

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 333/2014,**11. märts 2014,****millega muudetakse määrust (EÜ) nr 443/2009, et määrata kindlaks meetodid uute sõiduautode CO₂-
heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

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

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 443/2009 ⁽³⁾ artikli 13 lõike 5 kohaselt vaatab komisjon läbi meetodid, mis on vajalikud 2020. aastaks kehtestatud sihttaseme (95 g CO₂/km) saavutamiseks kulutõhusal viisil, eelkõige kõnealuse määruse I lisas sätestatud valemid ja selle artiklis 11 sätestatud erandid. Käesolev määrus peaks olema konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning sellega tuleks tagada sotsiaalne õiglus ja säästvus.
- (2) Sõiduautode tõhususe parandamisele suunatud kõrgtehnoloogia ülemaailmse turu edasiarendamine on kooskõlas komisjoni 21. jaanuari 2011. aasta teatisega „Ressursitõhus Euroopa – Euroopa 2020. aasta strateegia kohane juhtalgatus”, mis toetab liikumist ressursitõhusa, väheste süsinikdioksiidi heitega majanduse suunas jätkusuutliku kasvu saavutamiseks.
- (3) On asjakohane selgitada, et sihttaseme 95 g CO₂/km järgimise kontrollimiseks tuleks jätkata süsinikdioksiidi heitkoguste mõõtmist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 715/2007, ⁽⁴⁾ ning selle rakendusmeetmete ja uuenduslikule tehnoloogiale.
- (4) Fossiilkütuste kõrged hinnad avaldavad negatiivset mõju majanduse taastumisele ning energiasõltuvusele ja energia taskukohasusele liidus. Naftast sõltuvuse vähendamiseks, peaks olema esmatähtis suurendada uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tõhusust ja jätkusuutlikkust.
- (5) Võttes arvesse, et varajaste põlvkondade väga väikese süsinikdioksiidi heitega sõidukitega seotud teadus- ja arendustegevuskulud ning ühe ühiku tootmise kulud on väga suured, on asjakohane ajutiselt ja piiratud määral kiirendada ja lihtsustada korda, mille kohaselt tuuakse selliseid sõidukeid liidu turule nende turustamise algjärgus. Eri tasandite osalejad peaksid pöörama asjakohast tähelepanu selliste parimate tavade väljaselgitamisele ja levitamisele, millega stimuleerida nõudlust väga väikese süsinikdioksiidi heitega sõidukite järele.
- (6) Väga väikese süsinikdioksiidi heitega sõidukite turu elavnemist võivad takistada alternatiivkütuste infrastruktuuri ning sõiduki ja infrastruktuuri vahelise liidese ühiste tehniliste kirjelduste puudumine. Sellise infrastruktuuri loomise tagamine liidus võiks lihtsustada turujõudude tööd ja toetada Euroopa majanduskasvu.
- (7) Pidades silmas ebaproportsionaalset mõju, mida sõiduki kasulikkuse alusel kindlaksmääratud eriheite sihttaseme järgimine avaldab kõige väiksematele autotootjatele, suurt halduskoormust, mis on seotud erandite kehtestamisega, ning marginaalset kasu, mida saadakse selliste tootjate poolt müüdavate sõidukite süsinikdioksiidi heite vähendamisest, ei tuleks kohaldada eriheite sihttasest ega ülemääraste heite maksu tootjate suhtes, kes toodavad aastas alla 1 000 liidus registreeritud uue sõiduauto. Selleks et tagada nendele tootjatele võimalikult kiiresti õiguskindlus, on väga oluline, et seda erandit kohaldataks alates 1. jaanuarist 2012.

⁽¹⁾ ELT C 44, 15.2.2013, lk 109.⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 25. veebruari 2014. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 10. märtsi 2014. aasta otsus.⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heite-normid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames (ELT L 140, 5.6.2009, lk 1).⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja tarbesõidukite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).

- (8) Väiketootjatele erandite tegemise korda peaks lihtsustama, et muuta paindlikumaks tingimused seoses tähtajaga, mille jooksul tootja peab erandit taotlema ja komisjon selle kohta otsuse tegema.
- (9) Nišitootjatele erandi tegemise korda tuleks jätkata pärast aastat 2020. Selleks et nišitootjad teeksid heite vähendamiseks siiski sama palju jõupingutusi kui suured autotootjad, tuleks alates 2020. aastast kohaldada neile sihttasemeid, mis on 45 % madalam kui nende keskmine eriheide 2007. aastal.
- (10) Selleks et autotööstus saaks teha pikaajalisi investeeringuid ja viia läbi uuendusi, oleks soovitatav esitada teavet selle kohta, kuidas määrust (EÜ) nr 443/2009 tuleks seoses 2020. aastale järgneva perioodiga muuta. Selline teave peaks põhinema hinnangul selle kohta, mil määral tuleb heidet liidu pikaajaliste kliimaeesmärkide saavutamiseks vähendada ning milline on mõju sõiduautode süsinikdioksiidi heite kulutõhusaks vähendamiseks vajaliku tehnoloogia väljatöötamisele. Komisjon peaks aastaks 2015 kõnealused aspektid läbi vaatama ning esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande oma järeldustest. Nimetatud aruanne peaks asjakohasel juhul sisaldama ettepanekuid määruse (EÜ) nr 443/2009 muutmiseks eesmärgiga kehtestada süsinikdioksiidi heite sihttasemed uutele sõiduautodele 2020. aastale järgnevas perioodiks, hõlmates võimaliku realistliku ja saavutatava sihttaseme kindlaksmääramist aastaks 2025, mis põhineks põhjalikul mõju hindamisel, mille puhul võetakse arvesse autotööstuse ja sellega seotud tööstusharude jätkuvat konkurentsivõimet, säilitades samas selge liikumise heitkoguste vähendamise suunas, mis on võrreldav 2020. aastale eelnenud perioodil saavutatuga. Selliste ettepanekute väljatöötamisel peaks komisjon tagama, et need on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalsed ning sotsiaalselt võrdsed ja säästvad.
- (11) Määruse (EÜ) nr 443/2009 kohaselt peab komisjon viima läbi mõju hindamise katsemenetluste läbivaatamiseks, et asjakohaselt kajastada sõiduautode süsinikdioksiidi heite tegelikke muutusi. On vaja muuta praegu kasutatavat uut Euroopa sõidutsükli (*New European Driving Cycle* – NEDC), et tagada selle vastavus tegelikele sõidutingimustele ja vältida süsinikdioksiidi heite ja kütusekulu alahindamist. Võimalikult kiiresti tuleks kokku leppida uue, realistlikuma ja usaldusväärsema katsemenetluse suhtes. See töö ei ole veel valmis, kuid selles suunas liigutakse ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis kergsõidukite ülemaailmse katsemenetluse (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure*, WLTP) väljatöötamise raames. Tagamaks et uute sõiduautode puhul tootja lubatud süsinikdioksiidi eriheite näitajad vastaksid paremini autode heitkoguste näitajatele tavapärastes kasutustingimustes, tuleks WLTP esimesel võimalusel kasutusele võtta. Seepärast on määruse (EÜ) nr 443/2009 I lisas kehtestatud 2020. aasta heitenormid, mis on mõõdetud vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ja komisjoni määruse (EÜ) nr 692/2008 ⁽¹⁾ XII lisale. Kui katsemenetlusi muudetakse, tuleks määruse (EÜ) nr 443/2009 I lisas kehtestatud heitenorme muuta, et tootjaid ja sõidukiklasse käsitlevad normid oleksid ranguse poolest võrreldavad. Selleks peaks komisjon viima läbi põhjaliku korrelatsiooniuuringu NEDC ja uute WLTP katsetsükli vahel, et tagada vastavus tegelikele sõidutingimustele.
- (12) Eesmärgiga veenduda, et tegeliku heite väärtusi kajastatakse adekvaatselt ja mõõdetud süsinikdioksiidi väärtused on rangelt võrreldavad, peaks komisjon tagama, et katsemenetluse need elemendid, millel on mõõdetud süsinikdioksiidi heitele oluline mõju, on rangelt määratletud, et mitte lasta tootjatel katsetsükli paindlikkust ära kasutada. Tuleks käsitleda tüübikinnitusele vastavate süsinikdioksiidi heite näitajate ja müügiks pakutavate sõidukite heite näitajate erinevust, kaaludes ka kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolli katseid, mis peaksid tagama müügiks pakutavate sõidukite representatiivse valimi sõltumatu katsetamise, ning samuti seda, kuidas toimida juhtudel, kui katsetulemuste ja esialgsele tüübikinnitusele vastavate süsinikdioksiidi heite näitajate vahel on tõestatud oluline erinevus.
- (13) Tuleks muuta määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 3 lõike 2 sõnastust, et seotud ettevõtjate mõiste oleks kooskõlas nõukogu määrusega (EÜ) nr 139/2004 ⁽²⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 510/2011 ⁽³⁾ artikli 3 lõikega 2.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (ELT L 24, 29.1.2004, lk 1).

⁽³⁾ 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).

- (14) Määrusega (EÜ) nr 443/2009 antakse komisjonile volitused selle määruse teatavate sätete rakendamiseks kooskõlas nõukogu otsuses 1999/468/EÜ ⁽¹⁾ sätestatud menetlusega. Seoses Lissaboni lepingu jõustumisega on vaja kõnealused volitused viia vastavusse Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklitega 290 ja 291.
- (15) Selleks et tagada määruse (EÜ) nr 443/2009 ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ⁽²⁾.
- (16) Komisjonile tuleks anda volitused võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, et muuta määruse (EÜ) nr 443/2009 II lisa seoses andmetele esitatavate nõuete ja andmeparameetritega, täiendada eriheite sihttasemetest tehtava erandi tegemise kriteeriumide tõlgendamise eeskirju, eranditaotluste sisu ja süsinikdioksiidi eriheite piiramise kavade sisu ja hindamist reguleerivaid eeskirju, kohandada määruse (EÜ) nr 443/2009 I lisa osutatud arve M_0 uute sõiduautode keskmise massi eelmise kolme kalendriaasta keskmisega ning kohandada määruse (EÜ) nr 443/2009 I lisa toodud valemit. On eriti oluline, et komisjon viiks ettevalmistava töö käigus läbi asjakohased konsultatsioonid, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (17) Asjakohane on jätkata sellise lähenemisviisi kohaldamist, mille kohaselt kehtestatakse sõiduauto süsinikdioksiidi heite sihttase kõnealuse sõiduauto kasulikkuse ja määruse (EÜ) nr 443/2009 I lisa esitatud valemi alusel arvutatud süsinikdioksiidi heite sihttaseme vahelise lineaarse seose põhjal, kuna see võimaldab säilitada mitmekesisuse sõiduautode turul ning tootjad saavad arvesse võtta tarbijate erinevaid vajadusi, vältides sel viisil põhjendamatuid turumoonutusi.
- (18) Komisjon hindas oma mõjuhindangus sõiduki jalajälje andmete kättesaadavust ja selle kasutamist kasulikkuse parameetrina määruse (EÜ) nr 443/2009 I lisa valemis. Selle hinnangu põhjal jõudis komisjon järeldusele, et 2020. aasta sihttaseme arvutamise valemis tuleks kasulikkuse parameetrina kasutada massi. Tulevase läbivaatamise käigus tuleks siiski kaaluda kulude vähendamist ning kasu, mida saadaks, kui kasulikkuse parameetriks oleks sõiduki jalajalg.
- (19) Energiavarustuse ning sõidukite tootmise ja kasutusest kõrvaldamisega seotud kasvuhoonegaaside heide moodustab märkimisväärse osa praegusest üldisest maanteetranspordi süsinikdioksiidi jalajäljest, ning tõenäoliselt kasvab selle tähtsus edaspidi märkimisväärselt. Seetõttu tuleks rakendada poliitikameetmeid tootjate suunamiseks optimaalsete lahenduste poole, võttes eriti arvesse sõidukitele mõeldud energia, näiteks elektrienergia ja alternatiivkütuste tootmisega seonduvat kasvuhoonegaaside heidet, ja tagada, et selline tarneahela varasematel etappidel tekkiv heide ei kahandaks määruse (EÜ) nr 443/2009 eesmärgiks oleva, sõidukite kasutamise seotud energiatarbimise täiustamisest saadavat kasu.
- (20) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt määrata kindlaks meetodid uute sõiduautode süsinikdioksiidi heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda käesoleva määruse ulatuse ja toime tõttu 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 eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (21) Seetõttu tuleks määrust (EÜ) nr 443/2009 vastavalt muuta,

⁽¹⁾ Nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsus 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused (EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23).

⁽²⁾ 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).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 443/2009 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

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

2) Artiklisse 2 lisatakse järgmine lõige:

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

3) Artikli 3 lõike 2 punkti a esimene taane asendatakse järgmisega:

„— õigus kasutada üle poole häälest või”.

4) Artikli 4 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme kindlaksmääramisel võetakse arvesse kõnealusel aastal tootja registreeritud uute sõiduautode osakaalu järgmiselt:

- 65 % 2012. aastal,
- 75 % 2013. aastal,
- 80 % 2014. aastal,
- 100 % 2015. aastast kuni 2019. aastani,
- 95 % 2020. aastal,
- 100 % alates 2020. aasta lõpust.”

5) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 5a

Üliühikud eesmärgi 95 g CO₂ kilomeetri kohta saavutamiseks

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

- 2 sõiduautole 2020. aastal,
- 1,67 sõiduautole 2021. aastal,
- 1,33 sõiduautole 2022. aastal,
- 1 sõiduautole 2023. aastal,

aastal, millal auto ajavahemiku 2020–2022 jooksul on registreeritud, kusjuures ülempiir on 7,5 g CO₂/km kõnealusel perioodil iga tootja kohta.”

6) Artikli 8 lõige 9 asendatakse järgmisega:

„9. Komisjon võtab rakendusaktidena vastu käesoleva artikli kohast seiret ja andmete esitamist käsitlevate menetluste ning II lisa kohaldamise üksikasjalikud eeskirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14a vastu delegeeritud õigusakte, et muuta II lisas sätestatud andmete esitatavaid nõudeid ja andmeparameetreid.”

7) Artikli 9 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks käesoleva artikli lõike 1 kohase ülemäärase heite maksu kogumise korra. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.”

8) Artiklit 11 muudetakse järgmiselt.

a) Lõike 3 viimane lause jäetakse välja.

b) Lõike 4 teise lõigu punkt b asendatakse järgmisega:

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

c) Lõike 4 teise lõigu lisatakse järgmine punkt:

„c) kui taotlus on seotud I lisa punkti 1 alapunktiga c, sihttase, milleks on 45 % vähem heidet võrreldes süsinikdioksiidi eriheite keskmise tasemega 2007. aastal, või kui mitu seotud ettevõtjat esitavad ühe avalduse, 45 % vähem heidet võrreldes nende ettevõtjate põhjustatud süsinikdioksiidi eriheite keskmise tasemega 2007. aastal.”

d) Lõige 8 asendatakse järgmisega:

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

9) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Uuenduslike tehnoloogiate või uuenduslike tehnoloogiate ühendamise (nn uuenduslikud tehnoloogiapakettid) kasutamise saavutatud süsinikdioksiidi heite vähenemine vaadatakse läbi tarnija või tootja taotluse alusel.

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

Nende tehnoloogiate kogupanus tootja süsinikdioksiidi eriheite sihttaseme vähendamisse võib olla kuni 7 g CO₂/km.”;

b) lõike 2 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Komisjon võtab rakendusaktidega vastu lõikes 1 osutatud uuenduslike tehnoloogiate või uuenduslike tehnoloogiapakettide heakskiitmise menetlust käsitlevad üksikasjalikud sätted. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.”;

c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Tarnija või tootja, kes taotleb meetme heakskiitmist uuendusliku tehnoloogiana või uuendusliku tehnoloogiapakettina, esitab komisjonile aruande, millele on lisatud sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse kontrollaruanne. Kui nimetatud meede ja muu heakskiidetud uuenduslik tehnoloogia või uuenduslik tehnoloogiapakett võivad teineteist mõjutada, tehakse aruandes sellise vastastikuse mõju kohta märge ja kontrollaruandes hinnatakse, millisel määral see vastastikune mõju muudab mõlema meetme abil saavutatud vähendamist.”

10) Artiklit 13 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Komisjon võtab need meetmed vastu delegeeritud õigusaktidega kooskõlas artikliga 14a.”;

b) lõike 3 teine lõik jäetakse välja;

c) lõige 5 asendatakse järgmisega:

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

d) lõige 7 asendatakse järgmisega:

„7. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks vajalikud vastavusnäitajad, et võtta arvesse süsinikdioksiidi eriheite mõõtmist reguleeriva katsemenetluse kõiki muudatusi, millele viidatakse määruses (EÜ) nr 715/2007 ja määruses (EÜ) nr 692/2008. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

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

11) Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab kliimamuutuste komitee, mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse 280/2004/EÜ (*) artikliga 9. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu 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.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta otsus nr 280/2004/EÜ ühenduse kasvuhoonegaaside heitmete järelevalve ja Kyoto protokollide rakendamise süsteemi kohta (ELT L 49, 19.2.2004, lk 1).

(**) 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).“

12) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 14a

Delegeeritud volituste rakendamine

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

2. Artikli 8 lõike 9 teises lõigus, artikli 11 lõikes 8, artikli 13 lõike 2 kolmandas lõigus ja artikli 13 lõike 7 teises lõigus osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 8. aprillist 2014. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 8 lõike 9 teises lõigus, artikli 11 lõikes 8, artikli 13 lõike 2 kolmandas lõigus ja artikli 13 lõike 7 teises lõigus osutatud volituste delegerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse selles otsuses nimetatud volituste delegerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

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

5. Artikli 8 lõike 9, artikli 11 lõike 8, artikli 13 lõike 2 kolmanda lõigu ja artikli 13 lõike 7 teise lõigu alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

13) I lisa punkti 1 lisatakse järgmine alapunkt:

„c) alates 2020. aastast:

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

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg)

M_0 = artikli 13 lõike 2 kohaselt vastuvõetud väärtus.

$$a = 0,0333$$

14) II lisa muudetakse järgmiselt:

a) A osa punkti 1 lisatakse järgmine alapunkt:

„n) suurim kasulik võimsus.”;

b) tabelisse „A osa punktis 1 kirjeldatud üksikasjalikud andmed” lisatakse järgmine tulp:

„suurim kasulik võimsus (kW)”.

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 11. märts 2014

Euroopa Parlamendi nimel

president

M. SCHULZ

Nõukogu nimel

eesistuja

D. KOURKOULAS