

## I

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine on kohustuslik)

## MÄÄRUSED

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 443/2009,

23. aprill 2009,

**millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 175 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust <sup>(1)</sup>,

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras <sup>(2)</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Käesoleva määruse eesmärk on kehtestada osana ühenduse terviklikust lähenemisviisist väikesõidukite süsinikdioksiidheite vähendamiseks ühenduses registreeritavate uute sõiduautode heitenormid, tagades samal ajal siseturu nõuetekohase toimimise.
- (2) Euroopa Ühenduse poolt nõukogu otsusega 94/69/EÜ <sup>(3)</sup> heaks kiidetud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni kohaselt tuleb kõigil osalistel sõnastada ja rakendada riiklikke ning vajaduse korral piirkondlikke programme, mis hõlmavad kliimamuutuste

leevendamise meetmeid. Sellega seoses tegi komisjon 2007. aasta jaanuaris ettepaneku, et Euroopa Liit püüaks rahvusvahelistel läbirääkimistel saavutada eesmärgi, et 2020. aastaks vähendataks arenenud riikide kasvuhoonegaaside heidet 30 % võrra (võrreldes 1990. aasta tasemega) ja et liit võtaks endale olenemata teiste arenenud riikide poolt saavutatud vähendamisest iseseisva kindla kohustuse vähendada 2020. aastaks kasvuhoonegaaside heitkoguseid vähemalt 20 % võrra (võrreldes 1990. aasta tasemega). Euroopa Parlament ja nõukogu toetasid seda eesmärki.

- (3) Kõnealused kohustused tähendavad muu hulgas, et kõik liikmesriigid peavad oluliselt vähendama sõiduautode süsinikdioksiidheidet. Vajaliku märkimisväärse vähendamise saavutamiseks tuleks poliitikaid ja meetmeid rakendada liikmesriikide ja ühenduse tasandil kõigis ühenduse majandussektorites, mitte ainult tööstus- ja energiasektoris. Maanteetranspordisektor on suuruselt teine kasvuhoonegaase õhku paiskav sektor liidus ja selle heidete maht suureneb jätkuvalt. Kui maanteetranspordisektori kliimamõju kasv jätkub, õõnestab see oluliselt heidete vähendamise mõju, mida muud sektorid on kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutanud.
- (4) Ühenduse sihttasemed uute sõiduautode puhul annavad tootjatele suurema plaanimiskindluse ja paindlikkuse süsinikdioksiidheite vähendamise nõuete järgimiseks, kui oleks nõutud heitkoguste vähendamise erinevate riigisiseste eesmärkidega. Heitenormide kehtestamisel on tähtis arvesse võtta nende mõju turgudele ja tootjate konkurentsivõimele, ettevõtetele tekkivaid otseseid ja kaudseid kulusid ning kasu, mis tekib uuenduste stimuleerimise ja energia tarbimise vähenemise näol.

<sup>(1)</sup> ELT C 77, 31.3.2009, lk 1.

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi 17. detsembri 2008. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 6. aprilli 2009. aasta otsus.

<sup>(3)</sup> EÜT L 33, 7.2.1994, lk 11.

- (5) Käesolev määrus tugineb ühenduses registreeritud sõidukite süsinikdioksiidheite mõõtmise ja seire hästi toimival skeemil vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 2000. aasta otsusele nr 1753/2000/EÜ (millega kehtestatakse uute sõiduautode keskmiste süsinikdioksiidi eriheiteme seire kava) <sup>(1)</sup>. On oluline, et süsinikdioksiidheite vähendamise nõuete kehtestamine annaks ühenduse autotootjatele prognoositavuse ja plaanimiskindluse seoses nende uute autoparkidega kogu ühenduses.
- (6) Komisjon võttis autode süsinikdioksiidheite vähendamist käsitleva ühenduse strateegia vastu 1995. aastal. Strateegia põhines kolmel sambal: autotööstuse vabatahtlikult võetud kohustused heidete vähendamiseks, tarbijate parem teavitamine ja kütusesäästlike autode müügi edendamine fisikaalmeetmete abil.
- (7) 1998. aastal võttis Euroopa Autotootjate Ühendus (ACEA) endale kohustuse vähendada müüdavate uute autode keskmist heitkoguste taset 140 g-ni CO<sub>2</sub>/km 2008. aastaks ja 1999. aastal võtsid Jaapani Autotootjate Ühendus (JAMA) ja Korea Autotootjate Ühendus (KAMA) endale kohustuse vähendada müüdavate uute autode keskmist heitkoguste taset 140 g-ni CO<sub>2</sub>/km 2009. aastaks. Komisjon tunnustas neid kohustusi oma 5. veebruari 1999. aasta soovitusena 1999/125/EÜ sõiduautode süsinikdioksiidheite vähendamise kohta <sup>(2)</sup> (ACEA), 13. aprilli 2000. aasta soovitusena 2000/303/EÜ sõiduautode süsinikdioksiidheite vähendamise kohta (KAMA) <sup>(3)</sup> ja komisjoni 13. aprilli 2000. aasta soovitusena 2000/304/EÜ sõiduautode süsinikdioksiidheite vähendamise kohta (JAMA) <sup>(4)</sup>.
- (8) 7. veebruaril 2007 võttis komisjon vastu kaks paralleelset teatist: „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused” ning „21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik” (CARS 21). Teatistes toonitati, et kuigi on tehtud edusamme teel 140 g-se CO<sub>2</sub>/km sihttaseme saavutamisele 2008.–2009. aastaks, ei õnnestu saavutada ühenduse eesmärki, milleks on heitkoguste tase 120 g CO<sub>2</sub>/km 2012. aastaks, ilma täiendavate meetmeteta.
- (9) Teatistes esitati terviklik lähenemisviis ühenduse sihttaseme (120 g CO<sub>2</sub>/km) saavutamiseks 2012. aastaks ja teatiti, et komisjon esitab ettepaneku kõnealuse eesmärgi saavutamiseks vajaliku õigusraamistiku kohta, keskendudes kohustuslikule süsinikdioksiidheidete vähendamisele, et saavutada sihttase – uue autopargi heitkoguste keskmine tase 130 g CO<sub>2</sub>/km – sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil. Kooskõlas tootjate võetud vabatahtlike kohustustega hõlmab kõnealune lähenemisviis aspekte, mida on võetud arvesse sõiduautode süsinikdioksiidheite mõõtmisel vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrusele (EÜ) nr 715/2007 (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust) <sup>(5)</sup>. Süsinikdioksiidheidete vähendatakse veel 10 g CO<sub>2</sub>/km või samaväärse koguse võrra, kui see on tehniliselt vajalik, muude tehnoloogiliste täiustuste ja säästivate biokütuste suurenenud kasutamise abil.
- (10) Õigusraamistik, mida rakendatakse uue autopargi keskmiste heidete sihttasemete suhtes, peaks tagama konkurentsiseisukohast neutraalsed ning sotsiaalselt võrdsed ja jätkusuutlikud heitkoguste vähendamise sihttasemed, mis arvestavad erinevaid Euroopa autotootjaid ja millega välditakse nende vahel põhjendamatuid konkurentsimoonutusi. Õigusraamistik peaks olema kooskõlas üldise eesmärgiga saavutada ühenduse Kyoto sihttasemed ja seda peaksid täiendama muud kasutamise seotud meetmed, näiteks diferentseeritud auto- ja energiamaksud.
- (11) Euroopa Liidu üldeelarves tuleks tagada piisavad rahalised vahendid selleks, et edendada maanteeõidukite süsinikdioksiidheidete radikaalselt vähendavate tehnoloogiate väljatöötamist.
- (12) Selleks et säilitada autoturu mitmekesisus ja võime rahuldada tarbijate erinevaid vajadusi, tuleks sõiduautode süsinikdioksiidheite sihttasemed määratleda lineaarselt, sõltavana auto nn kasulikkusest. Kasulikkuse kirjeldamiseks sobiv parameeter on sõiduki mass, mis on praeguste heitkogustega vastavuses ning annab sellest tulenevalt realistlikumad ja konkurentsiseisukohast neutraalsed sihttasemed. Pealegi on andmed sõidukite massi kohta kergesti kättesaadavad. Tuleks koguda andmeid teiste kasulikkust määravate parameetrite kohta, näiteks sõiduki jalajalg (rööbe korda teljevahe), et hõlbustada kasulikkusel põhineva lähenemisviisi pikemaajalist hindamist. Komisjon peaks andmete kättesaadavuse 2014. aastaks läbi vaatama ja vajaduse korral esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku kasulikkust määrava parameetri kohandamiseks.
- (13) Käesoleva määruse eesmärk on innustada autotööstust investeerima uutesse tehnoloogiatesse. Käesolevas määruses edendatakse aktiivselt ökoinnovatsiooni ja võetakse arvesse tulevast tehnoloogia arengut. Eelkõige tuleks edendada uuenduslike käivitustehnoloogiate väljatöötamist, kuna need tekitavad märkimisväärselt vähem heiteid kui tavapärased sõiduautod. Sel viisil edendatakse Euroopa tööstuse pikaajalist konkurentsivõimet ja luuakse rohkem kvaliteetseid töökohti. Komisjon peaks kaaluma ökoinnovatsiooni meetmete lisamist määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 14 lõike 3 kohaste katsemenetluste läbivaatamisel, võttes arvesse sellise lisamise tehnilist ja majanduslikku mõju.

<sup>(1)</sup> EÜT L 202, 10.8.2000, lk 1.

<sup>(2)</sup> EÜT L 40, 13.2.1999, lk 49.

<sup>(3)</sup> EÜT L 100, 20.4.2000, lk 55.

<sup>(4)</sup> EÜT L 100, 20.4.2000, lk 57.

<sup>(5)</sup> ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

- (14) Tunnistades pärast käesoleva määruse jõustumist turule viidavate väga madala süsinikdioksiidiheitega sõidukite tehnoloogiate varajaste põlvkondade väga kõrgeid teadus- ja arendustöö ning ühiku tootmise kulusid, püütakse käesolevas määruses ajutiselt kiirendada ja hõlbustada väga madala süsinikdioksiidiheitega sõidukite ühenduse turule viimist nende turustamise esialgsetes etappides.
- (15) Teatud alternatiivkütuste kasutamine võib võimaldada märkimisväärset süsinikdioksiidi vähendamist kogu olelustusliki mõistes. Seepärast lisatakse käesolevasse määrusesse erisätted, mille eesmärk on edendada teatud alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite edasiarendamist ühenduse turul.
- (16) Tagamaks kooskõla komisjoni autode süsinikdioksiidihoidet käsitleva strateegia raames vastu võetud lähenemisviisiga, eelkõige seoses autotootjate ühenduste võetud vabatahtlike kohustustega, tuleks sihttasemeid kohaldada ühenduses esmakordselt registreeritavate uute sõiduautode suhtes, mida ei ole varem, välja arvatud piiratud ajavahemikuks kuritarvituste vältimiseks, registreeritud väljaspool ühendust.
- (17) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiviga 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta) <sup>(1)</sup> 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 kõnealuse direktiivi kohaselt kõigi tüübikinnitusprotsessi aspektide eest ning toodangu vastavuse tagamise eest.
- (18) Direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud eriotstarbelistele sõidukitele kohaldatakse seoses tüübikinnitusega erinõudeid, seetõttu tuleks need käesoleva määruse reguleerimisalast välja jätta. Sõidukid, mis liigitatakse enne käesoleva määruse jõustumist kategooria M<sub>1</sub> sõidukiteks ja mis on ehitatud spetsiaalselt kaubanduslikel eesmärkidel ja kohandatud ratastooli kasutamiseks sõidukis ning mis vastavad direktiivi 2007/46/EÜ II lisas sätestatud eriotstarbeliste sõidukite määratlusele, tuleks samuti käesoleva määruse reguleerimisalast vastavalt puuetega inimeste abistamise ühenduse poliitikale välja jätta.
- (19) Tootjal peaks olema võimalus otsustada, kuidas ta käesoleva määruse kohase sihttaseme saavutab, ja süsinikdioksiidihoidete keskmine tase tuleks saavutada kogu tema uue autopargi arvestuses, mitte iga üksiku auto puhul. Seetõttu peaks tootja tagama, et kõigi selliste ühenduses registreeritavate uute autode eriheidete keskmine tase, mille eest tootja vastutab, ei ületa selliste autode jaoks kehtestatud heite keskmist sihttaset. Ülemineku hõlbustamiseks tuleks see nõue kehtestada järk-järgult aastatel 2012–2015.
- (20) Sama meetodit ei ole asjakohane kasutada heite vähendamise sihttasemete määramisel suurtootjate ja käesolevas määruses sätestatud kriteeriumide alusel sõltumatuteks loetavate väiketootjate suhtes. Sellistel väiketootjatel peaksid olema alternatiivsed heite vähendamise sihttasemed, mis on seotud antud tootja sõidukite tehnoloogilise potentsiaaliga vähendada oma süsinikdioksiidi eriheidet ning oleks kooskõlas asjaomaste turusegmentide näitajatega. See erand tuleks kaasata I lisas sätestatud eriheidete sihttasemete läbivaatamise, mis tuleks lõpule viia hiljemalt 2013. aasta alguseks.
- (21) Nišitootjatel tuleks lubada kasutada alternatiivset sihttaset, mis on 25 % madalam kui nende süsinikdioksiidi eriheidete keskmine tase 2007. aastal. Andmete puudumisel tootja eriheidete keskmise taseme kohta 2007. aastal tuleks määrata võrdväärne sihttase. See erand tuleks kaasata I lisas sätestatud eriheidete sihttasemete läbivaatamise, mis tuleks lõpule viia hiljemalt 2013. aasta alguseks.
- (22) Kõigi selliste ühenduses registreeritavate uute autode süsinikdioksiidi eriheidete keskmise taseme määramisel, mille eest tootja vastutab, tuleks arvesse võtta kõiki autosid, sõltumata nende massist või muudest omadustest. Kuigi määrus (EÜ) nr 715/2007 ei hõlma sõiduautosid, mille tuletatud mass on suurem kui 2 610 kg ja millele ei laiene tüübikinnituse määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt, tuleks kõnealuste autode heitkoguseid mõõta vastavalt määruses (EÜ) nr 692/2008 <sup>(2)</sup> sätestatud sõiduautode mõõtmisprotseduurile. Saadud süsinikdioksiidi heite väärtused tuleks kanda sõiduauto vastavustunnistusse, et võimaldada nende lisamist seirekavasse.
- (23) Käesoleva määruse kohaste sihttasemete paindlikuks saavutamiseks võivad tootjad avatud, selgel ja mittediskrimineerival alusel kokku leppida autoparkide ühendamises. Autoparkide ühendamise lepingu kestus ei tohiks ületada viit aastat, kuid lepingut võib uuendada. Kui mitu tootjat ühendavad oma autopargid, loetakse kõnealused tootjad oma käesoleva määruse kohased sihttasemed saavutanuks, juhul kui kogu ühendatud autopargi heitkoguste keskmine tase ei ületa sellele ette nähtud heitkoguste sihttaset.

<sup>(1)</sup> ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

<sup>(2)</sup> 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 kommerssveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 199, 28.7.2008, lk 1).

- (24) Käesoleva määruse kohastest sihttasemetest kinnipidamise tagamiseks on vajalik tõhus vastavuse tagamise mehhanism.
- (25) Uute sõiduautode süsinikdioksiidi eriheiteid mõõdetakse ühenduses ühtlustatult vastavalt määruses (EÜ) nr 715/2007 sätestatud meetodikale. Käesolevast määrusest tuleneva halduskoormuse vähendamiseks tuleks nõuetele vastavust mõõta, tuginedes liikmesriikide kogutud ja komisjonile edastatud andmetele ühenduses registreeritud uute autode kohta. Vastavuse hindamiseks kasutatavate andmete järjekindluse tagamiseks tuleks võimaluste piires ühtlustada kõnealuste andmete kogumise ja esitamise eeskirjad.
- (26) Direktiivis 2007/46/EÜ on sätestatud, et tootjad peavad igale uuele sõiduautole väljastama vastavustunnistuse ja et liikmesriigid võivad uue sõiduauto registreerimist ja kasutuselevõttu lubada ainult sel juhul, kui sellel on kehtiv vastavustunnistus. Liikmesriikide kogutavad andmed peaksid vastama tootja poolt sõiduautole väljastatud vastavustunnistusele ja põhinema ainult sellel allikal. Kui liikmesriigid põhjendatud juhtudel ei kasuta uue sõiduauto registreerimiseks ja kasutuselevõtuks vastavustunnistust, peaksid nad võtma vajalikud meetmed järelevamenetluse piisava täpsuse tagamiseks. Vastavustunnistuste andmete jaoks tuleks luua ühenduse standardandmebaas. Seda tuleks kasutada ühtse allikana, mis võimaldab liikmesriikidel lihtsamalt hallata oma registreerimisandmeid uute sõidukite registreerimisel.
- (27) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ületab käesoleva määruse kohaselt lubatud taset, peaks alates 2012. aastast iga kalendriaasta kohta tasuma ülemääraste heitkoguste maksu. Maksu summat peaks kohandama sõltuvalt sellest, mil määral tootja oma heitkoguste sihttaset ületas. Aja jooksul peaks see summa suurenema. Et innustada tootjaid võtma meetmeid sõiduautode süsinikdioksiidi eriheidete vähendamiseks, peaks ülemääraste heitkoguste maks peegeldama tehnoloogilisi kulutusi. Ülemääraste heitkoguste maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuludena.
- (28) Arvestades käesolevas määruses sätestatud eesmärki ja menetlusi, ei tohiks siseriiklikud meetmed, mida liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada vastavalt asutamislepingu artiklile 176, kehtestada täiendavaid või rangemaid sanktsioone tootjatele, kes ei täida käesolevas määruses sätestatud sihttasemeid.
- (29) Käesolev määrus ei tohiks piirata ühenduse konkurentsi-eeskirjade täielikku kohaldamist.
- (30) Pikaajaliste eesmärkide saavutamiseks peaks komisjon kaaluma uusi meetodeid, eelkõige kõvera kallet, kasulikkuse parameetrit ja ülemääraste heitkoguste maksu kava.
- (31) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused <sup>(1)</sup>.
- (32) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus muuta seire ja aruandluse nõudeid, arvestades käesoleva määruse kohaldamisel saadud kogemusi, kehtestada meetodid ülemääraste heitkoguste maksu sissenõudmiseks, võtta vastu üksikasjalikud sätted teatavate tootjate suhtes kohaldatavate erandite kohta ning kohandada I lisa, et võtta arvesse ühenduses registreeritud uute sõiduautode massi arengut ja süsinikdioksiidi eriheite mõõtmist reguleeriva katsemenetluse muudatusi. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähem oluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (33) Otsus nr 1753/2000/EÜ tuleks lihtsustamise ja õigusselguse huvides kehtetuks tunnistada.
- (34) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt uute sõiduautode süsinikdioksiidi heitenormide kehtestamine, et tagada siseturu nõuetekohane toimimine ja saavutada ühenduse üldeesmärk kasvuhoonegaaside vähendamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning kavandatud meetme ulatuse ja mõju tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu 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

Käesoleva määrusega kehtestatakse uute sõiduautode süsinikdioksiidi heitenormid, et tagada siseturu nõuetekohane toimimine ja

<sup>(1)</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

saavutada Euroopa Ühenduse üldeesmärk, milleks on uue autopargi keskmine heitkoguste tase 120 g CO<sub>2</sub>/km. Käesoleva määrusega kehtestatakse uute sõiduautode keskmine süsinikdioksiidi heitkoguste tase 130 g CO<sub>2</sub>/km (mis saavutatakse sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil), mida mõõdetakse kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega ning uuenduslike tehnoloogiatega.

Käesoleva määrusega kehtestatakse 2020. aastast uue autopargi keskmine heitkoguste sihttase 95 g CO<sub>2</sub>/km vastavalt artikli 13 lõikele 5.

Ühenduse tervikliku lähenemisviisi osana täiendavad käesolevat määrust lisameetmed, mis vastavad vähendamisele 10 g CO<sub>2</sub>/km võrra.

#### Artikkel 2

##### Reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud M<sub>1</sub> kategooria mootorsõidukitele (edaspidi „sõiduautod“), mis registreeritakse ühenduses esmakordselt ja mida ei ole varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued sõiduautod“).

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

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

#### Artikkel 3

##### Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- „süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase“ – tootja puhul kõigi tootja toodetud uute sõiduautode süsinikdioksiidi eriheidete keskmine tase;
- „vastavustunnistus“ – direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 18 nimetatud tunnistus;
- „tootja“ – isik või asutus, kes kooskõlas direktiiviga 2007/46/EÜ vastutab tüübikinnituse ees kõigi tüübikinnituse protsessi aspektide eest ning toodangu vastavuse tagamise eest;
- „mass“ – vastavustunnistusel esitatud ning direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktis 2.6 määratletud töökorras auto mass koos kerega;
- „sõiduki jalajälg“ – sõiduki rööbe korrutatuna teljevahelise vahetavalt vastavustunnistuses esitatule ning direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktide 2.1 ja 2.3 määratlustele;

f) „süsinikdioksiidi eriheite“ – vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 mõõdetud ning vastavustunnistusel süsinikdioksiidi heitkogusena (kombineeritult) märgitud sõiduauto süsinikdioksiidi heitkogus. Sõiduautode osas, mille tüüp ei ole määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt kinnitatud, tähendab „süsinikdioksiidi eriheite“ süsinikdioksiidi heitkoguseid, mis on mõõdetud määruses (EÜ) nr 692/2008 määratletud mõõtmisprotseduuri kohaselt või selliste sõiduautode süsinikdioksiidi heitkoguse kindlaksmääramiseks vastu võetud komisjoni menetluste kohaselt;

g) „eriheite sihttase“ – tootja puhul kõigi tootja toodetud uute sõiduautode I lisa kohaselt lubatud süsinikdioksiidi eriheidete keskmine või, kui tootja suhtes kohaldatakse artikli 11 kohast erandit, kõnealuse erandi kohaselt kindlaks määratud eriheite sihttase.

2. Käesoleva määruse kohaldamisel on „seotud tootjate rühm“ tootja ja temaga seotud ettevõtjad. Tootjaid loetakse seotud ettevõtjateks järgmistel juhtudel:

- ettevõtjad, kelle puhul tootjal on otseselt või kaudselt
  - õigus kasutada üle poole häälest;
  - õigus määrata ametisse rohkem kui pooled nõukogu, juhatuse või ettevõtjat seadusejärgselt esindava organi liikmed või
  - õigus juhtida ettevõtte tegevust;
- ettevõtjad, kellel otseselt või kaudselt on tootja suhtes punktis a loetletud õigused või volitused;
- ettevõtjad, kelle suhtes punktis b osutatud ettevõtjal on otseselt või kaudselt punktis a loetletud õigused või volitused;
- 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;
- ettevõtjad, kelle puhul punktis a loetletud õigused või volitused kuuluvad ühiselt tootjale või ühele või mitmele punktides a kuni d osutatud temaga seotud ettevõtjale ja ühele või enamale kolmandale isikule.

#### Artikkel 4

##### Eriheite sihttasemed

1. jaanuaril 2012 algaval kalendriaastal ja kõigil järgnevatel kalendriaastatel tagab iga sõiduautode tootja, et tema süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ei ületa tema eriheite sihttasest, mis on

kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes kohaldatakse artikli 11 kohast erandit, vastavalt kõnealusele erandile.

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 % alates 2015. aastast.

#### Artikkel 5

### Üliühikud

Süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme arvutamisel vastab iga uus sõiduauto, mille süsinikdioksiidi eriheide on alla 50 g CO<sub>2</sub>/km,

- 3,5 autole 2012. aastal;
- 3,5 autole 2013. aastal;
- 2,5 autole 2014. aastal;
- 1,5 autole 2015. aastal;
- 1 autole alates 2016. aastast.

#### Artikkel 6

### Eriheite sihttase alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite jaoks

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

#### Artikkel 7

### Autoparkide ühendamine

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

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

- a) tootjad, kes oma autopargid ühendavad;
- b) ühendatud autopargi haldajaks määratud tootja, kes on ühendatud autopargi kontaktpunkt ja kes vastutab ühendatud autopargi suhtes artikli 9 kohaselt kohaldatava ülemääraste heitkoguste maksu maksmise eest, ning
- c) tõendid selle kohta, et ühendatud autopargi haldaja on suuteline täitma punktis b nimetatud kohustusi.

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

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

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

- a) süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase;
- b) süsinikdioksiidi eriheite sihttase;
- c) registreeritud sõidukite koguarv.

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

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

#### Artikkel 8

### Keskmete heitkoguste seire ja aruandlus

1. Alates 1. jaanuarist 2010 ja igal järgneval kalendriaastal registreerivad liikmesriigid andmed iga oma territooriumil registreeritud uue sõiduauto kohta vastavalt II lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende poolt määratud importijatele või esindajatele liikmesriikides. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada andmebüroode läbipaistev tegutsemine. Iga liikmesriik tagab, et sõiduautode, mille tüüp ei ole kinnitatud määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt, süsinikdioksiidi eriheide mõõdetakse ja kantakse vastavustunnistusele.

2. Alates 2011. aastast iga aasta 28. veebruariks määravad liikmesriigid eelneva 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 liikmesriikide poolt käesoleva artikli kohaselt edastatud andmete keskreistris ning alates 2011. aastast iga aasta 30. juuniks arvutab iga tootja kohta esialgu välja

- a) süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme eelneval kalendriaastal;
- b) tootja eriheite sihttaseme eelneval kalendriaastal ning
- c) erinevuse tootja eelneva kalendriaasta süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahel.

Komisjon teavitab iga tootjat oma esialgsetest arvutustest selle tootja kohta. Teade sisaldab andmeid uute registreeritud sõiduautode kohta liikmesriikide kaupa ja nende süsinikdioksiidi eriheide kohta.

Register on avalik.

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

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

6. Kui komisjon leiab lõike 5 kohaste arvutuste alusel 2010. või 2011. kalendriaasta kohta, et tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase kõnealusel aastal ületab tootja eriheite sihttasest kõnealusel aastal, teavitab komisjon sellest tootjat.

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

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

9. Komisjon võib võtta vastu käesoleva artikli kohase seire ja andmete esitamise üksikasjalikud eeskirjad ning II lisa rakendus-eeskirjad vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

Komisjon võib muuta II lisa, et võtta arvesse käesoleva määruse kohaldamisel saadud kogemusi. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

#### Artikkel 9

### Ülemääraste heitkoguste maks

1. Alates 2012. aastast, kui tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ületab igal kalendriaastal tootja eriheite sihttasest kõnealusel aastal, kohaldab komisjon tootja suhtes või ühendatud autopargi puhul autopargi haldaja suhtes ülemääraste heitkoguste maksu.

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

a) aastatel 2012 kuni 2018:

- i) kui tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ületab eriheite sihttasest rohkem kui 3 g CO<sub>2</sub>/km:

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

- ii) kui tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ületab eriheite sihttasest rohkem kui 2 g CO<sub>2</sub>/km, kuid alla 3 g CO<sub>2</sub>/km:

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

- iii) kui tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ületab eriheite sihttasest rohkem kui 1 g CO<sub>2</sub>/km, kuid alla 2 g CO<sub>2</sub>/km:

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

- iv) kui tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ületab eriheite sihttasest mitte rohkem kui 1 g CO<sub>2</sub>/km:

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

- b) alates 2019. aastast:

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

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

3. Komisjon kehtestab meetodid ülemääraste heitkoguste maksu sissenõudmiseks vastavalt lõikele 1.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

4. Ülemääraste heitkoguste maksude summad kajastatakse Euroopa Liidu üldeelarves tuludena.

#### Artikkel 10

##### Tootjaid käsitleva teabe avaldamine

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

- a) tootja eriheite sihttase eelneval kalendriaastaks;

- b) tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase eelneval kalendriaastal;

- c) erinevus tootja eelneva kalendriaasta süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme ja kõnealusel aasta eriheite sihttaseme vahel;

- d) uute sõiduautode süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ühenduses eelneval kalendriaastal ning

- e) kõigi uute sõiduautode keskmine mass ühenduses eelneval kalendriaastal.

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

#### Artikkel 11

##### Teatavate tootjate suhtes kohaldatavad erandid

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

- a) tootja ei kuulu seotud tootjate rühma või
- b) tootja kuulub seotud tootjate rühma, kelle poolt kokku valmistatud uusi sõiduautosid on ühenduses registreeritud vähem kui 10 000 iga kalendriaasta kohta, või
- c) tootja kuulub seotud tootjate rühma, kuid tal on oma tootmisüksused ja projekteerimiskeskus.

2. Lõike 1 kohaselt taotletud erandi võib teha kuni viieks kalendriaastaks. Taotlus esitatakse komisjonile koos järgmiste andmetega:

- a) tootja nimi ja kontaktisik;
- b) tõendid selle kohta, et tootja vastab lõike 1 kohase erandi tegemise tingimustele;
- c) üksikasjalik teave tootja valmistatavate sõiduautode kohta, sealhulgas mass ja kõnealuste sõiduautode süsinikdioksiidi eriheidete tasemed, ning
- d) eriheite sihttase, mis on kooskõlas tootja heite vähendamise potentsiaaliga, sealhulgas majandusliku ja tehnoloogilise potentsiaaliga vähendada oma süsinikdioksiidi eriheidet ja võttes arvesse toodetava autotüübi turu eripära.



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

4. Tootja, kes valmistab koos oma seotud ettevõtjatega ühendes igal kalendriaastal registreeritud uutest sõiduautodest 10 000 kuni 300 000 sõiduautot, võib esitada I lisa kohaselt arvatud eriheite sihttasemest tehtava erandi kohaldamise taotluse.

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

- a) kogu lõike 2 punktides a ja c osutatud teave ja vajaduse korral teave seotud ettevõtjate kohta;
- b) sihttase, milleks on 25 % võrra vähendamine süsinikdioksiidi eriheite keskmisest tasemest 2007. aastal või kui mitu seotud ettevõtjat esitavad ühe avalduse, 25 % võrra vähendamine nende ettevõtjate süsinikdioksiidi eriheite keskmisest tasemest 2007. aastal.

Kui andmed tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme kohta 2007. aastal puuduvad, määrab komisjon samaväärse vähendamise sihttaseme, mis põhineb parimal kättesaadaval süsinikdioksiidiheite vähendamise tehnoloogial, mida kasutatakse massilt võrreldavates sõiduautodes ja milles on võetud arvesse toodetud autotüübi turu eripära. Taotleja kasutab nimetatud sihttasest punkti b kohaldamisel.

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

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

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

7. Kui tootja ei saavuta oma eriheite sihttasest, määrab komisjon tootjale artiklis 9 sätestatud ülemääraste heitkoguste maksu.

8. Komisjon võib vastu võtta lõigete 1 kuni 7 üksikasjalikud rakendussätted, milles käsitletakse muu hulgas erandi tegemise kriteeriumide tõlgendamist, taotluste sisu ning süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme vähendamise kava sisu ja hinnangut.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

9. Erandi kohaldamise taotlused koos seda toetavate andmetega, lõike 5 kohased teated, lõike 6 kohased tühistamisotsused ja lõike 7 kohased ülemääraste heitkoguste maksude määramised ning kõik lõike 8 kohaselt vastu võetud meetmed tehakse avalikusele kättesaadavaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2001. aasta määruse (EÜ) nr 1049/2001 (üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele) <sup>(1)</sup> kohaselt.

## Artikkel 12

### Keskonnasäästlik uuendustegevus

1. Uuenduslike tehnoloogiate kasutamisega saavutatud süsinikdioksiidisäästus vaadatakse läbi tarnija või tootja taotluse alusel. Nende tehnoloogiate kogupanus tootja süsinikdioksiidi eriheite sihttaseme vähendamisse võib olla kuni 7 g CO<sub>2</sub>/km.

2. 2010. aastaks võtab komisjon vastu selliste uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Need üksikasjalikud sätted põhinevad järgmistel uuendusliku tehnoloogia kriteeriumidel:

- a) tarnija või tootja peab olema vastutav uuenduslike tehnoloogiate kasutamisega saavutatud süsinikdioksiidisäästu eest;
- b) uuenduslikud tehnoloogiad peavad tõestatult vähendama süsinikdioksiidiheidet;
- c) uuenduslikud tehnoloogiad ei või kuuluda süsinikdioksiidi mõõtmise standardsesse katsetsükklisse või kohustuslike sätete alla, mis tulenevad artiklis 1 nimetatud täiendavatest meetmetest, mis vastavad vähendamisele 10 g CO<sub>2</sub>/km võrra, ega saa olla kohustuslikud muude ühenduse õigusaktide alusel.

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

<sup>(1)</sup> EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43.

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

### Artikkel 13

#### Läbivaatamine ja aruandlus

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

2. Hiljemalt 31. oktoobriks 2014. aastal ja seejärel iga kolme aasta järel võetakse vastu meetmed I lisa muutmiseks, et kohandada selles osutatud arvu  $M_0$  uute sõiduautode keskmise massi eelmise kolme kalendriaasta keskmisega.

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

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

3. Alates 2012. aastast viib komisjon läbi mõju hindamise, et 2014. aastaks läbi vaadata määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 14 lõikes 3 sätestatud korras süsinikdioksiidi heitkoguste mõõtemenetlused vastavalt kõnealuses määruses sätestatule. Komisjon teeb eelkõige asjakohased ettepanekud nende menetluste kohandamiseks, et arvestada autode süsinikdioksiidi heitkoguste tegelikku arengut ja lisada nendesse heakskiidetud uuenduslikud tehnoloogiad, mis on määratletud artiklis 12, mida võiks arvesse võtta katsesüklis. Komisjon tagab, et need menetlused vaadatakse seejärel korrapäraselt läbi.

Süsinikdioksiidi heitkoguste läbivaadatud mõõtemenetluse kohaldamise kuupäevast alates ei kiideta uuenduslikke tehnoloogiaid enam artiklis 12 sätestatud korras heaks.

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

5. Hiljemalt 1. jaanuariks 2013 lõpetab komisjon I lisa sätestatud süsinikdioksiidi eriheite sihttaseme ja artiklis 11 sätestatud erandite läbivaatamise, mille eesmärk on määratleda

— viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks pikaajaline eesmärgiks olev 95 g CO<sub>2</sub>/km kulusäästlikult, ning

— nimetatud sihttaseme rakendamise aspektid, sealhulgas ülemääraste heitkoguste maks.

Sellise läbivaatamise ja mõjuhindangu, sealhulgas autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstustele, alusel esitab komisjon vajaduse korral käesoleva määruse muutmise ettepaneku viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning mis on sotsiaalselt õiglane ja säästev.

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

7. Võetakse vastu meetmed I lisa esitatud valemite vajalike kohanduste tegemiseks, et võtta arvesse süsinikdioksiidi eriheite mõõtmist reguleeriva katsemenetluse muudatusi.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

### Artikkel 14

#### Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab otsuse nr 280/2004/EÜ<sup>(1)</sup> artikli 9 alusel asutatud komitee.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

### Artikkel 15

#### Kehtetuks tunnistamine

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

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

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

*Artikkel 16***Jõustumine**

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 23. aprill 2009

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*  
H.-G. PÖTTERING

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*  
P. NEČAS

---

## I LISA

## ERIHEITE SIHTTASEMED

1. Iga uue sõiduauto puhul määratakse kindlaks süsinikdioksiidi eriheite tase, käesolevas lisas ette nähtud arvutuste jaoks, väljendatuna grammides kilomeetri kohta, järgmise valemi alusel:

- a) aastatel 2012 kuni 2015:

$$\text{süsinikdioksiidi eriheite tase} = 130 + a \times (M - M_0),$$

kus:

$M$  = sõiduki mass kilogrammides (kg)

$M_0$  = 1 372,0

$a$  = 0,0457;

- b) alates 2016. aastast:

$$\text{süsinikdioksiidi eriheite tase} = 130 + a \times (M - M_0),$$

kus:

$M$  = sõiduki mass kilogrammides (kg)

$M_0$  = artikli 13 lõike 2 kohaselt vastu võetud väärtus

$a$  = 0,0457.

2. Tootja eriheite sihttase kalendriaastal arvutatakse kõigi kõnealusel kalendriaastal registreeritud selle tootja poolt toodetud uute sõiduautode süsinikdioksiidi eriheidete keskmise tasemenä.

\_\_\_\_\_

## II LISA

## HEITKOGUSTE SEIRE JA ARUANDLUS

**A OSA – Andmete kogumine uute sõiduautode kohta ja süsinikdioksiidi seireandmete kindlaksmääramine**

1. Alates 1. jaanuarist 2010 ja igal järgneval kalendriaastal registreerivad liikmesriigid iga oma territooriumil registreeritud uue sõiduauto kohta järgmised andmed:
  - a) tootja;
  - b) sõiduki tüüp, variant ja versioon;
  - c) süsinikdioksiidi eriheite tase (g/km);
  - d) mass (kg);
  - e) teljevahe (mm) ning
  - f) rööbe (mm).
2. Punktis 1 osutatud andmed võetakse asjaomase sõiduauto vastavustunnistusest. Kui vastavustunnistusel on määratud kindlaks nii sõiduauto väiksem kui ka suurim mass, kasutavad liikmesriigid käesoleva määruse kohaldamisel ainult suurimat massi näitavaid andmeid. Kahte kütust (bensiin/gaas) kasutavate sõidukite puhul, mille vastavustunnistustele on märgitud mõlema kütuseliigi süsinikdioksiidi eriheite arvandmed, kasutavad liikmesriigid ainult gaasi osas mõõdetud arvvaartust.
3. 1. jaanuariks 2010 ja igal järgneval kalendriaastal määrab iga liikmesriik vastavalt B osas kirjeldatud meetoditele iga tootja kohta kindlaks järgmised andmed:
  - a) tema territooriumil registreeritud uute sõiduautode koguarv;
  - b) süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase vastavalt käesoleva lisa B osa punktile 2;
  - c) keskmine mass vastavalt käesoleva lisa B osa punktile 3;
  - d) uue sõiduauto iga tüübi iga variandi iga versiooni kohta:
    - i) tema territooriumil registreeritud uute sõiduautode koguarv vastavalt käesoleva lisa B osa punktile 1;
    - ii) süsinikdioksiidi eriheite tase ja kooskõlas artikliga 12 uuenduslike tehnoloogiate või kooskõlas artikliga 6 alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite abil heite vähendamise osakaal;
    - iii) mass;
    - iv) sõiduki jalajalg vastavalt käesoleva lisa B osa punktile 5.

**B OSA – Uute sõiduautode süsinikdioksiidihelte seireandmete kindlaksmääramise meetod**

Seireandmed, mida liikmesriigid peavad A osa punkti 3 kohaselt kindlaks määrama, määratakse kindlaks vastavalt käesolevas osas esitatud meetodile.

1. Registreeritud uute sõiduautode arv (N)

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

2. Uute sõiduautode süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase ( $S_{ave}$ )

Liikmesriigi territooriumil seireaastal registreeritud uute sõiduautode süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme ( $S_{ave}$ ) arutamiseks jagatakse üksikute sõiduautode süsinikdioksiidi eriheidete summa ( $S$ ) uute sõiduautode arvuga ( $N$ ).

$$S_{ave} = (1/N) \times \Sigma S$$

## 3. Uute sõiduautode keskmine mass

Liikmesriigi territooriumil seireaastal registreeritud uute sõiduautode keskmise massi ( $M_{ave}$ ) arutamiseks jagatakse üksikute sõiduautode masside summa ( $M$ ) uute sõiduautode arvuga ( $N$ ).

$$M_{ave} = (1/N) \times \Sigma M$$

## 4. Uute sõiduautode jaotus versioonide alusel

Uue sõiduauto iga tüübi iga variandi iga versiooni kohta tuleb märkida registreeritud uute sõiduautode arv, sõiduki mass, süsinikdioksiidi eriheite ja sõiduki jalajälg.

## 5. Sõiduki jalajälg

Sõiduki jalajälje arutamiseks korrutatakse sõiduki teljevahe sõiduki rööpmega.

**C OSA – Andmete edastamise vorm**

Liikmesriigid esitavad A osa punktis 3 kirjeldatud andmed iga tootja ja iga aasta kohta järgmisel kujul.

Koondandmed

Aasta:				
Tootja	Registreeritud uute sõiduautode koguarv	Süsinikdioksiidi eriheite keskmine tase (g/km)	Keskmine mass (kg)	Keskmine jalajälg (m <sup>2</sup> )
(Tootja 1)	...	...	...	...
(Tootja 2)	...	...	...	...
...	...	...	...	...
Kõik tootjad kokku	...	...	...	...

Üksikasjalikud andmed tootja kohta

Aasta	Tootja	Sõiduki tüüp	Variant	Versioon	Uuenduslik tehnoloogia (*) või uuenduslike tehnoloogiate rühm või alternatiivkütust kasutav sõiduk (**)	Mark	Kaubanimi	Uued registreerimised kokku	Süsinikdioksiidi eriheite tase (g/km)	Mass (kg)	Jalajalg (m <sup>2</sup> )	Uuenduslike tehnoloogiate (*) või alternatiivkütuse abil saavutatud heite vähendamine (**)
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	(tüübi nimi 1)	(variandi nimi 1)	(versiooni nimi 1)		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	(tüübi nimi 1)	(variandi nimi 1)	(versiooni nimi 2)		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	(tüübi nimi 1)	(variandi nimi 2)	(versiooni nimi 1)		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	(tüübi nimi 1)	(variandi nimi 2)	(versiooni nimi 2)		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	(tüübi nimi 2)	(variandi nimi 1)	(versiooni nimi 1)		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	(tüübi nimi 2)	(variandi nimi 1)	(versiooni nimi 2)		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	(tüübi nimi 2)	(variandi nimi 2)	(versiooni nimi 1)		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	(tüübi nimi 2)	(variandi nimi 2)	(versiooni nimi 2)		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Aasta 1	(Tootja nimi 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...

(\*) Kooskõlas artikliga 12.

(\*\*) Kooskõlas artikliga 6.