidukite kontrolli rahastamise mehhanism.

¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13583-Light-duty-vehicles-CO2-emissions-guiding-principles-and-criteria-for-in-service-verification_en

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) .../...,

5.10.2023,

millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2019/631, sätestades juhtpõhimõtted ja kriteeriumid kasutusel olevate sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂ heite ja kütusekulu väärtuste kontrollimiseks (kasutusel olevate sõidukite kontroll)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrust (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011,² eriti selle artikli 13 lõike 4 teist lõiku,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määrusega (EL) 2019/631 on ette nähtud kasutusel olevate sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂ heite ja kütusekulu kontroll (edaspidi „kasutusel olevate sõidukite kontroll“).
- (2) Kasutusel olevate sõidukite kontrolli tuleks kohaldada kõikide sõidukitootjate suhtes, välja arvatud need tootjad, kes lasevad turule piiratud arvu sõidukeid, et vältida liigset katsetamiskoormust, kuid ilma et see mõjutaks märkimisväärselt üldist CO₂ heite taset.
- (3) Vastavustunnistustele kantud CO₂ heite ja kütusekulu väärtusi tuleks kontrollida ÜRO eeskirjas nr 154³ sätestatud sõidutakistuse ja veojõustendi katsemenetluste abil, kuid selleks, et kontrollida selliste meetodite olemasolu, mis parandavad kunstlikult sõiduki tulemusi tüübikinnituskatsetes, tuleks teha ka spetsiaalsed katsed.
- (4) Huvide konflikti võimaluse vähendamiseks peaks kasutusel olevate sõidukite kontrollkatseid tegema tehniline teenistus, kes ei osalenud asjaomaste sõidukite tüübikinnituskatsetes. Veojõustendi katsed tuleks teha tehnilise teenistuse enda tööruumis, mitte tootja valdustes tehtud tõenduskatsetega.
- (5) Selleks et tüübikinnitusasutusel oleks võimalik teha otsus kogu asjaomase sõidukitüüpikonna kohta, tuleks valimisse võetud sõidukite katsetulemuste põhjal kehtestada asjakohane statistilise hindamise meetod.
- (6) Tootjad peaksid tagama, et vastavustunnistustele kantud CO₂ heite ja kütusekulu väärtused vastaksid kasutusel olevate sõidukite CO₂ heitele ja kütusekulule, mida on kontrollinud tüübikinnitusasutus. Selleks et neid kasutusel olevate sõidukite

² ELT L 111, 25.4.2019, lk 13.

³ ÜRO eeskiri nr 154: ühtsed sätted, mis käsitlevad kergsõidukite tüübikinnitust seoses normeeritud heitmete, süsinikdioksiidiheite, kütuse- ja/või elektrikulu ning elektrisõiduulatus mõõtmisega (ELT L 290, 10.11.2022, lk 1).

kontrollitoiminguid piisavalt rahastada, peaks tüübikinnitusasutus nõudma tootjatel proportsionaalseid tasusid.

- (7) Katsekoormuse ja -kulude vähendamiseks tuleks võimaluse ja vajaduse korral kasutada samu sõidukeid või katseid nii kasutusel olevate sõidukite CO₂ heite kontrollimiseks kui ka saasteainete heite vastavuskontrolliks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Sisu ja kohaldamisala

1. Käesolevas määruses sätestatakse juhtpõhimõtted ja kriteeriumid kontrollimise korra kindlaksmääramiseks, et vastavustunnistustes märgitud CO₂ heite ja kütusekulu väärtused vastaksid kasutusel olevate sõidukite CO₂ heite ja kütusekulu väärtustele. Ühtlasi sätestatakse käesolevas määruses ka selliste pardal olevate või sõidukitega seotud meetodite olemasolu kontrollimenetlused, millega sõiduki tulemusi tüübikinnituse saamiseks tehtavate katsete ajal kunstlikult tegelikust paremana näidatakse („kasutusel olevate sõidukite kontroll“).
2. Käesolevat määrust ei kohaldata järgmise suhtes:
 - (a) sõidukid, mis on vabastatud CO₂ heite mõõtmisest;
 - (b) tootjad, kes koos kõigi oma seotud ettevõtjatega on tootnud all 1000 uue sõiduauto või alla 1000 uue väikese tarbesõiduki, mis on registreeritud liidus kaks aastat enne kalendriaastat, mil artikli 3 lõike 1 kohaselt valitakse kasutusel olevate sõidukite kontrolli tüüpkonnad.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse määruse (EL) 2017/1151⁴ artiklis 2 ja määruse (EL) 2019/631 artiklis 3 sätestatud mõisteid.

Kasutatakse ka järgmisi mõisteid:

- (1) „tüübikinnitusasutus“ – tüübikinnitusasutus, kes on andnud heitealase tüübikinnituse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007⁵ või vajaduse korral määrusega (EÜ) nr 595/2009⁶;

⁴ 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).

⁵ 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).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses rasveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ (ELT L 188, 18.7.2009, lk 1).

- (2) „kasutusel olevate sõidukite kontrolli tüüpkond“ – kõik M1- või N1-kategooria sõidukid, millele üks tüübikinnitusasutus on andnud heitealase tüübikinnituse vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 või vajaduse korral määrusele (EÜ) nr 595/2009 sama 1. tüüpi katse alusel, nagu on sätestatud määruse (EL) 2017/1151 XXI lisas suurima või väikseima näitajaga sõiduki puhul;
- (3) „sõidutakistuse tüüpkond“ – sõidutakistuse tüüpkond või sõidutakistusmaatriksi tüüpkond, nagu on määratletud ÜRO eeskirja nr 154 punktides 6.3.3 ja 6.3.4; määruse (EÜ) nr 595/2009 kohaselt tüübikinnituse saanud N1-kategooria sõidukite puhul koosneb sõidutakistuse tüüpkond kõigist asjaomasesse kasutusel olevate sõidukite kontrolli tüüpkonda kuuluvatest sõidukitest;
- (4) „kunstlikud meetodid“ – pardal olevad või näidissõidukitega seotud meetodid, millega sõiduki tulemusi tüübikinnituse saamiseks tehtavate katsete ajal kunstlikult tegelikust paremana näidatakse.

Artikkel 3

Kasutusel olevate sõidukite kontrolli tüüpkondade valimine

Iga tüübikinnitusasutus koostab igal aastal valimi kasutusel olevate sõidukite kontrolli tüüpkondadest, millele ta on välja andnud heitealase tüübikinnituse. Valim hõlmab vähemalt ühte kasutusel olevate sõidukite kontrolli tüüpkonda tootja kohta, kellele tüübikinnitusasutus on väljastanud heitealase tüübikinnituse kolme kalendriaasta jooksul enne kasutusel olevate sõidukite kontrolli.

Artikkel 4

Kasutusel olevate sõidukite kontrollkatsed

1. Iga artikli 3 kohaselt valitud kasutusel olevate sõidukite kontrolli tüüpkonna puhul valib tüübikinnitusasutus lõikes 2 osutatud katsete jaoks välja kasutusel olevad sõidukid, mis on nõuetekohaselt hooldatud ja kasutatud sõidukile tüüpilises seisukorras ning mille näitajad vastavad vastavustunnistuses märgitud omadustele.
2. Tüübikinnitust andev asutus kontrollib, kas lõike 1 kohaselt valitud sõidukite vastavustunnistustele kantud CO₂ eriheite ja kütusekulu väärtused vastavad kasutusel olevate sõidukite CO₂ heite ja kütusekulu väärtustele ning kas on kasutatud kunstlikke meetodeid, mõne järgmise katse abil:
 - (a) statistilise hindamismeetodi alusel kindlaksmääratud sõidukite arvu puhul: veojõustendi katsed ÜRO eeskirja nr 154 lisa B6 ja B8 kohaselt;
 - (b) statistilise hindamismeetodi alusel kindlaksmääratud ja ühte sõidutakistuse tüüpkonda kuuluvate sõidukite puhul: sõidutakistuskatsed ÜRO eeskirja nr 154 lisa B4 kohaselt;
 - (c) piisava arvu sõidukite puhul: spetsiaalsed katsed, mille puhul kasutatakse virtuaalseid või füüsilisi katsemeetodeid.
3. Tüübikinnitusasutus usaldab lõikes 2 osutatud katsed tehnilisele teenistusele, kes ei ole teinud asjaomase kasutusel olevate sõidukite kontrolli tüüpkonna jaoks määruse (EL) 2017/1151 XXI lisas sätestatud 1. tüüpi katset heitealase tüübikinnituse saamiseks vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 või vajaduse korral määrusele (EÜ) nr 595/2009.

4. Tüübikinnitusasutus hindab üksikute katsesõidukite katsetulemusi ja teeb kindlaks, kas kasutusel olevate sõidukite CO₂ heide ja kütusekulu väärtused on suuremad kui vastavustunnistusel märgitud CO₂ eriheide ja kütusekulu väärtused, võttes arvesse lõike 2 punktides a ja b osutatud katsete statistilist hindamist, ning kas on kasutatud kunstlikke meetodeid.
5. Iga tootja esitab taotluse korral tüübikinnitusasutusele ja kasutusel olevate sõidukite kontrollkatseid tegevale üksusele kogu teabe, dokumentatsiooni ja tehnilise kirjelduse või pakub tuge, mida on vaja kasutusel olevate sõidukite kontrolli nõuetekohaseks läbiviimiseks.

Artikkel 5

Tüübikinnitusasutuse dokumentatsioon, teavitamiskohustus ja järeldus

1. Tüübikinnitusasutus tagab, et artikli 4 kohaselt tehtud katsed dokumenteeritakse ning et katsearuanded tehakse kättesaadavaks komisjonile, asjaomaste sõidukite tootjale ning taotluse korral teistele tüübikinnitusasutustele, turujärelevalveasutustele ja kolmandatele isikutele, kes vastavad komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/163⁷ nõuetele.
2. Tüübikinnitusasutus teeb kümne kuu jooksul pärast katse algust järelduse selle kohta, kas kasutusel olevate sõidukite kontrollimisel on kindlaks tehtud mittevastavus kasutusel olevate sõidukite CO₂ heide ja kütusekulu väärtuste ning vastavustunnistusel märgitud väärtuste vahel, või kunstlike meetodite kasutamine.
3. Tüübikinnitusasutuse lõike 2 kohane järeldus kehtib kõigi asjaomasesse kasutusel olevate sõidukite kontrolli tüüpkonda kuuluvate sõidukite suhtes või, kui see põhineb sõidutakistuskatse tulemustel, kõigi asjaomasesse sõidutakistuse tüüpkonda kuuluvate sõidukite suhtes, mis on liidus esmakordselt kasutusele võetud.

Artikkel 6

Kasutusel olevate sõidukite kontrollide rahastamine

Tüübikinnitusasutus tagab, et on olemas piisavad vahendid, et katta kasutusel olevate sõidukite kontrollide kulud. Need kulud kaetakse tasudest, mida tüübikinnitusasutus võib tootjalt sisse nõuda. Tasud katavad kasutusel olevate sõidukite kontrolli etapid, mis on vajalikud selleks, et tüübikinnitusasutus jõuaks artikli 5 lõikes 2 osutatud järeldusele.

Artikkel 7

Jõustumine

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

⁷ Komisjoni 7. veebruari 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/163, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858 rakenduseeskirjad seoses sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmetike turujärelevalve funktsionaalsete nõuetega (ELT L 27, 8.2.2022, lk 1).

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 5.10.2023

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN