

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 CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist
 (EMPs kohaldatav tekst)
 (ELT L 145, 31.5.2011, lk 1)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
► <u>M1</u>	Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 205/2012, 6. jaanuar 2012	L 72	2	10.3.2012
► <u>M2</u>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 253/2014, 26. veebruar 2014	L 84	38	20.3.2014
► <u>M3</u>	Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 404/2014, 17. veebruar 2014	L 121	1	24.4.2014

▼B**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 510/2011,****11. mai 2011,****millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-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 kasvuhoo- negaaside kontsentratsiooni atmosfääris tasemel, millega välditaks inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid. Kõne- aluse eesmärgi saavutamiseks ei tohiks maapinna keskmise temperatuuri tõus maailmas võrreldes tööstusajastu eelse tempe- ratuuriga ületada 2 °C. Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) neljandast aruandest ilmneb, et kõnealuse eesmärgi saavu- tamiseks peab kasvuhoo- negaaside heide saavutama maailmas oma kõrgtaseme 2020. aastaks. Euroopa Ülemkogu võttis 8.–9. märtsil 2007 toimunud kohtumisel kindla kohustuse vähen- dada 2020. aastaks ühenduses kasvuhoo- negaaside heitkoguseid kokku vähemalt 20 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja 30 % tingimusel, et teised arenenud riigid võtavad endale võrreldavad heitkoguste vähendamise kohustused ning majanduslikult arene- numad 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

⁽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

otsusega 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 kasvuhoonegaaside 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 CO₂-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 mootorsõiduki-tööstuse reguleeriv raamistik (CARS21)”, et ilma täiendavate meetmeteta ei õnnestu 2012. aastaks saavutada ühenduse eesmärki, milleks uute sõiduautode puhul on keskmine heitetase 120 g CO₂/km.
- (7) Kõnealustes teatistes tehti ettepanek tervikliku lähenemisviisi kohta, et saavutada ühenduses registreeritud uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite puhul 2012. aastaks keskmine CO₂-heite tase 120 g CO₂/km, keskendudes kohustuslikule CO₂-heite vähendamisele, et saavutada eesmärk – uute sõidukite puhul keskmine heitetase 130 g CO₂/km – sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil ning CO₂-heite vähendamine veel 10 g CO₂/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 põhjendamatu moonutusi. Õigusraamistik peaks olema kooskõlas üldise eesmärgiga saavutada liidus heite vähendamise sihttasemed ja seda peaksid täiendama muud kasutamise 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 CO₂-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 konkurentsi-võime 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 komertsveokite (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 CO₂-heite ja kütusekulu kohta. Komisjon on oma 26. märtsi 2003. aasta soovitusel 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 CO₂-heite ja kütusekulu kohta.
- (13) Võttes arvesse, et pärast käesoleva määruse jõustumist turule toodavate väga väikese CO₂-heitelõppkasutajale ametlikud andmed sõiduki CO₂-heite ja kütusekulu kohta.
- (14) Teatavate alternatiivkütuste kasutamine võib aidata CO₂-heidet kogu olemusringi 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 N₁-kategooria sõidukite tüübikinnituse taotlemiseks paigaldama kõigile sõidukitele kütusekulumõõdikud.
- (16) Selleks et tagada kooskõla määrusega (EÜ) nr 443/2009 ja vältida kuritarvitamisi, tuleks sihtselt 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 tüübikinnitus- ja 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 CO₂-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 sihttasest. 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 CO₂ eriheite vähendamisega ja mis on vastavuses asjaomaste turusegmentide näitajatega. See erand tuleks kaasata I lisas sätestatud eriheite sihttasemete läbi vaatamise, mis tuleks lõpule viia hiljemalt 2013. aasta alguseks.
- (20) Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva liidu strateegiaga kehtestati terviklik lähenemisviis, millega püütakse saavutada liidu sihttase 120 g CO₂/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 CO₂/km. Selleks et tagada kooskõla kõnealuse lähenemisviisiga ja ettevõtjatele plaanimiskindlus, tuleks kehtestada väikeste tarbesõidukite CO₂ 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 CO₂ eriheide tuleks eraldada baassõidukite tootjale.

▼B

- (23) Komplekteeritud sõidukite CO₂-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 CO₂ eriheidet mõõdetakse liidus ühtlustatult vastavalt määruses (EÜ) nr 715/2007 sätestatud meetodikale. 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 CO₂ eriheidete 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) Maanteeõidukite kiirusel on suur mõju nende kütusetarbimisele ja CO₂-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, kui võrd olustarbekas on laiendada nõukogu 10. veebruari 1992. aasta direktiivi 92/6/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirangute 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 rakendamislõuendused. Neid lõuendusi 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 rakendamislõuenduste 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 M₀ vastavalt uute väikeste tarbesõidukite keskmisele massile eelnenud kolme kalendriaasta jooksul, kehtestada erandite lubatavuse kriteeriumide tõlgendamise eeskirju, eranditaotluste sisu ja CO₂ eriheite piiramise kavade sisu ja hindamist reguleerivad eeskirjad ning muuta I lisas esitatud valemid nii, et need kajastaksid CO₂ 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 CO₂-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 CO₂-heite nõuded. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele keskmine CO₂-heite tase 175 g CO₂/km, mis saavutatakse tänu sõidukitehnoloogia täiustamisele, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega, ning tänu innovatiivsetele tehnoloogialahendustele.

▼M2

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse alates 2020. aastast liidus registreeritud uutele väikestele tarbesõidukitele keskmine CO₂-heite sihttasemeks 147 g CO₂/km, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega ning innovatiivsete tehnoloogialahendustega.

▼B

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratletud N₁-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2 610 kg) suhtes ja selliste N₁-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.

▼M2

4. Artiklit 4, artikli 8 lõike 4 punkte b ja c, artiklit 9 ja artikli 10 lõike 1 punkte a ja c ei kohaldata selliste tootjate suhtes, kes on koos kõigi tootjatega seotud ettevõtjatega tootnud alla 1 000 liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uue väikese tarbesõiduki.

▼B*Artikkel 3***Mõisted**

1. Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - a) „CO₂ eriheite keskmine tase” – kõigi tootja toodetud uute väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheite keskmine tase;
 - 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) „CO₂ eriheide” – väikese tarbesõiduki heide, mida on mõõdetud vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ning mis on kindlaks määratud komplektse või komplekteeritud sõiduki vastavustunnistusel CO₂ heite kogusena (kombineeritult);
 - i) „eriheite sihttase” – tootja puhul kõigi tootja valmistatud uute väikeste tarbesõidukite CO₂ 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;

▼B

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 häälestest või

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

iii) õigus juhtida ettevõtja tegevust;

b) ettevõtjad, kellel otseselt või kaudselt on tootja suhtes punktis a 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 CO₂ eriheite keskmine tase ei ületa eriheite sihttasest, 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 CO₂ eriheite keskmise taseme kindlaksmääramiseks baassõiduki eriheidet.

▼B

Iga tootja puhul võetakse CO₂ 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**

CO₂ eriheite keskmise taseme arvutamisel vastab iga uus väike tarbesõiduk, mille CO₂ eriheide on väiksem kui 50 g CO₂/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.

Erisoodustuste kehtivuse ajal võetakse uute väikeste tarbesõidukite, mille CO₂ eriheide on alla 50 g CO₂/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 CO₂ 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

▼B

kasutamiseks 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, kui võrd see võib mõjutada tema suutlikkust maksta heiteühenduse 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

▼B

konkurentsieeskirjade üldist kohaldamist selliste heiteühenduste suhtes, peavad kõik heiteühenduse liikmed välistama mis tahes andme- ja teabevahetuse heiteühenduse raames, välja arvatud järgmine teave:

- a) CO₂ eriheite keskmine tase;
- b) CO₂ eriheite sihttase;
- c) registreeritud sõidukite koguarv.

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

7. 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) CO₂ eriheite keskmise taseme eelmisel kalendriaastal;

▼B

- b) eriheite sihttaseme eelmisel kalendriaastal;
- c) erinevuse tootja eelmise kalendriaasta CO₂ 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 CO₂ 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 kohaste arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja CO₂ eriheite keskmine tase ületab tootja eriheite sihttasest.

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 M₂- ja N₂-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 CO₂ eriheite keskmine tase ületab tema eriheite sihttasest.

▼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 CO₂/km:

$((\text{ülemäärane heide} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ eurot} + 45 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

ii) kui ülemäärane heide on suurem kui 2 g CO₂/km, kuid väiksem kui 3 g CO₂/km:

$((\text{ülemäärane heide} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ eurot} + 20 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

iii) kui ülemäärane heide on suurem kui 1 g CO₂/km, kuid väiksem kui 2 g CO₂/km:

$((\text{ülemäärane heide} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ eurot} + 5 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

iv) kui ülemäärane heide on kuni 1 g CO₂/km:

$(\text{ülemäärane heide} \times 5 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

b) alates 2019.

aastast: $\text{ülemäärane heide} \times 95 \text{ eurot} \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv}.$

Käesolevas artiklis kasutatakse järgmisi mõisteid:

— „ülemäärane heide” – selline grammide positiivne lähima kolme kümnendkohani ümardatud arv kilomeetri kohta, mille võrra tootja CO₂ eriheite keskmine tase, võttes arvesse artikli 12 kohaselt kinnitatud innovatiivsete tehnoloogialahenduste abil saavutatud CO₂-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 CO₂ eriheite keskmine tase eelmisel kalendriaastal;
- c) erinevus tootja eelmise kalendriaasta CO₂ eriheite keskmise taseme ja kõnealuse aasta eriheite sihttaseme vahel;
- d) kõigi liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite CO₂ 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 arvatud 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 CO₂ eriheite tasemed, ning
- d) eriheite sihttase, mis on kooskõlas tootja võimalustega vähendada heidet, sealhulgas majanduslike ja tehnoloogiliste võimalustega vähendada CO₂ 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 CO₂ eriheite sihttase

▼B

on kooskõlas tootja võimalustega vähendada heidet, sealhulgas majanduslike ja tehnoloogiliste võimalustega vähendada CO₂ eriheidet, ja võttes arvesse toodetava väikese tarbesõiduki tüübi turu eripära, teeb komisjon tootja suhtes erandi. ► **M2** ————— ◀

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 erihte sihttaseme, 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 CO₂ erihte 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****▼M2**

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

Nende tehnoloogiate kogupanus tootja CO₂ erihte sihttaseme vähendamisse võib olla kuni 7 g CO₂/km.

2. Komisjon võtab 31. detsembriks 2012 rakendusaktidega vastu lõikes 1 osutatud innovatiivsete tehnoloogialahenduste või innovatiivsete tehnoloogiapakettide heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted. 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:

⁽¹⁾ EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43.

▼B

- a) tarnija või tootja peab olema vastutav innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamise saavutatud CO₂-säästu eest;
- b) innovatiivsed tehnoloogialahendused peavad tõendatult vähendama CO₂-heidet;
- c) innovatiivsed tehnoloogialahendused ei tohi kuuluda CO₂ mõõtmise standardsesse katsetsüklisse ega kohustuslike sätete alla, mis tulevad määruse (EÜ) nr 443/2009 artiklis 1 osutatud täiendavatest meetmetest, mis vastavad vähendamisele 10 g CO₂/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 aruandes 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****▼M2**

1. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2015 läbi eriheite sihttasemed ja nende saavutamise meetodid ning muud käesoleva määruse aspektid, et kehtestada uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite sihttasemed 2020. aastale järgnevaks perioodiks. Sellega seoses peab hinnang selle kohta, mil määral tuleb heidet vähendada, olema kooskõlas liidu pikaajaliste kliimaeesmärkidega ning väikeste tarbesõidukite CO₂-heite kuluühikute 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 väikseid tarbesõidukeid tootvate ettevõtete ja nendega seotud tööstusharude jätkuvat konkurentsivõimet. Selliste ettepanekute väljatöötamisel tagab komisjon, et need on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalsed ning sotsiaalselt õiglased ja säästvad.

▼B

2. Vajaduse korral esitab komisjon 2014. aastaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku lisada käesolevasse määrusesse direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavad N₂- ja M₂-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.

▼B

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.

4. Komisjon kehtestab 31. detsembriks 2011 korra representatiivsete CO₂-heite, kütusesäästlikkuse ja komplekteeritud sõidukite massi näitajate saamiseks, tagades seejuures baassõiduki tootjale õigeaegse juurdepääsu andmetele komplekteeritud sõiduki massi ja CO₂ 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 M₀ 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 CO₂-heite mõõtemenetluste läbivaatamisel ka väikesi tarbesõidukeid.

▼M2

▼B

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

▼M2

Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks vajalikud vastavusnäitajad, et võtta arvesse määruses (EÜ) nr 715/2007 ja komisjoni määruses (EÜ) nr 692/2008 ⁽¹⁾ osutatud CO₂ eriheite mõõtmiseks kasutatava reguleeriva katsemenetluse mis tahes muudatusi. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 15 vastu delegeeritud õigusakte ja kohandada artiklites 16 ja 17 sätestatud tingimustel I lisas esitatud valemideid, kasutades esimese lõigu kohaselt kehtestatud

⁽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).

▼ M2

metoodikat, tagades sama ajal, et vanas ja uues katsemenetluses erineva kasulikkusega sõidukitele ja eri tootjatele kehtestatud heite vähendamise nõuded on oma ranguselt võrreldavad.

▼ B*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 protokollide rakendamise süsteemi kohta) ⁽¹⁾ artikli 9 alusel. Nimeetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

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

▼ M2

2a. Kui lõikes 1 osutatud komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

▼ B*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.

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.

⁽¹⁾ ELT L 49, 19.2.2004, lk 1.

▼B

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 teatavakstegemisest.

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***CO₂ ERIHEITE SIHTTASEMED**

1. CO₂ eriheite soovituslikud tasemed (mõõdetuna grammides kilomeetri kohta) iga väikese tarbesõiduki jaoks määratakse vastavalt järgmistele valemitele:

a) 2014. aastast kuni 2017. aastani:

$$\text{CO}_2 \text{ eriheite soovituslik tase} = 175 + a \times (M - M_0),$$

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

M₀ = 1 706,0

a = 0,093;

b) alates 2018. aastast:

$$\text{CO}_2 \text{ eriheite soovituslik tase} = 175 + a \times (M - M_0),$$

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

M₀ = artikli 13 lõike 5 kohaselt vastu võetud väärtus,

a = 0,093;

▼M2

c) alates 2020:

$$\text{CO}_2 \text{ eriheite soovituslik tase} = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

M₀ = artikli 13 lõike 5 kohaselt vastu võetud väärtus,

a = 0,096.

▼B

2. Tootja eriheite sihttase kalendriaastal arvutatakse kõigi kõnealusel kalendriaastal registreeritud selle tootja toodetud uute väikeste tarbesõidukite CO₂ eriheite soovitusliku taseme keskmisena.

▼B*II LISA***HEITE SEIRE JA ARUANDLUS**

A. Andmete kogumine väikeste tarbesõidukite kohta ja CO₂-seire alase teabe kindlaksmääramine

▼M3

1. Üksikasjalikud andmed

1.1. N₁-kategooria sõidukitena registreeritud kompleksed sõidukid

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

- a) tootja;
- b) tüübikinnitusnumber ja selle laiendus;
- c) sõiduki tüüp, variant ja versioon;
- d) mark;
- e) tüübikinnitusega sõiduki kategooria;
- f) registreeritud sõiduki kategooria;
- g) CO₂ eriheide;
- h) töökorras sõiduki mass;
- i) suurim tehniliselt lubatud täislastis sõiduki mass;
- j) katteala: teljevahe, juhttelje rööbe ja teise telje rööbe;
- k) kütuse tüüp ja kütuse liik;
- l) mootori töömaht;
- m) elektrienergia kulu;
- n) uuendusliku tehnoloogia või uuenduslike tehnoloogiate rühma kood ning CO₂-heite vähenemine, mis saavutatakse tänu kõnealusele tehnoloogiale;
- o) sõiduki valmistajatehase tähis.

Kasutatakse C osa punktis 2 esitatud vormi.

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

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

- a) (mittekomplektse) baassõiduki kohta — punkti 1.1 alapunktides a, b, c, d, e, g, h, i, n ja o osutatud andmed või alapunktides h ja i osutatud andmed ning direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktis 2.17.2 sätestatud tüübikinnitust käsitleva teabe hulka kuuluv lisatud massi vaikeväärtus;

▼M3

- b) (komplektse) baassõiduki kohta — punkti 1.1 alapunktides a, b, c, d, e, g, h, i, n ja o osutatud andmed;
- c) komplekteeritud sõiduki kohta — punkti 1.1 alapunktides a, f, g, h, j, k, l, m ja o osutatud andmed;

Kui baassõiduki kohta ei ole võimalik esitada käesoleva punkti alapunktides a ja b osutatud andmeid, esitab liikmesriik selle asemel andmed komplekteeritud sõiduki kohta.

Komplekteeritud N₁-kategooria sõidukite puhul kasutatakse C osa punktis 2 esitatud vormi.

Punkti 1.1 alapunktis o osutatud valmistajatehase tähist ei avalikustata.

▼B

2. ►**M1** Punktis 1 osutatud andmed võetakse asjaomase väikese tarbesõiduki vastavustunnistusest 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 CO₂ eriheite arvandmed, kasutavad liikmesriigid ainult gaasi osas mõõdetud arvvaartust.

▼M3

3. Liikmesriigid määravad iga kalendriaasta kohta kindlaks järgmise:
 - a) punktis 1 osutatud üksikasjalike andmete kogumiseks kasutatud allikad;
 - b) EÜ tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite registreerimiste koguarv;
 - c) mitmeastmelise tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite registreerimiste koguarv (võimaluse korral);
 - d) üksiksõiduki kinnitusega uute väikeste tarbesõidukite registreerimiste koguarv;
 - e) väikeseeriaste siseriikliku tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite registreerimiste koguarv.

B. Uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite seireandmete kindlaksmääramise meetodika

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

1. Registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arv

Liikmesriigid määravad kindlaks oma territooriumil registreeritud uute väikeste tarbesõidukite arvu vastaval seireaastal ning jaotavad selle EÜ tüübikinnitusega sõidukiteks, üksiksõiduki kinnitusega sõidukiteks ja väikeseeriaste siseriikliku tüübikinnitusega sõidukiteks ning võimaluse korral mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukiteks.

▼ M1

▼ M3

▼ M1

▼ B

7. Komplekteeritud sõidukid

Mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul eraldatakse komplekteeritud sõiduki CO₂ eriheide baassõiduki tootjale.

CO₂-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 CO₂ näitajaid, lähtudes kas lõpliku inertsmassi klassidele vastavate CO₂ näitajate tabelist või siis ühestain-sast CO₂ näitajast, mille aluseks on baassõiduki mass ning lisaks N₁-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 CO₂ eriheidet kajastavate andmete kättesaadavuse.

▼ M3

Vaatamata sellele, et käesoleva lisa C osas kasutatakse lisatud massi vaikeväärtust, võib juhul, kui kõnealust väärtust ei saa kindlaks määrata, kasutada artikli 8 lõikes 4 osutatud eriheite esialgse sihttaseme arvutamiseks komplekteeritud sõiduki töökorras sõiduki massi.

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

C. Andmete edastamise vorm

Liikmesriigid esitavad iga aasta kohta A osa punktides 1 ja 3 kirjeldatud teabe järgmises vormis:

1. jagu. Koondseireandmed

Liikmesriik (1)	
Aasta	

▼ M3

Andmeallikas	
EÜ tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite registreerimiste koguarv	
Üksiksõiduki kinnitusega uute väikeste tarbesõidukite registreerimiste koguarv	
Väikeseeriaste siseriikliku tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite registreerimiste koguarv	
Mitmeastmelise tüübikinnitusega uute väikeste tarbesõidukite registreerimiste koguarv (võimaluse korral)	

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

2. jagu. Üksikasjalikud seireandmed

Viide A osa punktile 1.1	Üksikasjalikud andmed iga registreeritud sõiduki kohta (¹)
a)	Tootja nimi ELi standardi järgi (²)
	Tootja nimi algseadmete valmistaja deklaratsiooni järgi KOMPLEKTNE SÕIDUK/BAASSÕIDUK (³)
	Tootja nimi algseadmete valmistaja deklaratsiooni järgi KOMPLEKTEERITUD SÕIDUK (³)
	Tootja nimi liikmesriigi registri järgi (²)
b)	Tüübikinnitusnumber (TKN) koos laiendusega
c)	Tüüp
	Variant
	Versioon
d)	Mark
e)	Tüübikinnituse saanud sõiduki kategooria
f)	Registreeritud sõiduki kategooria
g)	CO ₂ eriheide
h)	Töökorras sõiduki mass BAASSÕIDUK
	Töökorras sõiduki mass KOMPLEKTEERITUD SÕIDUK/KOMPLEKTNE SÕIDUK
i) (⁴)	Suurim tehniliselt lubatud täismass
j)	Teljevahe
	Juhttelje teljelaius (telg 1)
	Teise telje teljelaius (telg 2)

▼ M3

Viide A osa punktile 1.1	Üksikasjalikud andmed iga registreeritud sõiduki kohta ⁽¹⁾
k)	Kütuse liik
	Kütuse tüüp
l)	Mootori töömaht (cm ³)
m)	Elektrienergia kulu (Wh/km)
n)	Innovatiivse tehnoloogialahenduse või nende rühma kood
	Heite vähenemine tänu innovatiivse(te) tehnoloogialahendus(t)e kasutamisele
o)	Valmistajatehase tähis
Direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punkt 2.17.2 ⁽⁵⁾	Lisatud massi vaikeväärtus (vajaduse korral mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul)

Märkused

- (¹) Kui mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul ei ole võimalik baassõiduki kohta andmeid esitada, peab liikmesriik esitama vähemalt käesolevas vormis sätestatud andmed komplekteeritud sõiduki kohta. Kui valmistajatehase tähist ei ole võimalik esitada, tuleb esitada kõik üksikasjalikud andmed komplektse sõiduki, komplekteeritud sõiduki ning baassõiduki kohta vastavalt käesoleva lisa A osa punkti 1.2 alapunktidele a, b ja c.
- (²) Väikeseeriaste siseriikliku tüübikinnituse (NSS) ja üksiksõiduki kinnituse (IVA) puhul esitatakse tootja nimi veerus „Tootja nimi liikmesriigi registri järgi” ning veerus „Tootja nimi ELi standardi järgi” esitatakse vastavalt tüübikinnituse liigile üks järgmistest märgetest: „AA-NSS” või „AA-IVA”.
- (³) Mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul tuleb esitada andmed (mittekomplektse/komplektse) baassõiduki tootja kohta. Kui baassõiduki tootja kohta ei ole võimalik teavet esitada, tuleb esitada teave ainult komplekteeritud sõiduki tootja kohta.
- (⁴) Mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul tuleb esitada baassõiduki suurim tehniliselt lubatud täismass.
- (⁵) Mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite puhul võib baassõiduki töökorras sõiduki massi ja suurima tehniliselt lubatud täismassi asendada direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktis 2.17.2 sätestatud tüübikinnitust käsitleva teabe hulka kuuluva lisatud massi vaikeväärtusega.