Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►B **EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 510/2011,**

11. mai 2011,

millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO_2-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 145, 31.5.2011, lk 1)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►M1	Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 205/2012, 6. jaanuar 2012	L 72	2	10.3.2012

▼B

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 510/2011,

11. mai 2011,

millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO_2-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist

(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,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ([1]),

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ([2])

ning arvestades järgmist:

(1) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooniga, mis kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu otsusega 94/69/EÜ ([3]), püütakse stabiliseerida kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni atmosfääris tasemel, millega välditaks inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks ei tohiks maapinna keskmise temperatuuri tõus maailmas võrreldes tööstusajastu eelse temperatuuriga ületada 2 °C. Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) neljandast aruandest ilmneb, et kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peab kasvuhoonegaaside heide saavutama maailmas oma kõrgtaseme 2020. aastaks. Euroopa Ülemkogu võttis 8.–9. märtsil 2007 toimunud kohtumisel kindla kohustuse vähendada 2020. aastaks ühenduses kasvuhoonegaaside heitkoguseid kokku vähemalt 20 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja 30 % tingimusel, et teised arenenud riigid võtavad endale võrreldavad heitkoguste vähendamise kohustused ning majanduslikult arenenumad arengumaad annavad panuse vastavalt oma võimalustele.

(2) 2009. aastal vaatas komisjon läbi liidu säästva arengu strateegia, keskendudes säästva arengu valdkonna kõige pakilisematele probleemidele, nagu transport, kliimamuutus, rahvatervis ja energia säästmine.

(3) Heitkoguste vajaliku vähendamise saavutamiseks tuleks poliitikat ja meetmeid rakendada liikmesriikide ja liidu tasandil kõigis liidu majandussektorites, mitte ainult tööstus- ja energeetikasektoris. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta otsusega

([1]) ELT C 44, 11.2.2011, lk 157.
([2]) Euroopa Parlamendi 15. veebruari 2011. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 31. märtsi 2011. aasta otsus.
([3]) EÜT L 33, 7.2.1994, lk 11.

▼B

nr 406/2009/EÜ (milles käsitletakse liikmesriikide jõupingutusi kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, et täita ühenduse kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid aastaks 2020) ([1]) on ette nähtud vähendada heitkoguseid keskmiselt 10 % võrreldes 2005. aasta tasemega sektorites, mida ei hõlma ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis kehtestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiviga 2003/87/EÜ (millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem) ([2]), sealhulgas maanteetranspordisektoris. Maanteetranspordisektor on suuruselt teine kasvuhoonegaase õhku paiskav sektor liidus ja sellega seotud heited, sealhulgas väikeste tarbesõidukite heited, suurenevad jätkuvalt. Kui maanteetranspordi heited suurenevad jätkuvalt, õõnestab see oluliselt teistes sektorites kliimamuutuse vastu võitlemisel tehtavate jõupingutuste tulemusi.

(4) Liidu sihttasemed uute maanteesõidukite puhul annavad tootjatele suurema plaanimiskindluse ja paindlikkuse CO_2-heite vähendamise nõuete järgimiseks, kui oleks võimalik heite vähendamise erinevate siseriiklike eesmärkidega. Heitenormide kehtestamisel on oluline arvesse võtta nende mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtjatel tekkivaid otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mida saadakse tänu innovatsiooni soodustamisele ning energiatarbimise ja kütusekulude vähenemisele.

(5) Euroopa autotööstuse konkurentsivõime tõstmiseks tuleks kasutada selliseid stimuleerimissüsteeme nagu ökoinnovatsiooni korvamine ja erisoodustuste tegemine.

(6) Komisjon rõhutas oma 7. veebruari 2007. aasta teatises „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused" ning teatises „21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik (CARS21)", et ilma täiendavate meetmeteta ei õnnestu 2012. aastaks saavutada ühenduse eesmärki, milleks uute sõiduautode puhul on keskmine heitetase 120 g CO_2/km.

(7) Kõnealustes teatistes tehti ettepanek tervikliku lähenemisviisi kohta, et saavutada ühenduses registreeritud uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite puhul 2012. aastaks keskmine CO_2-heite tase 120 g CO_2/km, keskendudes kohustuslikule CO_2-heite vähendamisele, et saavutada eesmärk – uute sõidukite puhul keskmine heitetase 130 g CO_2/km – sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil ning CO_2-heite vähendamine veel 10 g CO_2/km või samaväärse koguse võrra, kui see on tehniliselt vajalik, muude tehnoloogiliste täiustuste abil, sh väikeste tarbesõidukite kütusesäästlikkuse parandamisega.

([1]) ELT L 140, 5.6.2009, lk 136.
([2]) ELT L 275, 25.10.2003, lk 32.

▼B

(8) Väikeste tarbesõidukitega seotud heite eesmärkide rakendamise sätted peaksid olema kooskõlas õigusraamistikuga, millega rakendatakse uute sõiduautodega seotud heite eesmärke, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruses (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames ([1]).

(9) Õigusraamistik, mille eesmärk on saavutada uute väikeste tarbesõidukite heite keskmised sihttasemed, peaks tagama, et kõnealused sihttasemed on konkurentsi seisukohast neutraalsed ning sotsiaalselt võrdsed ja säästvad ning nende puhul arvestatakse erinevaid Euroopa autotootjaid ja välditakse nende konkurentsi põhjendamatuid moonutusi. Õigusraamistik peaks olema kooskõlas üldise eesmärgiga saavutada liidus heite vähendamise sihttasemed ja seda peaksid täiendama muud kasutamisega seotud meetmed, näiteks diferentseeritud auto- ja energiamaksud või väikeste tarbesõidukite kiirust piiravad meetmed.

(10) Selleks et säilitada väikeste tarbesõidukite turu mitmekesisus ja võime rahuldada tarbijate eri vajadusi, tuleks väikeste tarbesõidukite CO_2-heite sihttasemed kindlaks määrata lineaarselt vastavalt sõiduki nn kasulikkusele. Kasulikkuse kirjeldamiseks sobiv parameeter on sõiduki mass, kuna see on praeguste heidetega vastavuses ning sellest tulenevalt annab realistlikumad ja konkurentsi seisukohast neutraalsed sihttasemed. Pealegi on andmed sõidukite massi kohta kergesti kättesaadavad. Tuleks koguda andmeid teiste kasulikkust määravate parameetrite kohta, näiteks sõiduki katteala (keskmine rööbe korda teljevahe) ja nimikoormus, et hõlbustada kasulikkusel põhineva lähenemisviisi hindamist pikemas perspektiivis.

(11) Käesoleva määrusega edendatakse aktiivselt ökoinnovatsiooni ja võetakse arvesse edasisi tehnoloogilisi arengutendentse, tänu millele suureneb Euroopa autotööstuse pikaajaline konkurentsivõime ja luuakse rohkem kvaliteetseid töökohti. Selleks et komisjon saaks süstemaatiliselt hinnata ökoinnovatsiooniga kaasnevat heite vähendamist, peaks ta kaaluma võimalust lisada ökoinnovatsioonimeetmed Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruse (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) ([2]) artikli 14 lõike 3 kohaste katsemenetluste läbivaatamisele, võttes arvesse sellise lisamise tehnilist ja majanduslikku mõju.

([1]) ELT L 140, 5.6.2009, lk 1.
([2]) ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

▼B

(12) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 1999. aasta direktiivis 1999/94/EÜ (milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitmetega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel) ([1]) nõutakse juba praegu, et sõiduautode reklaammaterjalides esitataks lõppkasutajale ametlikud andmed sõiduki CO_2-heite ja kütusekulu kohta. Komisjon on oma 26. märtsi 2003. aasta soovituses 2003/217/EÜ (direktiivi 1999/94/EÜ reklaammaterjale käsitlevate sätete muudele meediavaldkondadele kohaldamise kohta) ([2]) tõlgendanud seda nii, et see hõlmab ka reklaami. Direktiivi 1999/94/EÜ kohaldamisala tuleks seetõttu laiendada väikestele tarbesõidukitele, nii et kõigi väikeste tarbesõidukite reklaamimisel tuleks hiljemalt 2014. aastaks energia- või hinnaalase teabe avaldamisel esitada lõppkasutajale ametlikud andmed sõiduki CO_2-heite ja kütusekulu kohta.

(13) Võttes arvesse, et pärast käesoleva määruse jõustumist turule toodavate väga väikese CO_2-heitega sõidukite esimese põlvkonna tehnoloogialahendustega seotud teadus- ja arendustegevuskulud ning ühe ühiku tootmiskulud on väga suured, püütakse käesoleva määrusega ajutiselt kiirendada ja lihtsustada korda, mis käsitleb eriti väikese CO_2-heitega sõidukite toomist liidu turule nende turustamise algjärgus.

(14) Teatavate alternatiivkütuste kasutamine võib aidata CO_2-heidet kogu olelusringi kestel oluliselt vähendada. Seepärast lisatakse käesolevasse määrusesse erisätted, mille eesmärk on veelgi edendada teatavate alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite toomist liidu turule.

(15) Kütusekulu mõõtmise ja vastavate andmete kogumise parandamiseks tuleks komisjonil hiljemalt 1. jaanuariks 2012 kaaluda asjaomaste õigusaktide muutmist nii, et neis kohustatakse tootjaid Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta) ([3]) II lisas määratletud N_1-kategooria sõidukite tüübikinnituse taotlemiseks paigaldama kõigile sõidukitele kütusekulumõõdikud.

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

([1]) EÜT L 12, 18.1.2000, lk 16.
([2]) ELT L 82, 29.3.2003, lk 33.
([3]) ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

▼B

(17) Direktiiviga 2007/46/EÜ on kehtestatud ühtlustatud raamistik, mis sisaldab haldusnorme ja üldisi tehnilisi nõudeid tüübikinnituse andmiseks kõigile selle reguleerimisalasse kuuluvatele uutele sõidukitele. Käesoleva määruse rakendamise eest vastutav asutus peaks olema sama asutus, kes vastutab direktiivi 2007/46/EÜ kohaselt kõigi tüübikinnitusmenetluse aspektide eest ning toodangu vastavuse tagamise eest.

(18) Tootjal peaks olema võimalus otsustada, kuidas ta käesoleva määruse kohase sihttaseme saavutab, ja tal peaks olema lubatud saavutada keskmine CO_2-heite tase kõikide tema uute sõidukite jaoks kokku, mitte iga üksiku sõiduki puhul. Seepärast peaks tootja tagama, et kõigi selliste liidus registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine eriheite tase, mille eest tootja vastutab, ei ületa selliste sõidukite jaoks kehtestatud keskmist heite sihttaset. Ülemineku hõlbustamiseks tuleks kõnealune nõue kehtestada järk-järgult ajavahemikus 2014. aastast kuni 2017. aastani. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

(19) Selle tagamiseks, et sihttasemed kajastavad väike- ja nišitootjate eripära ja on kooskõlas tootja vähendamisvõimalustega, tuleks kõnealustele tootjatele kehtestada alternatiivsed heite vähendamise sihttasemed, mille puhul võetakse arvesse konkreetse tootja sõidukite tehnilisi võimalusi seoses CO_2 eriheite vähendamisega ja mis on vastavuses asjaomaste turusegmentide näitajatega. See erand tuleks kaasata I lisas sätestatud eriheite sihttasemete läbivaatamisse, mis tuleks lõpule viia hiljemalt 2013. aasta alguseks.

(20) Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO_2-heite vähendamist käsitleva liidu strateegiaga kehtestati terviklik lähenemisviis, millega püütakse saavutada liidu sihttase 120 g CO_2/km 2012. aastaks ning samal ajal ka esitada pikemaajaline kava heite edasise vähendamise kohta. Määruses (EÜ) nr 443/2009 on kõnealust pikemaajalist kava arvesse võetud ja kehtestatud uute autode keskmiseks heitetasemeks 95 g CO_2/km. Selleks et tagada kooskõla kõnealuse lähenemisviisiga ja ettevõtjatele plaanimiskindlus, tuleks kehtestada väikeste tarbesõidukite CO_2 eriheite pikaajaline sihttase, mis tuleb saavutada 2020. aastal.

(21) Selleks et tagada tootjatele paindlikkus käesoleva määruse kohaste heite sihttasemete saavutamisel, võivad tootjad avatud, selgel ja mittediskrimineerival alusel kokku leppida heiteühenduse moodustamises. Heiteühenduse moodustamise korral tuleks üksikute tootjate sihttasemed asendada ühise sihttasemega, mille ühenduse liikmed peaksid saavutama koos.

(22) Komplekteeritud sõidukite CO_2 eriheide tuleks eraldada baassõidukite tootjale.

▼B

(23) Komplekteeritud sõidukite CO_2-heite ja kütusesäästlikkuse näitajate representatiivsuse tagamiseks peaks komisjon tegema ettepaneku erimenetluse kehtestamiseks ja vajaduse korral kaaluma tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide läbivaatamist.

(24) Käesoleva määruse kohastest sihttasemetest kinnipidamise tagamiseks on vajalik töökindel vastavuse tagamise mehhanism.

(25) Uute väikeste tarbesõidukite CO_2 eriheidet mõõdetakse liidus ühtlustatult vastavalt määruses (EÜ) nr 715/2007 sätestatud metoodikale. Kavast tuleneva halduskoormuse vähendamiseks tuleks nõuetele vastavust mõõta, tuginedes liikmesriikide kogutud ja komisjonile edastatud andmetele liidus registreeritud uute sõidukite kohta. Vastavuse hindamiseks kasutatavate andmete asjakohasuse tagamiseks tuleks võimaluste piires ühtlustada kõnealuste andmete kogumise ja esitamise eeskirjad.

(26) Direktiiviga 2007/46/EÜ nõutakse, et tootjad peavad igale uuele väikesele tarbesõidukile andma välja vastavustunnistuse ja et liikmesriigid võivad uue väikese tarbesõiduki registreerimist ja kasutuselevõttu lubada ainult juhul, kui kõnealusel sõidukil on kehtiv vastavustunnistus. Liikmesriikide kogutavad andmed peaksid vastama tootja poolt uuele väikesele tarbesõidukile väljaantud vastavustunnistusele ja põhinema ainult sellel dokumendil. Vastavustunnistuste andmete jaoks tuleks luua liidu standardandmebaas. Seda tuleks kasutada ühtse allikana, mis võimaldab liikmesriikidel lihtsamalt hallata oma registreerimisandmeid uute sõidukite registreerimisel.

(27) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata liidu tasandil. Tootja, kelle puhul CO_2 eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates 2014. aasta 1. jaanuarist iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Maksu summa peaks sõltuma sellest, mil määral tootja heite sihttaset ületas. Kooskõla tagamiseks peaks maksusüsteem olema analoogne määruses (EÜ) nr 443/2009 sätestatud süsteemiga. Ülemäärase heite maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuluna.

(28) Arvestades käesolevas määruses sätestatud eesmärki ja menetlusi, ei tohiks siseriiklikes meetmetes, mille liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 193, sätestada täiendavaid ega karmimaid karistusi tootjatele, kes ei järgi käesolevas määruses sätestatud sihttasemeid.

▼B

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

(30) Pikaajaliste eesmärkide saavutamiseks tuleks kaaluda uusi meetodeid, eelkõige vastava sõltuvuskõvera korrigeerimist, kasulikkuse parameetrit ja ülemäärase heite maksu kava.

(31) Maanteesõidukite kiirusel on suur mõju nende kütusetarbimisele ja CO_2-heitele. Lisaks võib väikeste tarbesõidukite kiiruse piirangute puudumise korral tekkida konkurents seoses maksimumkiirusega, mille tulemuseks võivad olla ülemõõdulised jõuseadmed ja ebatõhusus aeglasemal töörežiimil. Seepärast on asjakohane uurida, kuivõrd otstarbekas on laiendada nõukogu 10. veebruari 1992. aasta direktiivi 92/6/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses) ([1]) reguleerimisala nii, et see hõlmaks ka käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvaid väikesi tarbesõidukeid.

(32) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused, eelkõige üksikasjalikud eeskirjad keskmiste heitkoguste üle järelevalve teostamiseks ja vastava aruandluse korraldamiseks, nimelt keskmiste heitkogustega seotud andmete kogumise, registreerimise, esitamise, ülekandmise, arvutamise ja edastamise kohta, ning II lisas sätestatud nõuete kohaldamiseks, samuti üksikasjalik kord ülemäärase heite maksu sissenõudmiseks ja uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise menetluse korraldus, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes ([2]).

(33) Komisjonil peaks olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta II lisas kehtestatud seire- ja aruandlusnõudeid, arvestades käesoleva määruse kohaldamisel saadud kogemusi, kohandada I lisas toodud näitajat M_0 vastavalt uute väikeste tarbesõidukite keskmisele massile eelnenud kolme kalendriaasta jooksul, kehtestada erandite lubatavuse kriteeriumide tõlgendamise eeskirju, eranditaotluste sisu ja CO_2 eriheite piiramise kavade sisu ja hindamist reguleerivad eeskirjad ning muuta I lisas esitatud valemeid nii, et need kajastaksid CO_2 eriheite mõõtmise regulatiivse katsemenetluse muudatusi. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil.

([1]) EÜT L 57, 2.3.1992, lk 27.
([2]) ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

▼B

(34) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt uute väikeste tarbesõidukite CO_2-heite normide kehtestamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning selle ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Sisu ja eesmärgid

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele CO_2-heite nõuded. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele keskmine CO_2-heite tase 175 g CO_2/km, mis saavutatakse tänu sõidukitehnoloogia täiustamisele, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega, ning tänu innovatiivsetele tehnoloogialahendustele.

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse alates 2020. aastast liidus registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmiseks heitetasemeks 147 g CO_2/km, kui sihttaseme saavutatavus on artikli 13 lõike 1 kohaselt kinnitatud.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud N_1-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2 610 kg) suhtes ja selliste N_1-kategooria sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt („väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse liidus esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool liitu („uued väikesed tarbesõidukid”).

2. Arvesse ei võeta eelnevat registreerimist väljaspool liitu, mis on tehtud vähem kui kolm kuud enne liidus registreerimist.

3. Käesolevat määrust ei kohaldata direktiivi 2007/46/EÜ II lisa A osa punktis 5 määratletud eriotstarbeliste sõidukite suhtes.

Artikkel 3

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „CO_2 eriheite keskmine tase” – kõigi tootja toodetud uute väikeste tarbesõidukite CO_2 eriheite keskmine tase;

▼B

b) „vastavustunnistus” – direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 18 nimetatud tunnistus;

c) „komplekteeritud sõiduk” – sõiduk, millele antakse tüübikinnitus pärast mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse lõpuleviimist kooskõlas direktiiviga 2007/46/EÜ;

d) „komplektne sõiduk” – sõiduk, mida ei ole vaja komplekteerida, et täita direktiivi 2007/46/EÜ asjakohaseid tehnilisi nõudeid;

e) „baassõiduk” – sõiduk, mida kasutatakse mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse algetapil;

f) „tootja” – isik või asutus, kes kooskõlas direktiiviga 2007/46/EÜ vastutab tüübikinnitusasutuse ees kõigi tüübikinnitusmenetluse aspektide eest ning toodangu vastavuse tagamise eest;

g) „mass” – vastavustunnistusel nimetatud ning direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktis 2.6 määratletud töökorras sõiduki mass;

h) „CO_2 eriheide” – väikese tarbesõiduki heide, mida on mõõdetud vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ning mis on kindlaks määratud komplektse või komplekteeritud sõiduki vastavustunnistusel CO_2 heite kogusena (kombineeritult);

i) „eriheite sihttase” – tootja puhul kõigi tootja valmistatud uute väikeste tarbesõidukite CO_2 eriheite soovituslik keskmine tase, mis määratakse kindlaks vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes kohaldatakse erandit vastavalt artiklile 11, kõnealuse erandi kohaselt kindlaks määratud eriheite sihttase;

j) „sõiduki katteala” – keskmine rööbe korda teljevahe, mis on märgitud vastavustunnistusel ja määratletud direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktides 2.1 ja 2.3;

k) „kasulik koormus” – direktiivi 2007/46/EÜ II lisa kohase tehniliselt lubatud täislastis sõiduki maksimummassi ja sõiduki massi vahe.

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

a) ettevõtjad, kelle puhul tootjal on otseselt või kaudselt:

i) õigus kasutada üle poole häältest või

ii) õigus nimetada ametisse rohkem kui pooled nõukogu, juhatuse või ettevõtjat seadusjärgselt esindava organi liikmed või

iii) õigus juhtida ettevõtja tegevust;

▼B

b) ettevõtjad, kellel otseselt või kaudselt on tootja suhtes punktis a loetletud õigused või volitused;

c) ettevõtjad, kelle suhtes punktis b osutatud ettevõtjal on otseselt või kaudselt punktis a loetletud õigused või volitused;

d) ettevõtjad, kelle suhtes tootjal koos ühe või mitme punktis a, b või c osutatud ettevõtjaga või kahel või enamal kõnealustes punktides osutatud ettevõtjal ühiselt on punktis a loetletud õigused või volitused;

e) ettevõtjad, kelle puhul punktis a loetletud õigused või volitused kuuluvad ühiselt tootjale või ühele või mitmele punktides a–d osutatud temaga seotud ettevõtjale ja ühele või enamale kolmandale isikule.

Artikkel 4

Eriheite sihttasemed

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagavad kõik väikeste tarbesõidukite tootjad, et CO_2 eriheite keskmine tase ei ületa eriheite sihttaset, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 11 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Kui andmed komplekteeritud sõiduki eriheite kohta ei ole kättesaadavad, kasutab baassõiduki tootja selle CO_2 eriheite keskmise taseme kindlaksmääramiseks baassõiduki eriheidet.

Iga tootja puhul võetakse CO_2 eriheite keskmise taseme kindlaksmääramisel arvesse järgmisi protsendimäärasid, mis näitavad, kui palju on asjakohasel aastal registreeritud iga tootja uusi väikesi tarbesõidukeid:

— 70 % 2014. aastal,

— 75 % 2015. aastal,

— 80 % 2016. aastal,

— 100 % alates 2017. aastast.

Artikkel 5

Erisoodustused

CO_2 eriheite keskmise taseme arvutamisel vastab iga uus väike tarbesõiduk, mille CO_2 eriheide on väiksem kui 50 g CO_2/km:

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

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

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

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

— 1-le väikesele tarbesõidukile 2018. aastal.

▼B

Erisoodustuste kehtivuse ajal võetakse uute väikeste tarbesõidukite, mille CO_2 eriheide on alla 50 g CO_2/km ja mida arvestatakse esimeses lõigus sätestatud kordajate kasutamisel, arvuks mitte rohkem kui 25 000 väikest tarbesõidukit ühe tootja kohta.

Artikkel 6

Alternatiivkütustega käitatavate väikeste tarbesõidukite eriheite sihttasemed

Et teha kindlaks, kas tootja peab kinni artiklis 4 osutatud talle määratud eriheite sihttasemest, vähendatakse 31. detsembriks 2015 CO_2 eriheidet 5 % võrra iga väikese tarbesõiduki kohta, mis vastab liidu asjaomastele õigusaktidele või Euroopa tehnilistele normidele ning mis võib kasutada 85 % bioetanooli sisaldusega bensiini („E85”), võttes arvesse biokütuste kasutamisega seotud suuremaid tehnilisi ja heitkoguste piiramise võimalusi. Nimetatud vähendamist kohaldatakse ainult juhul, kui vähemalt 30 % bensiinijaamadest liikmesriigis, kus väike tarbesõiduk on registreeritud, pakub sellist alternatiivkütust, mis vastab liidu asjaomastes õigusaktides biokütuste suhtes kehtestatud säästvuse kriteeriumidele.

Artikkel 7

Heiteühenduse moodustamine

1. Uute väikeste tarbesõidukite tootjad, kelle suhtes ei kohaldata artikli 11 kohast erandit, võivad artikli 4 kohaste kohustuste täitmiseks moodustada heiteühenduse.

2. Heiteühenduse moodustamise leping võidakse sõlmida üheks või mitmeks kalendriaastaks, kuid lepingu kogukestus ei ületa viit kalendriaastat ja leping tuleb sõlmida hiljemalt 31. detsembril või enne seda esimesel sellisel kalendriaastal, mil heited ühendatakse. Tootjad, kes soovivad moodustada heiteühenduse, esitavad komisjonile järgmise teabe:

a) tootjad, kes moodustavad heiteühenduse;

b) heiteühenduse juhatajaks määratud tootja, kes on heiteühenduse kontaktisik ja kes vastutab heiteühenduse suhtes artikli 9 kohaselt kohaldatava ülemäärase heite maksu maksmise eest;

c) tõendid selle kohta, et heiteühenduse juhataja on suuteline täitma punktis b nimetatud kohustusi.

3. Kui heiteühenduse juhataja ei täida kohustust maksta heiteühenduse suhtes artikli 9 kohaselt kohaldatavat ülemäärase heite maksu, teavitab komisjon sellest tootjaid.

4. Heiteühenduse moodustanud tootjad teavitavad komisjoni ühiselt heiteühenduse juhataja või tema finantsseisundi muutusest niivõrd, kuivõrd see võib mõjutada tema suutlikkust maksta heiteühenduse

▼B

suhtes artikli 9 kohaselt kohaldatavat ülemäärase heite maksu, ning heiteühenduse liikmete muutusest või selle likvideerimisest.

5. Tootjad võivad moodustada heiteühenduse tingimusel, et nende lepingud on kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitega 101 ja 102 ning et nad võimaldavad igal tootjal, kes soovib saada heiteühenduse liikmeks, osaleda avatud, selgel ja mittediskrimineerival alusel majanduslikult mõistlikel tingimustel. Ilma et see piiraks liidu konkurentsieeskirjade üldist kohaldamist selliste heiteühenduste suhtes, peavad kõik heiteühenduse liikmed välistama mis tahes andme- ja teabevahetuse heiteühenduse raames, välja arvatud järgmine teave:

a) CO_2 eriheite keskmine tase;

b) CO_2 eriheite sihttase;

c) registreeritud sõidukite koguarv.

6. Lõiget 5 ei kohaldata, kui kõik heiteühendusse kuuluvad tootjad moodustavad osa samast seotud tootjate rühmast.

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

Artikkel 8

Keskmise heite seire ja sellekohane aruandlus

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

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

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

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

a) CO_2 eriheite keskmise taseme eelmisel kalendriaastal;

▼B

b) eriheite sihttaseme eelmisel kalendriaastal;

c) erinevuse tootja eelmise kalendriaasta CO_2 eriheite keskmise taseme ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahel.

Komisjon teavitab iga tootjat oma esialgsetest arvutustest selle tootja kohta. Teade sisaldab andmeid uute registreeritud väikeste tarbesõidukite arvu kohta liikmesriikide kaupa ja nende CO_2 eriheidete kohta.

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

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

7. 2012. ja 2013. kalendriaasta kohta teatab komisjon lõike 5 kohastele arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja CO_2 eriheite keskmine tase ületab tootja eriheite sihttaset.

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

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

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

10. Samuti koguvad ja teatavad liikmesriigid kooskõlas käesoleva artikliga andmed direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M_2- ja N_2-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2 610 kg) ja selliste sõidukite registreerimise kohta, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Artikkel 9

Ülemäärase heite maks

1. Ajavahemikuks 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini 2014 ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja jaoks, kui tootja CO_2 eriheite keskmine tase ületab tema eriheite sihttaset.

▼B

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

a) 2014. aastast kuni 2018. aastani:

i) kui ülemäärane heide on suurem kui 3 g CO_2/km:

((ülemäärane heide – 3 g CO_2/km) × 95 eurot + 45 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

ii) kui ülemäärane heide on suurem kui 2 g CO_2/km, kuid väiksem kui 3 g CO_2/km:

((ülemäärane heide – 2 g CO_2/km) × 25 eurot + 20 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

iii) kui ülemäärane heide on suurem kui 1 g CO_2/km, kuid väiksem kui 2 g CO_2/km:

((ülemäärane heide – 1 g CO_2/km) × 15 eurot + 5 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

iv) kui ülemäärane heide on kuni 1 g CO_2/km:

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

b) alates 2019.

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

Käesolevas artiklis kasutatakse järgmisi mõisteid:

— „ülemäärane heide” – selline grammide positiivne lähima kolme kümnendkohani ümardatud arv kilomeetri kohta, mille võrra tootja CO_2 eriheite keskmine tase, võttes arvesse artikli 12 kohaselt kinnitatud innovatiivsete tehnoloogialahenduste abil saavutatud CO_2-heite vähenemist, ületas tootja eriheite sihttaset kalendriaastal või kalendriaasta osal, mille suhtes kohaldatakse artiklis 4 sätestatud kohustust, ning

— „uute väikeste tarbesõidukite arv” – asjaomase tootja valmistatud ja kõnealuses ajavahemikus registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arv vastavalt artiklis 4 sätestatud järkjärgulise suurendamise kriteeriumile.

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

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

Artikkel 10

Tootjaid käsitleva teabe avaldamine

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

a) tootja eriheite sihttase eelmisel kalendriaastal;

▼B

b) tootja CO_2 eriheite keskmine tase eelmisel kalendriaastal;

c) erinevus tootja eelmise kalendriaasta CO_2 eriheite keskmise taseme ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahel;

d) kõigi liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite CO_2 eriheite keskmine tase;

e) kõigi liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine mass.

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

Artikkel 11

Teatavate tootjate suhtes tehtavad erandid

1. I lisa kohaselt arvutatud eriheite sihttasemest tehtava erandi kohaldamise taotluse võib esitada tootja, kelle valmistatud uusi väikesi tarbesõidukeid on liidus kalendriaasta kohta registreeritud vähem kui 22 000 ja kes:

a) ei kuulu seotud tootjate rühma või

b) kuulub sellisesse seotud tootjate rühma, 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. 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 väikeste tarbesõidukite kohta, sealhulgas mass ja kõnealuste väikeste tarbesõidukite CO_2 eriheite tasemed, ning

d) eriheite sihttase, mis on kooskõlas tootja võimalustega vähendada heidet, sealhulgas majanduslike ja tehnoloogiliste võimalustega vähendada CO_2 eriheidet ja võttes arvesse toodetava väikese tarbesõiduki tüübi turu eripära.

3. Kui komisjon leiab, et tootja vastab lõike 1 kohaselt taotletud erandi tegemise tingimustele ja et tootja esitatud CO_2 eriheite sihttase on kooskõlas tootja võimalustega vähendada heidet, sealhulgas

▼B

majanduslike ja tehnoloogiliste võimalustega vähendada CO_2 eriheidet, ja võttes arvesse toodetava väikese tarbesõiduki tüübi turu eripära, teeb komisjon tootja suhtes erandi. Erandit kohaldatakse alates erandi tegemise kuupäevale järgneva aasta 1. jaanuarist.

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

5. Kui komisjon leiab lõike 4 kohase teate alusel või muul põhjusel, et tootja ei vasta enam erandi tegemise tingimustele, tühistab komisjon erandi alates järgmise kalendriaasta 1. jaanuarist ja teatab sellest tootjale.

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

7. Komisjon võtab vastu käesoleva artikli lõikeid 1–6 täiendavad eeskirjad, milles käsitletakse muu hulgas erandi tegemise kriteeriumide tõlgendamist, taotluste sisu ning CO_2 eriheite keskmise taseme vähendamise kava sisu ja hinnangut, delegeeritud õigusaktidega vastavalt artiklile 15 ning artiklites 16 ja 17 sätestatud tingimustel.

8. Erandi kohaldamise taotlused koos toetavate andmetega, lõike 4 kohased teated, lõike 5 kohased tühistamisotsused ja lõike 6 kohased ülemäärase heite maksu määramise otsused ning kõik lõike 7 kohaselt vastu võetud aktid tehakse avalikkusele kättesaadavaks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2001. aasta määrusele (EÜ) nr 1049/2001 üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele ([1]).

Artikkel 12

Ökoinnovatsioon

1. Innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamisega saavutatud CO_2-heite vähenemine vaadatakse läbi tarnija või tootja taotluse alusel. Nende tehnoloogialahenduste kogupanus tootja CO_2 eriheite sihttaseme vähendamisse võib olla kuni 7 g CO_2/km.

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

a) tarnija või tootja peab olema vastutav innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamisega saavutatud CO_2-säästu eest;

b) innovatiivsed tehnoloogialahendused peavad tõendatult vähendama CO_2-heidet;

([1]) EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43.

▼B

c) innovatiivsed tehnoloogialahendused ei tohi kuuluda CO_2 mõõtmise standardsesse katsetsüklisse ega kohustuslike sätete alla, mis tulenevad määruse (EÜ) nr 443/2009 artiklis 1 osutatud täiendavatest meetmetest, mis vastavad vähendamisele 10 g CO_2/km võrra, ega saa olla kohustuslikud muude liidu õigusaktide alusel.

3. Tarnija või tootja, kes taotleb meetme heakskiitmist innovatiivse tehnoloogialahendusena, esitab komisjonile aruande, millele on lisatud sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse kontrollaruanne. Kui kõnealune meede ja muu heakskiidetud innovatiivne tehnoloogialahendus võivad teineteist mõjutada, tehakse aruandesse sellise vastastikuse mõju kohta märge ja kontrollaruandes hinnatakse, mil määral see vastastikune mõju muudab mõlema meetme abil saavutatud vähendamist.

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

Artikkel 13

Läbivaatamine ja aruandlus

1. 1. jaanuariks 2013 viib komisjon lõpule I lisas sätestatud eriheite sihttasemete ja artiklis 11 sätestatud erandite läbivaatamise, mille eesmärk on määratleda:

— viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks pikaajaline sihttase 147 g CO_2/km kulusäästlikult, kui mõjuhinnangu ajakohastatud tulemuste alusel kinnitatakse kõnealuse sihttaseme saavutatavus, ning

— nimetatud sihttaseme rakendamise aspektid, sealhulgas ülemäärase heite maks.

Sellise läbivaatamise ja mõjuhinnangu, sealhulgas autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstustele avalduva mõju hindamise alusel esitab komisjon vajaduse korral ettepaneku muuta käesolevat määrust vastavalt seadusandlikule tavamenetlusele sellisel viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning sotsiaalselt õiglane ja säästev.

2. Vajaduse korral esitab komisjon 2014. aastaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku lisada käesolevasse määrusesse direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavad N_2- ja M_2-kategooria mootorsõidukid (tuletatud massiga kuni 2 610 kg) ja sõidukid, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2, pidades silmas pikaajalise sihttaseme saavutamist alates 2020. aastast.

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

▼B

4. Komisjon kehtestab 31. detsembriks 2011 korra representatiivsete CO_2-heite, kütusesäästlikkuse ja komplekteeritud sõidukite massi näitajate saamiseks, tagades seejuures baassõiduki tootjale õigeaegse juurdepääsu andmetele komplekteeritud sõiduki massi ja CO_2 eriheite kohta.

5. Hiljemalt 31. oktoobriks 2016 ja seejärel iga kolme aasta tagant muudab komisjon delegeeritud õigusaktidega vastavalt artiklile 15 ning artiklites 16 ja 17 sätestatud tingimustel I lisa, et kohandada selles osutatud arvu M_0 uute väikeste tarbesõidukite keskmise massiga eelmisel kolmel kalendriaastal.

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

6. Komisjon käsitleb määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 13 lõike 3 kohasel CO_2-heite mõõtemenetluste läbivaatamisel ka väikesi tarbesõidukeid.

CO_2-heite läbivaadatud mõõtemenetluse kohaldamise kuupäevast alates ei kiideta innovatiivseid tehnoloogialahendusi enam artiklis 12 sätestatud korras heaks.

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

CO_2 eriheite mõõtmise regulatiivse katsemenetluse muudatuste arvessevõtmiseks kohandab komisjon delegeeritud õigusaktidega vastavalt artiklile 15 ning artiklites 16 ja 17 sätestatud tingimustel I lisas esitatud valemeid.

Artikkel 14

Komiteemenetlus

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

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

Artikkel 15

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse viieks aastaks alates 3. juunist 2011 õigus võtta vastu artikli 8 lõike 9 teises lõigus, artikli 11 lõikes 7, artikli 13 lõikes 5 ja lõike 6 neljandas lõigus osutatud delegeeritud õigusakte. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt kuus kuud enne viieaastase ajavahemiku lõppu. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu selle kooskõlas artikliga 16 tagasi võtab.

([1]) ELT L 49, 19.2.2004, lk 1.

▼B

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

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

Artikkel 16

Delegeerimise tagasivõtmine

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

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

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

Artikkel 17

Delegeeritud õigusaktide suhtes vastuväidete esitamine

1. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitada kahe kuu jooksul alates õigusakti teatavaks-tegemisest.

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

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

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

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

Artikkel 18

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

▼B

I LISA

CO_2 ERIHEITE SIHTTASEMED

1. CO_2 eriheite soovituslikud tasemed (mõõdetuna grammides kilomeetri kohta) iga väikese tarbesõiduki jaoks määratakse vastavalt järgmistele valemitele:

   a) 2014. aastast kuni 2017. aastani:

   CO_2 eriheite soovituslik tase = $175 + a \times (M - M_0)$,

   kus:

   M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093;

   b) alates 2018. aastast:

   CO_2 eriheite soovituslik tase = $175 + a \times (M - M_0)$,

   kus:

   M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

   M_0 = artikli 13 lõike 5 kohaselt vastu võetud väärtus,

   a = 0,093.

2. Tootja eriheite sihttase kalendriaastal arvutatakse kõigi kõnealusel kalendriaastal registreeritud selle tootja toodetud uute väikeste tarbesõidukite CO_2 eriheite soovitusliku taseme keskmisena.

▼B

II LISA

HEITE SEIRE JA ARUANDLUS

A. Andmete kogumine väikeste tarbesõidukite kohta ja CO_2-seire alase teabe kindlaksmääramine

1. Alates 1. jaanuarist 2012 ja igal järgmisel aastal talletavad liikmesriigid iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta järgmised andmed:

   a) tootja;

   b) sõiduki tüüp, variant ja versioon;

   c) CO_2 eriheite tase (g/km);

   d) mass (kg);

   e) teljevahe (mm);

   f) juhttelje ja teise telje rööbe (mm);

   g) suurim tehniliselt lubatud täislastis sõiduki mass (kg) vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ III lisale.

2. ►M1 Punktis 1 osutatud andmed võetakse asjaomase väikese tarbesõiduki vastavustunnistuselt või on ühtsed tootja poolt väljastatud vastavustunnistusega. Juhul kui vastavustunnistust ei kasutata, kehtestavad liikmesriigid vajalikud meetmed selleks, et tagada seiremenetluse piisav täpsus. ◄ Kui vastavustunnistusel on määratud kindlaks nii väikese tarbesõiduki väikseim kui ka suurim mass, kasutavad liikmesriigid käesoleva määruse kohaldamisel ainult suurimat massi näitavaid andmeid. Selliste kahte kütust (bensiin/gaas) kasutavate sõidukite puhul, mille vastavustunnistustele on märgitud mõlema kütuseliigi CO_2 eriheite arvandmed, kasutavad liikmesriigid ainult gaasi osas mõõdetud arvväärtust.

3. 1. jaanuaril 2012 algava kalendriaasta ja iga järgmise kalendriaasta kohta määrab iga liikmesriik vastavalt käesoleva lisa B osas kirjeldatud meetoditele iga tootja kohta kindlaks järgmised andmed:

   a) tema territooriumil registreeritud uute väikeste tarbesõidukite koguarv;

▼M1

   b) Selliste uute väikeste tarbesõidukite arv, mille puhul on esitatud väärtused iga järgmise parameetri kohta:

      i) CO_2-heide;

      ii) mass;

      iii) teljevahe;

      iv) juhttelje rööbe;

      v) teise telje rööbe;

▼B

   d) uue väikese tarbesõiduki iga tüübi iga variandi iga versiooni kohta:

      i) tema territooriumil registreeritud uute väikeste tarbesõidukite koguarv vastavalt käesoleva lisa B osa punktile 4;

      ii) CO_2 eriheite tase;

      iii) mass;

▼M1

iv) suurim tehniliselt lubatud täismass;

v) teljevahe;

vi) juhttelje rööbe;

vii) teise telje rööbe.

▼B

B. Uute väikeste tarbesõidukite CO_2-heite kindlaksmääramise metodoloogia

Seireandmed, mille liikmesriigid peavad käesoleva lisa A osa punkti 3 kohaselt kindlaks määrama, määratakse kindlaks vastavalt käesolevas osas esitatud metodoloogiale.

1. Registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arv (N)

Liikmesriigid määravad kindlaks nende territooriumil registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arvu asjaomasel seireaastal (N).

▼M1

_____

▼B

4. Uute väikeste tarbesõidukite jaotus versioonide alusel

Uue väikese tarbesõiduki iga tüübi iga variandi iga versiooni kohta tuleb märkida registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arv, sõiduki mass, CO_2 eriheide, teljevahe, rööpmelaiused ja suurim tehniliselt lubatud täislastis sõiduki mass.

▼M1

_____

▼B

7. Komplekteeritud sõidukid

Mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul eraldatakse komplekteeritud sõiduki CO_2 eriheide baassõiduki tootjale.

CO_2-heite, kütusesäästlikkuse ja komplekteeritud sõidukite massi näitajate representatiivsuse tagamiseks, ilma et seejuures baassõiduki tootjat liigselt koormataks, töötab komisjon hiljemalt 31. detsembriks 2011 välja konkreetse seiremenetluse ning vaatab läbi asjaomased tüübikinnitust reguleerivad õigusaktid ja teeb neis vajalikud muudatused.

Nimetatud menetluse väljatöötamisel määrab komisjon vastavalt vajadusele, kuidas kontrollida massi ja CO_2 näitajaid, lähtudes kas lõpliku inertsmassi klassidele vastavate CO_2 näitajate tabelist või siis ühestainsast CO_2 näitajast, mille aluseks on baassõiduki mass ning lisaks N_1-klassi põhjal diferentseeritud massi vaikeväärtus. Viimasel juhul kasutatakse seda massi näitajat ka käesoleva lisa C osas.

Lisaks tagab komisjon baassõiduki tootjale aegsasti komplekteeritud sõiduki massi ja CO_2 eriheidet kajastavate andmete kättesaadavuse.

C. Andmete edastamise vorm

Liikmesriigid esitavad käesoleva lisa A osa punktis 3 kirjeldatud andmed iga tootja ja iga aasta kohta järgmises vormis:

▼B

1. jagu – koondseireandmed

Liikmesriik ([1]):	
Aasta:	
Allikas:	

Tootja	Registreeritud uute väikeste tarbesõidukite üldarv	Heite näitajaga uute väikeste tarbesõidukite arv	Massi näitajaga uute väikeste tarbesõidukite arv	Teljevahe näitajaga uute väikeste tarbesõidukite arv	Juhttelje rööpme näitajaga uute väikeste tarbesõidukite arv	Teise telje rööpme näitajaga uute väikeste tarbesõidukite arv
(Tootja 1)	…	…	…	…	…	…
(Tootja 2)	…	…	…	…	…	…
…	…	…	…	…	…	…
Kõik tootjad kokku	…	…	…	…	…	…

([1]) Aluseks on standardi ISO 3166 alpha-2 tähised, välja arvatud Kreeka ja Ühendkuningriigi puhul, mille tähised on vastavalt „EL” ja „UK”.

▼M1

2. jagu – üksikasjalikud seireandmed

Tootja nimi ELi standardi järgi	Tootja nimi tootja nimetuse järgi	Tootja nimi riikliku registri järgi	Tüübikinnitusnumber koos laiendiga (laienditega)	Tüüp	Variant	Versioon	Mark	Tüübikinnituse saanud sõiduki kategooria	Registreeritud sõiduki kategooria	Uute registreerimiste koguarv	CO_2 eriheide (g/km)	Mass (kg)	Suurim tehniliselt lubatud täismass (kg)	Teljevahe (mm)	Juhttelje rööbe (mm)	Teise telje rööbe (mm)	Kütuse tüüp	Kütuse liik	Mootori töömaht (cm^3)	Elektrienergia kulu (Wh/km)	Innovatiivse tehnoloogia või tehnoloogiate rühma kood	Heite vähendamine innovatiivsete tehnoloogiate abil
Tootja 1	Tootja 1	Tootja 1	Number 1	Tüüp 1	Variant 1	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tootja 1	Tootja 1	Tootja 1	Number 1	Tüüp 1	Variant 1	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tootja 1	Tootja 1	Tootja 1	Number 1	Tüüp 1	Variant 2	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tootja 1	Tootja 1	Tootja 1	Number 1	Tüüp 1	Variant 2	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tootja 1	Tootja 1	Tootja 1	Number 2	Tüüp 2	Variant 1	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tootja 1	Tootja 1	Tootja 1	Number 2	Tüüp 2	Variant 1	Version 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tootja 1	Tootja 1	Tootja 1	Number 2	Tüüp 2	Variant 2	Version 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…

▼M1

Tootja nimi ELi standardi järgi	Tootja nimi tootja nimetuse järgi	Tootja nimi riikliku registri järgi	Tüübikinnitusnumber koos laiendiga (laienditega)	Tüüp	Variant	Versioon	Mark	Tüübikinnituse saanud sõiduki kategooria	Registreeritud sõiduki kategooria	Uute registreerimiste koguarv	CO_2 eriheide (g/km)	Mass (kg)	Suurim tehniliselt lubatud täismass (kg)	Teljevahe (mm)	Juhttelje rööbe (mm)	Teise telje rööbe (mm)	Kütuse tüüp	Kütuse liik	Mootori töömaht (cm^3)	Elektrienergia kulu (Wh/km)	Innovatiivse tehnoloogia või tehnoloogiate rühma kood	Heite vähendamine innovatiivsete tehnoloogiate abil
Tootja 1	Tootja 1	Tootja 1	Number 2	Tüüp 2	Variant 2	Versioon 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tootja 2	Tootja 2	Tootja 2	Number 1	Tüüp 1	Variant 1	Versioon 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tootja 2	Tootja 2	Tootja 2	Number 1	Tüüp 1	Variant 1	Versioon 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tootja 2	Tootja 2	Tootja 2	Number 1	Tüüp 1	Variant 2	Versioon 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Tootja 2	Tootja 2	Tootja 2	Number 1	Tüüp 1	Variant 2	Versioon 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…