

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 253/2014,

26. veebruar 2014,

millega muudetakse määrust (EL) nr 510/2011, et määrata kindlaks meetodid uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

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

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 510/2011⁽³⁾ artikli 13 lõike 1 kohaselt vaatab komisjon läbi meetodid, mis on vajalikud 2020. aastaks kehtestatud sihttaseme (147 g CO₂/km) saavutamiseks, eelkõige kõnealuse määruse I lisas sätestatud valemid ja artiklis 11 sätestatud erandid, kui uue sihttaseme saavutatavus on kinnitatud. Käesolev määrus peaks olema konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning sellega tuleks tagada sotsiaalne õiglus ja säästvus.

(2) Süsinikdioksiidi heite ja kütusetarbimise vahelist seost silmas pidades on väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi heite vähendamise meetodite kindlaksmääramisega võimalik kulutõhusalt vähendada ka kütusetarbimist ja sellega seotud kulusid selliste sõidukite omanikele.

⁽¹⁾ ELT C 44, 15.2.2013, lk 109.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 14. jaanuari 2014. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 11. veebruari 2014. aasta otsus.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 510/2011, millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist (ELT L 145, 31.5.2011, lk 1).

(3) On asjakohane selgitada, et sihttaseme 147 g CO₂/km järgimise kontrollimiseks tuleks jätkata süsinikdioksiidi heitkoguste mõõtmist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 715/2007⁽⁴⁾ ning selle rakendusmeetmetele ja innovatiivsetele tehnoloogialahendustele.

(4) Mõju hindamise tarbeks tehtud tehnilise analüüsi kohaselt on sihttaseme 147 g CO₂/km saavutamiseks vajalik tehnoloogia olemas ning heitkoguseid saab vajalikul määral vähendada väiksemate kuludega, kui prognoositi eelmises tehnilises analüüsis, mis viidi läbi enne määruse (EL) nr 510/2011 vastuvõtmist. Lisaks on vahe uute väikeste tarbesõidukite praeguse keskmise süsinikdioksiidi eriheite taseme ja sihttaseme 147 g CO₂/km vahel vähenenud. Seepärast on leidnud kinnitust, et 2020. aastaks on võimalik kõnealune sihttaseme saavutada.

(5) Pidades silmas ebaproportsionaalset mõju, mida sõiduki kasulikkuse alusel kindlaksmääratud eriheite sihttaseme järgimine avaldab kõige väiksematele autotootjatele, suurt halduskoormust, mis on seotud erandite kehtestamisega, ning marginaalset kasu, mida saadakse selliste tootjate müüdivate sõidukite süsinikdioksiidi heite vähenemisest, ei tohiks eriheite sihttasest ja ülemäärase heite maksu kohaldada tootjate suhtes, kes toodavad aastas alla 1 000 liidus registreeritud uue väikese tarbesõiduki.

(6) Väiketootjatele erandite tegemise korda peaks lihtsustama, et muuta paindlikumaks tingimused seoses tähtajaga, mille jooksul tootja peab erandit taotlema ja komisjon erandi tegema.

(7) Selleks et autotööstus saaks teha pikaajalisi investeeringuid ja viia läbi uuendusi, oleks soovitatav esitada teavet selle kohta, kuidas määrust (EL) nr 510/2011 tuleks seoses 2020. aastale järgneva perioodiga muuta. Selline teave peaks põhinema hinnangul selle kohta, mil määral tuleb heidet liidu pikaajaliste kliimaeesmärkide saavutamiseks vähendada ning milline on mõju väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi heite kulutõhusaks vähendamiseks vajaliku tehnoloogia väljatöötamisele. Komisjon peaks aastaks 2015 kõnealused aspektid läbi vaatama ning esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande oma järeldustest. Aruanne peaks asjakohasel juhul sisaldama ettepanekuid määruse (EL) nr 510/2011 muutmiseks eesmärgiga kehtestada süsinikdioksiidi heite

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduaudote ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).

sihttasemed uutele väikestele tarbesõidukitele 2020. aastale järgnevas perioodiks, hõlmates võimaliku realistliku ja saavutatava sihttaseme kindlaksmääramist aastaks 2025, mis põhineks põhjalikul mõju hindamisel, mille puhul võetakse arvesse väikseid tarbesõidukeid tootvate ettevõtete ja nendega seotud tööstusharude jätkuvat konkurentsivõimet, säilitades samas selge liikumise heitkoguste vähendamise suunas kooskõlas liidu pikaajaliste kliimaeesmärkidega. Selliste ettepanekute väljatöötamisel peaks komisjon tagama, et need on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalsed, sotsiaalselt õiglased ja säästvad.

(8) Energiavarustuse ning sõidukite tootmise ja kasutusest kõrvaldamisega seotud kasvuhoonegaaside heide moodustab märkimisväärse osa praegusest üldisest maanteetranspordi süsinikdioksiidi jalajäljest, ning tõenäoliselt kasvab selle tähtsus edaspidi märkimisväärselt. Seetõttu tuleks rakendada poliitikameetmeid tootjate suunamiseks optimaalsete lahenduste poole, võttes eriti arvesse sõidukitele mõeldud energia, näiteks elektrienergia ja alternatiivkütuste tootmisega seonduvat kasvuhoonegaaside heidet, ja tagada, et selline tarneahela varasematel etappidel tekkiv heide ei kahandaks määruse (EL) nr 510/2011 eesmärgiks oleva, sõidukite kasutamiseiga seotud energiatarbimise täiustamisest saadavat kasu.

(9) Määruse (EL) nr 510/2011 artikli 13 lõike 3 kohaselt peab komisjon avaldama aruande sõiduki katteala ja kasuliku koormuse andmete kättesaadavuse ja nende kasutamise kohta kasulikkuse parameetrina, et määrata kindlaks süsinikdioksiidi eriheite sihttasemed määruse (EL) nr 510/2011 I lisas esitatud valemite põhjal. Kuigi kõnealused andmed on kättesaadavad ning nende võimaliku kasutamist on käsitletud mõjuhinnangus, on jõutud järeldusele, et väikestele tarbesõidukitele 2020. aastaks kehtestatud sihttaseme saavutamiseks on kulutõhusam jätkata sõidukorras sõiduki massi kasutamist kasulikkuse parameetrina.

(10) Asjakohane on jätkata sellise lähenemisviisi kohaldamist, mille kohaselt kehtestatakse väikese tarbesõiduki süsinikdioksiidi heite sihttase kõnealuse tarbesõiduki kasulikkuse ja määruse (EL) nr 510/2011 I lisas esitatud valemite põhjal arvatud süsinikdioksiidi heite sihttaseme vahelise lineaarse seose põhjal, kuna see võimaldab säilitada

mitmekesisuse väikeste tarbesõidukite turul ning tootjad saavad arvesse võtta tarbijate erinevaid vajadusi, vältides sel viisil põhjendamatu konkurentsimoontusi. Siiski on asjakohane kõnealust lähenemisviisi ajakohastada, et võtta arvesse uute väikeste tarbesõidukite viimaseid kättesaadavaid registreerimisandmeid.

(11) Komisjon hindas oma mõjuhinnangus sõiduki katteala andmete kättesaadavust ja sõiduki katteala kasutamist kasulikkuse parameetrina määruse (EL) nr 510/2011 I lisas esitatud valemitega. Selle hinnangu põhjal jõudis komisjon järeldusele, et 2020. aasta sihttaseme arvutamise valemis tuleks kasulikkuse parameetrina kasutada massi.

(12) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 443/2009⁽¹⁾ kohaselt peab komisjon tegema mõju hindamise katsemenetluste läbivaatamiseks, et asjakohaselt kajastada sõiduautode süsinikdioksiidi heite tegelikke muutusi. Määrusega (EL) nr 510/2011 laieneb katsemenetluste läbivaatamine ka väikestele tarbesõidukitele. On vaja muuta praegu kasutatavat uut Euroopa sõidutsüklit (New European Driving Cycle – NEDC), et tagada selle vastavus tegelikele sõidutingimustele ja hoida ära süsinikdioksiidi heite ja kütusekulu alahindamist. Võimalikult kiiresti tuleks kokku leppida uue, realistlikuma ja usaldusväärsema katsemenetluse suhtes. Selle suunas liigutakse ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis väikesõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetluse (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure – WLTP) väljatöötamise raames. Tagamaks et uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite puhul tootja lubatud süsinikdioksiidi eriheite näitajad vastaksid paremini autode heitkoguste näitajatele tavapärestes kasutustingimustes, tuleks WLTP esimesel võimalusel kasutusele võtta. Seepärast on määruse (EL) nr 510/2011 I lisas kehtestatud 2020. aasta heitenormid, mis on mõõdetud vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ja komisjoni määrusele (EÜ) nr 692/2008⁽²⁾ XII lisale. Kui katsemenetlusi muudetakse, tuleks määruse (EL) nr 510/2011 I lisas kehtestatud heitenorme muuta, et tootjaid ja sõidukiklasse käsitlevad normid oleksid ranguse poolest võrreldavad. Sellest tulevalt peaks komisjon viima läbi põhjaliku korrelatsiooniuuringu NEDCi ja uute WLTP katsesüklite vahel, et tagada vastavus tegelikele sõidutingimustele.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidihelte vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames (ELT L 140, 5.6.2009, lk 1).

⁽²⁾ 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).

(13) Eesmärgiga veenduda, et tegeliku heite väärtusi kajastatakse adekvaatselt ja mõõdetud süsinikdioksiidi väärtused on rangelt võrreldavad, peaks komisjon tagama, et katsemenetluse need elemendid, millel on mõõdetud süsinikdioksiidi heitele oluline mõju, on rangelt määratletud, et mitte lasta tootjatel katsesükli paindlikkust ära kasutada. Tuleks käsitleda tüübikinnitusele vastavate süsinikdioksiidi heite näitajate ja müügiks pakutavate sõidukite heite näitajate erinevust, kaaludes ka kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolli katseid, mis peaksid tagama müügiks pakutavate sõidukite representatiivse valimi sõltumatu katsetamise; samuti tuleks mõelda, kuidas toimida juhtudel, kui katsetulemuste ja esialgsele tüübikinnitusele vastavate süsinikdioksiidi heite näitajate vahel on tõestatud oluline erinevus.

(14) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt määrata kindlaks meetodid uute väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda käesoleva määruse ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikult kaugemale.

(15) Määrust (EL) nr 510/2011 tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) nr 510/2011 muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

2) Artiklisse 2 lisatakse järgmine lõige:

„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.”

3) Artikli 11 lõike 3 viimane lause jäetakse välja.

4) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

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

b) lõike 2 sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„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.”

5) Artiklit 13 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„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 järgnevas perioodiks. Sellega seoses peab hinnang selle kohta, mil määral tuleb heidet vähendada, olema kooskõlas liidu pikaajaliste kliimaeesmärkidega ning väikeste tarbesõidukite CO₂-heite kulutõhusaks vähendamiseks vajaliku tehnoloogia väljatöötamise mõjuga. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta. Aruanne hõlmab kõiki asjakohaseid ettepanekuid käesoleva määruse muutmiseks, sealhulgas võimaliku realistliku ja saavutatava sihttaseme kindlaksmääramist, mis põhineks põhjalikul mõju hindamisel, mille puhul võetakse arvesse 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) lõiget 6 muudetakse järgmiselt:

i) teine lõik jäetakse välja;

ii) neljas lõik asendatakse järgmise kahe lõiguga:

„Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks vajalikud vastavusnäitajad, et võtta arvesse määruses (EÜ) nr 715/2007 ja komisjoni määruses (EÜ) nr 692/2008 (*) 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 lisa esitatud valemide, kasutades esimese lõigu kohaselt kehtestatud meetodikat, tagades sama ajal, et vanas ja uues katsemenetluses erineva kasulikkusega sõidukitele ja eri tootjatele kehtestatud heite vähendamise nõuded on oma ranguselt võrreldavad.

(*) 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).”

6) Artiklisse 14 lisatakse järgmine lõige:

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 26. veebruar 2014

Euroopa Parlamendi nimel
president
 M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
 D. KOURKOULAS

„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.”

7) I lisa punkti 1 lisatakse järgmine alapunkt:

„c) alates 2020:

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

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

M₀ = artikli 13 lõike 5 kohaselt vastu võetud väärtus,

a = 0,096.”.

Artikkel 2

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