



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

2009/0173(COD)

21.5.2010

MUUDATUSETTEPANEKUD 17–149

Raporti projekt
Martin Callanan
(PE411.042v01-00)

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast ühenduse terviklikust lähenemisviisist

Ettepanek võtta vastu määrus
(KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

AM\817369ET.doc

PE442.811v01-00

ET

Ühinenud mitmekesisuses

ET

AM_Com_LegReport

Muudatusettepanek 17

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

(1) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooniga, mis kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu 15. detsembri 1993. aasta otsusega 94/69/EÜ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni sõlmimise kohta,¹⁰ püütakse stabiliseerida kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni atmosfääris tasemel, millega välditaks inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks ei tohiks maapinna keskmise temperatuuri tõus maailmas võrreldes tööstusajastu eelse temperatuuriga ületada 2 °C.

Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) neljandast aruandest ilmneb, et kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peab kasvuhoonegaaside heide saavutama maailmas oma kõrgtaseme 2020. aastaks. Euroopa Ülemkogu võttis 8.–9. märtsil 2007 toimunud kohtumisel kindla kohustuse vähendada 2020. aastaks ühenduses kasvuhoonegaaside heitkoguseid kokku vähemalt 20 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja 30 % tingimusel, et teised arenenud riigid võtavad endale võrreldavad heitkoguste vähendamise kohustused ning majanduslikult arenenumad arengumaad annavad panuse vastavalt oma võimalustele.

Muudatusettepanek

(1) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooniga, mis kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu 15. detsembri 1993. aasta otsusega 94/69/EÜ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni sõlmimise kohta,¹⁰ püütakse stabiliseerida kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni atmosfääris tasemel, millega välditaks inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks ei tohiks maapinna keskmise temperatuuri tõus maailmas võrreldes tööstusajastu eelse temperatuuriga ületada 2 °C.

Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) neljandast aruandest ilmneb, et kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peab kasvuhoonegaaside heide saavutama maailmas oma kõrgtaseme 2020. aastaks. Euroopa Ülemkogu võttis 8.–9. märtsil 2007 toimunud kohtumisel kindla kohustuse vähendada 2020. aastaks ühenduses kasvuhoonegaaside heitkoguseid kokku vähemalt 20 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja 30 % tingimusel, et teised arenenud riigid võtavad endale võrreldavad heitkoguste vähendamise kohustused ning majanduslikult arenenumad arengumaad annavad panuse vastavalt oma võimalustele. ***Euroopa Liidu keskkonnanõukogu kinnitas oma 15. märtsi 2010. aasta koosolekul uuesti toetust ELi eesmärgile vähendada 2050. aastaks heitkoguseid 80–95 % võrreldes 1990. aasta tasemega.***

Or. en

Selgitus

Õigusaktidesse on oluline lisada viide ELi kliimaeesmärkide üldisemale käsithlusele. See viitab Euroopa Ülemkogu 21. märtsi 2009. aasta kohtumisele, kus toetati neid eesmärke.

Muudatusettepanek 18

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 a) Transpordisektori süsinikdioksiidi heitkoguste taseme vähendamine on seetõttu oluline valdkond, mida tuleks edendada, et saavutada ELi eesmärki vähendada 2050. aastaks heitkoguseid 80–95 % võrreldes 1990. aasta tasemega.

Or. en

Muudatusettepanek 19

Kathleen Van Brempt

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 a) Maanteeliikluse tihenemine ja sellest tulenevate ohtude ning kahjuliku mõju suurenemine põhjustavad kõikidele liikmesriikidele tõsiseid liiklusohutuse ja keskkonnaprobleeme.

Or. en

Selgitus

Maanteeliikluse tihenemise üldmõju tuleks käsitleda laiemalt. Maanteetranspordil on erinevaid negatiivseid mõjusid ühiskonnale, põhjustades muu hulgas liiklusõnnetusi ja muid õhusaastest ning müra- ja tervishoiukulusid, kuid samuti mõju kliimamuutusele, mida põhjustavad sõidukite kasvuhoonegaaside heited ja ka liiklusummikud.

Muudatusettepanek 20
Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 a) Maanteeliikluse tihenemine ja sellest tulenevate ohtude ning kahjuliku mõju suurenemine põhjustavad kõikidele liikmesriikidele tõsiseid liiklusohutuse, keskkonna- ja kliimamuutusega seotud probleeme.

Or. de

Selgitus

Kiiruspiirikute kasutamine võimaldab kulutasuvalt vähendada CO₂-heidet ja samal ajal parandada liiklusohutust Euroopa maanteedel. Kiiruspiirikuid saab kasutada peaaegu kuludeta uutes väikestes tarbesõidukites. Ühendkuningriigis tehtud uuring näitab, et ajavahemikul 1993–2005 vähenes kiiruspiirikutega tarbesõidukite osakaal õnnetustes 26 % võrra.

Muudatusettepanek 21
Anja Weisgerber, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Renate Sommer, Thomas Ulmer, Birgit Schnieber-Jastram, Françoise Grossetête

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3 a) Euroopa autotööstuse konkurentsivõime parandamiseks peaks karistuse ähvardusega keeldude asemel panustama eelkõige sellistesse soodustussüsteemidesse nagu ökoinnovatsiooni korvamine ja erisoodustuste tegemine.

Or. de

Selgitus

Eelkõige äriklientide jaoks on ostuotsuse tegemisel oluline kriteerium sõiduki kütusekulu.

Muudatusettepanek 22
Paolo Bartolozzi, Chris Davies

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek

(5) Kõnealustes teatistes tehti ettepanek tervikliku lähenemisviisi kohta, et ühenduses registreeritud uute sõiduautode puhul saavutada 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.

Muudatusettepanek

(5) Kõnealustes teatistes tehti ettepanek tervikliku lähenemisviisi kohta, et ühenduses registreeritud uute sõiduautode puhul saavutada 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 kütusesäästlikkuse parandamisega, **mille kohaldamist laiendatakse muudele sõidukitele, sh väikestele tarbesõidukitele.**

Or. en

Selgitus

Nagu mootorsõidukite üldist ohutust käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 661/2009 põhjenduses 16 on selgelt märgitud, peaks Euroopa Komisjon hindama mõne võimaliku kõrgtehnoloogia seadme kohustusliku paigaldamise nõude muudele sõidukikategooriatele, sh väikestele tarbesõidukitele laiendamise otstarbekust.

Muudatusettepanek 23
Corinne Lepage

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9 a) Tehniliste kirjelduste ning energia- või hinnaalase teabe avaldamise korral peaks käesolevas õigusaktis hõlmatud

**sõidukite reklaam tagama lõpptarbijatele
vajaliku teabe sõiduki energiatõhususe
kohta.**

Or. en

Selgitus

Väga oluline on tagada, et tarbijad, eelkõige VKEd, saavad teavet nende väikeste tarbesõidukite energiatõhususe kohta, mida nad tõenäoliselt ostavad. Sõnastus põhineb energiamärgistuse direktiivi läbivaatamise eesmärgil kokku lepitud tekstiga, kuhu on lisatud tehnilised kirjeldused, mida sageli kasutatakse väikeste tarbesõidukite reklaamides.

Muudatusettepanek 24
Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(10) Võttes arvesse, et pärast käesoleva määruse jõustumist turule toodavate väga väikese CO₂-heitega sõidukite esimese põlvkonna tehnoloogialahendustega seotud teadus- ja arendustegevuskulud ning ühe ühiku tootmiskulud on väga suured, püütakse käesoleva määrusega ajutiselt kiirendada ja lihtsustada korda, mis käsitleb eriti väikese CO₂-heitega sõidukite toomist ühenduse turule nende turustamise algjärgus.

välja jäetud

Or. de

Selgitus

Hiljuti ilmunud uuring näitab, et nn erisoodustused põhjustavad pigem suuremat naftatarbimist kui tagavad kütusesäästu, sest säästlikutele sõidukitele vastukaaluks on olemas palju kütust neelavaid sõidukeid. See takistab eesmärgile jõudmist ja ei too endaga kaasa ei kütusekulu ega ka heite vähenemist.

Muudatusettepanek 25
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(10) Võttes arvesse, et pärast käesoleva määruse jõustumist turule toodavate väga väikese CO₂-heitega sõidukite esimese põlvkonna tehnoloogialahendustega seotud teadus- ja arendustegevuskulud ning ühe ühiku tootmiskulud on väga suured, püütakse käesoleva määrusega ajutiselt kiirendada ja lihtsustada korda, mis käsitleb eriti väikese CO₂-heitega sõidukite toomist ühenduse turule nende turustamise algjärgus.

välja jäetud

Or. en

Muudatusettepanek 26

Anja Weisgerber, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Horst Schnellhardt, Françoise Grossetête, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram, Theodoros Skylakakis

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(10 a) Selleks et jagada väikeste tarbesõidukite ostjatele ostuotsuse tegemise jaoks vajalikku teavet, peaksid tootjad võimalikele ostjatele pakkuma teavet väikeste tarbesõidukite CO₂-heite ja kütusekulu kohta.

Or. de

Selgitus

Eelkõige äriklientide jaoks on ostuotsuse tegemisel oluline kriteerium sõiduki kütusekulu.

Muudatusettepanek 27
Chris Davies

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12 a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 1999. aasta direktiiv, milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitmetega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel. Komisjon kavatseb peagi esitada ettepanekud nimetatud õigusakti ajakohastamiseks ning kehtestada tuleks sätted, et laiendada nõudeid tagamaks sarnase teabe kättesaadavus kaubikute ja väikeste tarbesõidukite kohta.

Or. en

Selgitus

Tarbijate ja äriklientide teavitamine nende sõidukite, mida nad võivad osta, kütusesäästu ja süsinikdioksiidiheite kohta on väga oluline. Tarbesõidukite tootjaid tuleks julgustada nende kriteeriumide alusel üksteisega konkureerima.

Muudatusettepanek 28
Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(13) 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 ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine eriheite tase, mille eest tootja vastutab, ei ületa

(13) 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 ühenduses 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 2016. aastani**. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise perioodi kestusega.

selliste sõidukite jaoks kehtestatud keskmist heite sihttasest. Ülemineku hõlbustamiseks tuleks kõnealune nõue kehtestada **alates 2012. aastast heite sihttase 175 g CO₂/km ja alates 2015. aastast heite sihttase 160 g CO₂/km**.

Or. de

Selgitus

Tootjate praegused mudelid näitavad, et väikesed tarbesõidukid võivad juba nüüd peaaegu saavutada 175 g CO₂/km. Seega on tootjatel aastaks 2012 võimalik saavutada keskmine heitetase 175 g CO₂/km ja aastaks 2015 tase 160 g CO₂/km.

Muudatusettepanek 29

Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Bogusław Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) 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 ühenduses 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 2016. aastani**. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

Muudatusettepanek

(13) 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 ühenduses 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 **2015. aastast kuni 2018. aastani**. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

Or. en

Selgitus

Kooskõlas artikli 4 muudatusettepanekuga. Pikemat tähtaega ja järkjärgulist üleminekuaega on vaja väikeste tarbesõidukite pikemate arendus- ja tootmistsüklite tõttu võrreldes sõiduautodega.

Muudatusettepanek 30

Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) 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 ühenduses 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 2016. aastani**. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

Muudatusettepanek

(13) 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 ühenduses 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 **2015. aastast kuni 2018. aastani**. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

Or. en

Selgitus

Kooskõlas artikli 4 muudatusettepanekuga. Pikemat tähtaega ja järkjärgulist üleminekuaega on vaja väikeste tarbesõidukite pikemate arendus- ja tootmistsüklite tõttu võrreldes sõiduautodega.

Muudatusettepanek 31
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) 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 ühenduses 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 2016. aastani**. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

Muudatusettepanek

(13) 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 ühenduses 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 **2015. aastast kuni 2018. aastani**. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

Or. en

Selgitus

Kooskõlas artikli 4 muudatusettepanekuga. Pikemat tähtaega ja järkjärgulist üleminekuaega on vaja väikeste tarbesõidukite pikemate arendus- ja tootmistsüklite tõttu võrreldes sõiduautodega.

Muudatusettepanek 32
Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) Tootjal peaks olema võimalus otsustada, kuidas ta käesoleva määruse kohase sihttaseme saavutab, ja tal peaks olema lubatud saavutada keskmine CO₂-

Muudatusettepanek

(13) 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 ühenduses 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 **2016. aastani**. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

heite tase kõikide tema uute sõidukite jaoks kokku, mitte iga üksiku sõiduki puhul. Seepärast peaks tootja tagama, et kõigi selliste ühenduses 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 **2013. aastast** kuni **2015. aastani**. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

Or. en

Selgitus

Määruse vastavusse viimiseks autosid ja süsinikdioksiidiheidet käsitleva määrusega, mis jõustub 2015. aastal.

Muudatusettepanek 33 **Sergio Berlato**

Ettepanek võtta vastu määrus **Põhjendus 13**

Komisjoni ettepanek

(13) 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 ühenduses 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 **2016. aastani**. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009

Muudatusettepanek

(13) 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 ühenduses 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 **2015. aastast** kuni **2018. aastani**. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009

esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.

Or. en

Selgitus

Kooskõlas artikli 4 muudatusettepanekuga. Pikemat tähtaega ja järkjärgulist üleminekuaega on vaja väikeste tarbesõidukite pikemate arendus- ja tootmistsüklite tõttu võrreldes sõiduautodega.

Muudatusettepanek 34

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Thomas Ulmer, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) 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 ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine eriheite tase, mille eest tootja vastutab, ei ületa selliste sõidukite jaoks kehtestatud keskmist heite sihttaset. Ülemineku hõlbustamiseks tuleks kõnealune nõue kehtestada järk-järgult ajavahemikus **2014. aastast kuni 2016. aastani. See on kooskõlas määruses (EÜ) nr 443/2009 esitatud tähtaegade ja järkjärgulise üleminekuperioodi kestusega.**

Muudatusettepanek

(13) 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 ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmine eriheite tase, mille eest tootja vastutab, ei ületa selliste sõidukite jaoks kehtestatud keskmist heite sihttaset. Ülemineku hõlbustamiseks tuleks kõnealune nõue kehtestada järk-järgult ajavahemikus **2015. aastast kuni 2017. aastani.**

Or. de

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite pikema tootmistsükli tõttu peaks järkjärguline üleminekuperiood algama 2015. aastal, sest 2014. aastal müüdivad sõidukid on praegu juba arenduses või tootmises.

Muudatusettepanek 35

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

(14) 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 läbivaatamisse, mis tuleks lõpule viia hiljemalt **2013. aasta** alguseks.

Muudatusettepanek

(14) 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 läbivaatamisse, mis tuleks lõpule viia hiljemalt **2014. aasta** alguseks.

Or. de

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite pikema tootmistsükli tõttu peaks järkjärguline üleminekuperiood algama 2015. aastal, sest 2014. aastal müüidavad sõidukid on praegu juba arenduses või tootmises. Analoogselt peaks eriheite sihttaseme läbivaatamine olema lõppenud 2014. aasta alguseks.

Muudatusettepanek 36

Sergio Berlato

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek

(15) Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva ühenduse strateegiaga kehtestati

Muudatusettepanek

välja jäetud

terviklik lähenemisviis, millega püütakse saavutada ühenduse 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 seisukohta 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 erihte pikaajaline sihttase, mis tuleb saavutada 2020. aastal.

Or. en

Selgitus

Arvestades väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise suuremaid kulusid ning pikemaid arendus- ja tootmistsükleid võrreldes sõiduautodega, ei ole 2020. aastaks reaalselt võimalik saavutada pikaajalist sihttasest 135 g/km. See põhjustaks jaehinna tõusu enam kui 5 000 euro võrra ning konkreetsete sõidukiklasside (nt III sõidukiklassi) kadumist. Komisjoni nimel teostatud esimese uuringu tulemused näitasid, et sihttase 160 g/kg on nõudlik, kuid teostatav CO₂-heite vähendamise eesmärk.

Muudatusettepanek 37

Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15) Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva ühenduse strateegiaga kehtestati terviklik lähenemisviis, millega püütakse saavutada ühenduse 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 seisukohta arvesse võetud ja kehtestatud uute autode keskmiseks heitetasemeks 95 g CO₂/km. Selleks et tagada kooskõla

välja jäetud

***kõnealuse lähenemisviisiga ja ettevõtjatele
plaanimiskindlus, tuleks kehtestada
väikeste tarbesõidukite CO₂ erihte
pikaajaline sihttase, mis tuleb saavutada
2020. aastal.***

Or. en

Justification

A long-term target is important to drive environmental progress and provide planning certainty for industry. However, given the higher cost of reducing CO₂ in light commercial vehicles compared to passenger cars and the longer development and production cycles needed a target of 13 g/km cannot be realistically achieved in the timeframe proposed. Such a target would lead to retail price increase of more than €5,000 and result in the disappearance of specific vehicle Classes (e.g. Class III). According to the first impact assessment carried out on behalf of the Commission (DG-ENV), a 160g/km target is an ambitious but feasible CO₂ reduction target (which would already result in average retail price increase of €3800 per vehicle).

Muudatusettepanek 38

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Thomas Ulmer, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15**

Komisjoni ettepanek

(15) Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva ühenduse strateegiaga kehtestati terviklik lähenemisviis, millega püütakse saavutada ühenduse 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 seisukohta 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 erihte ***pikaajaline sihttase***, mis tuleb saavutada 2020. aastal.

Muudatusettepanek

(15) Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva ühenduse strateegiaga kehtestati terviklik lähenemisviis, millega püütakse saavutada ühenduse 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 seisukohta 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 erihte ***pikaajalised sihttasemed***, mis tuleb saavutada 2020. ***ja 2025.*** aastal.

Selgitus

Kehtima peaksid kaks järkjärgulist pikaajalise sihttaseme tähtaega 2020. ja 2025. aastal. See annab tootjatele plaanimiskindluse ja viib väikeste tarbesõidukite CO₂-heite järkjärgulise vähendamiseni.

Muudatusettepanek 39

Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Boguslaw Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15) Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitleva ühenduse strateegiaga kehtestati terviklik lähenemisviis, millega püütakse saavutada ühenduse 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 seisukohta 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.

välja jäetud

Selgitus

Arvestades väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise suuremaid kulusid ning pikemaid arendus- ja tootmistsükleid võrreldes sõiduautodega, ei ole 2020. aastaks reaalselt võimalik saavutada pikaajalist sihttaset 135 g/km. See põhjustaks jaehinna tõusu enam kui 5 000 euro võrra ning konkreetsete sõidukiklasside (nt III sõidukiklassi) kadumist. Komisjoni nimel teostatud esimese uuringu tulemused näitasid, et sihttase 160 g/kg on nõudlik, kuid teostatav CO₂-heite vähendamise eesmärk.

Muudatusettepanek 40
Jens Rohde

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(19 a) Mootorsõidukite suhtes kehtestatavate nõudlike CO₂-heite sihttasemete mõju optimeerimiseks tuleb kasutajatele tagada juurdepääs objektiivsele ja täpsele teabele sõidukite heite ja kütusekulu kohta vormis, mis on representatiivne sõiduki tavakasutamise korral. Komisjon peaks seetõttu uurima, kas määrusega nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses heitmetega, kooskõlas olevad sõiduautode ja tarbesõidukite kütusekulu mõõtmise testikriteeriumid tuleks läbi vaadata, nii et sõidukite mõõdetud kütusekulu kajastaks õigesti kütusekulu sõiduki tavakasutuse korral liikluses.

Or. en

Muudatusettepanek 41
Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates **2014. aasta 1. jaanuarist** iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Maksu summa peaks sõltuma sellest, mil määral tootja heite sihttaset ületas. Kooskõla tagamiseks peaks maksusüsteem olema analoogne määruses

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates **2015. 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.

(EÜ) nr 443/2009 sätestatud süsteemiga.
Ülemäärase heite maksude summad
peaksid Euroopa Liidu üldeelarves
kajastuma tuluna.

Or. de

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite pikema tootmistsükli tõttu peaks järkjärguline üleminekuperiood algama 2015. aastal, sest 2014. aastal müüidavad sõidukid on praegu juba arenduses või tootmises. Analoogselt peaks ülemäärase heite maksu nõudma alates 2015. aasta 1. jaanuarist.

Muudatusettepanek 42
Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates **2014. aasta 1. jaanuarist** iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Maksu summa peaks sõltuma sellest, mil määral tootja heite sihttaset ületas. Kooskõla tagamiseks peaks maksusüsteem olema analoogne määruses (EÜ) nr 443/2009 sätestatud süsteemiga. Ülemäärase heite maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuluna.

Muudatusettepanek

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates **2012. 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.

Or. en

Selgitus

Määruse jõustumine tuleks tuua tagasi varasemale ajale, 2012. aastale, nagu seda pakkusid välja komisjon ja nõukogu 2007. aastal.

Muudatusettepanek 43

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates **2014. aasta 1. jaanuarist** iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Maksu summa peaks sõltuma sellest, mil määral tootja heite sihttaset ületas. Kooskõla tagamiseks peaks maksusüsteem olema analoogne määruses (EÜ) nr 443/2009 sätestatud süsteemiga. Ülemäärase heite maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuluna.

Muudatusettepanek

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates **2013. 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.

Or. en

Selgitus

Määruse vastavusse viimiseks autosid ja süsinikdioksiidiheidet käsitleva määrusega, mis jõustub 2015. aastal.

Muudatusettepanek 44

Mario Pirillo

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates **2014. aasta 1. jaanuarist** iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Maksu summa peaks sõltuma

Muudatusettepanek

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates **2015. aasta 1. jaanuarist** iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Maksu summa peaks sõltuma

sellest, mil määral tootja heite sihttasest ületas. Kooskõla tagamiseks peaks maksusüsteem olema analoogne määruses (EÜ) nr 443/2009 sätestatud süsteemiga. Ülemäärase heite maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuluna.

sellest, mil määral tootja heite sihttasest ületas. Kooskõla tagamiseks peaks maksusüsteem olema analoogne määruses (EÜ) nr 443/2009 sätestatud süsteemiga. Ülemäärase heite maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuluna.

Or. en

Selgitus

Ülemäärase heite maksud, mida soovitatakse kehtestada väikestele tarbesõidukitele ning mida kohaldatakse sõiduautode määruse raames, on täiesti ebaproportsionaalsed ja ei ole vähimalgi määral võrreldavad teiste sektorite suhtes kohaldatavate maksudega. Need maksud oleksid tööstusele väga kahjulikud, seades ohtu selle konkurentsivõime ja elujõulisuse. Praegune ülemäärase heite maks oleks 2015. aastal samaväärne summaga 480 eurot tonni kohta, samas kui võrdlus teiste sektoritega näitab seda, et ELi heitkogustega kauplemise süsteemis on see 15 eurot tonni kohta; heitkoguste kauplemise süsteemi täiendava karistuse hind on 100 eurot tonni kohta (nõuete mittetäitmise korral) ja keskkonnasõbralike riigihangete direktiivi kohaselt 30–40 eurot tonni kohta (kasutusiga hõlmavad CO₂-heitest tulenevad väliskulud).

Muudatusettepanek 45 Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates 2014. aasta 1. jaanuarist iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Maksu summa peaks **sõltuma sellest, mil määral tootja heite sihttasest ületas. Kooskõla tagamiseks peaks maksusüsteem olema analoogne määruses (EÜ) nr 443/2009 sätestatud süsteemiga.** Ülemäärase heite maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuluna.

Muudatusettepanek

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates 2014. aasta 1. jaanuarist iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Maksu summa **määr** peaks **kajastama piirkulu I lisas esitatud CO₂ eriheite sihttaseme vähendamise seisukohast, nii et tootjate jaoks tekiks majanduslik stiimul nende sihttasemete saavutamiseks.** Ülemäärase heite maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuluna.

Selgitus

Ülemäärase heite maks peab kajastama vastavusse viimise piirkulusid. Ühendkuningriigi transpordiministeeriumi nimel läbi viidud analüüsi tulemustest selgub, et esitatud karistussüsteem tähendaks seda, et tootjad pigem ületavad oma sihttasemeid mitme grammi võrra, kuna neil oleks majanduslikus mõttes kasulikum maksta trahvi kui investeerida täieliku vastavuse saavutamiseks vajalikku süsinikdioksiidiheite vähendamisse.

Muudatusettepanek 46
Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates **2014. aasta 1. jaanuarist** iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. **Maksu summa peaks sõltuma sellest, mil määral tootja heite sihttasest ületas. Kooskõla tagamiseks peaks maksusüsteem olema analoogne määruses (EÜ) nr 443/2009 sätestatud süsteemiga.** Ülemäärase heite maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuluna.

Muudatusettepanek

(20) Tootjate kinnipidamist käesoleva määruse kohastest sihttasemetest tuleks hinnata ühenduse tasandil. Tootja, kelle puhul CO₂ eriheite keskmine tase ületab käesoleva määrusega lubatud taset, peaks alates **2015. aasta 1. jaanuarist** iga kalendriaasta kohta tasuma ülemäärase heite maksu. Ülemäärase heite maksude summad peaksid Euroopa Liidu üldeelarves kajastuma tuluna.

Selgitus

Esitatud ülemäärase heite maksud on täiesti ebaproportsionaalsed ja ei ole vähimalgi määral võrreldavad teiste sektorite suhtes kohaldatavate maksudega. Need maksud oleksid tööstusele väga kahjulikud, seades ohtu selle konkurentsivõime ja elujõulisuse. Komisjoni esitatud ülemäärase heite maks oleks 2015. aastal samaväärne summaga 480 eurot tonni kohta, samas kui võrdlus teiste sektoritega näitab seda, et ELi heitkogustega kauplemise süsteemis on see 15 eurot tonni kohta; heitkoguste kauplemise süsteemi täiendava karistuse hind on 100 eurot tonni kohta nõuete mittetäitmise korral ja keskkonnasõbralike riigihangete direktiivi kohaselt 30–40 eurot tonni kohta (kasutusiga hõlmavad CO₂-heitest tulenevad väliskulud).

Muudatusettepanek 47
Peter Van Dalen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(20 a) Liikmesriigid peaksid jätkama asjakohase toetuse pakkumist väikeste elektriliste tarbesõidukite, mis on juba välja arendatud ja mis vastavad käesolevas määruses määratletud heitenormidele, tootmisele ja kasutamisele, rakendades hinnastiimuleid, nagu soodsad maksutingimused.

Or. nl

Selgitus

Juba praegu arendatakse Euroopas välja väikeseid tarbesõidukeid, mis raskusteta vastavad käesolevas määruses määratletud heitenormidele. Kui selliste tarbesõidukite arendamist ja kasutamist julgustataks liikmesriikides piisavalt, kasutades hinnastiimuleid, oleks kergem saavutada käesolevas määruses sisalduvaid keskkonnaalaseid sihttasemeid. Liikmesriike tuleks seega kutsuda üles eraldama piisavaid rahalisi vahendeid, et neid hinnastiimuleid arendada.

Muudatusettepanek 48
Chris Davies, Corinne Lepage

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 23 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(23 a) Kiiruspiirikute paigaldamine soodustab seda, et tootjad hakkavad valmistama sõidukimootoreid, mis sobivad paremini neile ettenähtud eesmärkidega, vähendades kütusekulu ja kulusid

ettevõtjatele.

Or. en

Selgitus

Kaubikute ja väikeste tarbesõidukite kütusesäästlikkus langes ajavahemikul 2001-2007, põhjustades äriklientidele tegevuskulude suurenemist. ELi 2020. aasta ettevõtete parema konkurentsivõimega seotud eesmärkide saavutamiseks on väga oluline vähendada mittevajalikke transpordikulusid. Ettevõtluse tarbeks kasutatavatele autodele paigaldatud mootorid peavad olema selleks otstarbeks sobivad, mitte olema keerulise ehitusega sobimaks kasutamiseks kiirteedel.

Muudatusettepanek 49
Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 23 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*(23 a) N3-kategooria sõidukitele
kiiruspiirikute paigaldamine ja nende
kasutamine on tõestanud end väga
kasuliku ja tõhusana, seepärast peaks
seda tehnilist seadet kasutama ka N1-
kategooria sõidukite puhul.*

Or. de

Muudatusettepanek 50
Judith A. Merkies, Gilles Pargneaux, Kriton Arsenis, Sabine Wils, Marisa Matias

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 23 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*(23 a) Kiiruspiirikute kasutegur
keskkonnakaitse ja energiatarbimise,
mootori ja rehvide kulumise ning
liiklusohutuse seisukohast aitab
saavutada käesoleva määruse eesmäärke.*

Or. en

Selgitus

Arukatel kiiruspiirikutel on nii otsene kui ka kaudne mõju kütusetarbimisele. Otsene mõju on see, et aeglasemalt sõites kulub vähem kütust. Kaudseks mõjuks võib pidada maksimaalse sõidukiiruse määramist, mis võimaldab jõuülekande täpset optimeerimist konkreetse kiiruse jaoks, mis võib veelgi vähendada heitkoguseid. CO₂-heidet on palju suurem muutuvates liiklusoludes (peatumised ja kohaltvõttud) ning suuremal kiirusel kui 120 km/h. Hinnanguliselt on arukate kiiruspiirikutega võimalik CO₂-heidet vähendada u 15 %.

Muudatusettepanek 51

Kathleen Van Bremp

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 23 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(23 a) Kiiruspiirikute kasutegur keskkonnakaitse ja energiatarbimise, mootori ja rehvide kulumise ning liiklusohutuse seisukohast suureneb, kui kõnealused seadmed üldiselt kasutusele võetakse.

Or. en

Selgitus

Suur sõidukiirus on surmaga lõppevate liiklusõnnetuste oluline kaaspõhjus kogu Euroopas. Suuremad kiirused maanteetranspordis ei ole põhjustanud mitte ainult suuremat nõudlust, vaid ka suuremat kütusetarbimist ja CO₂-heidet, müra ja survet ohutusele. Seega oleksid kiiruspiirikud kasulikud nii keskkonna ja majanduslikust seisukohast kui ka ohutuse seisukohast.

Muudatusettepanek 52

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Theodoros Skylakakis, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram, Elisabetta Gardini

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 24

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(24) Maanteeõidukite ***kiirusel on suur***

(24) Maanteeõidukite ***kütusetarbimine*** ja

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, kuivõrd otstarbekas on laiendada nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses) reguleerimisala nii, et see hõlmaks ka käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvaid väikesi tarbesõidukeid.

CO₂-heide on sõltuv ka nende kiirusest. Vastavalt põhimõttele, mille kohaselt CO₂-heite vähendamisel panustatakse keeldude asemel rohkem turumajanduslikele soodustussüsteemidele, võib vabatahtlik eeskiri, millega tootjatele pakutakse vastutasuna kiiruspiirikute paigaldamise eest nn välditud CO₂-heite alusel teatud soodustusi, kaasa aidata kütusesäästlikuma ja keskkonnasõbralikuma väikeste tarbesõidukite autopargi edendamisele Euroopa Liidus. Väga asjakohane on eelnevalt teaduslikult uurida, kas kiiruspiirikute paigaldamise abil saab vältida olulist hulka CO₂-heidet ja kas vajaduse korral on otstarbekas laiendada nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses) reguleerimisala vastava soodustussüsteemiga vabatahtliku süsteemi raames nii, et see hõlmaks ka käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvaid väikesi tarbesõidukeid.

Or. de

Selgitus

Kiiruspiirikute paigaldamine peaks toimuma vaid vabatahtlikkuse alusel ühendatult vastavate soodustussüsteemidega ja vaid eeldusel, et on teaduslikult tõestatud, et kiiruspiirikute kasutamisega on võimalik saavutada oluline CO₂-heite vähendamine.

Muudatusettepanek 53

Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 24

Komisjoni ettepanek

(24) Maanteeõidukite kiirusel on suur mõju nende kütusetarbimisele ja CO₂-heitele. Lisaks võib väikeste tarbesõidukite kiiruse piirangute puudumise korral

Muudatusettepanek

(24) 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 ülemõddulised jõuseadmed ja ebatõhusus aeglasemal töörežiimil. Seepärast on asjakohane **uurida, kuivõrd otstarbekas on** laiendada nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses) reguleerimisala nii, et see hõlmaks ka käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvaid väikesi tarbesõidukeid.

tekkida konkurents seoses maksimumkiirusega, mille tulemuseks võivad olla ülemõddulised jõuseadmed ja ebatõhusus aeglasemal töörežiimil. Seepärast on asjakohane laiendada nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses) reguleerimisala nii, et see hõlmaks ka käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvaid väikesi tarbesõidukeid.

Or. de

Selgitus

Kõigis teistes tarbesõidukite klassides on kiiruspiirikud juba kasutusele võetud. See ei kujuta tehnilist probleemi ja paigaldamine ei põhjusta nimetamisväärsed kulusid. Tootjatele huuakse eelis arendada välja väiksemaid ja tõhusamaid mootoreid, mis eraldavad vähem CO₂-heidet.

Muudatusettepanek 54 **Carl Schlyter, Rebecca Harms**

Ettepanek võtta vastu määrus **Põhjendus 24**

Komisjoni ettepanek

(24) 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 ülemõddulised jõuseadmed ja ebatõhusus aeglasemal töörežiimil. Seepärast on asjakohane **uurida, kuivõrd otstarbekas on** laiendada nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses) reguleerimisala nii, et **see hõlmaks** ka käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvaid väikesi

Muudatusettepanek

(24) 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 ülemõddulised jõuseadmed ja ebatõhusus aeglasemal töörežiimil. Seepärast on asjakohane laiendada nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ (teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses) reguleerimisala nii, et **hõlmata** ka käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvaid väikesi tarbesõidukeid.

tarbesõidukeid.

Or. en

Muudatusettepanek 55

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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.**

Muudatusettepanek

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele CO₂-heite nõuded. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele keskmine CO₂-heite tase 175 g CO₂/km **alates 2012. aastast, samuti keskmine CO₂-heite tase 160 g CO₂/km alates 2015. aastast**, mis saavutatakse tänu sõidukitehnoloogia täiustamisele, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega.

Or. de

Selgitus

Tootjate praegused mudelid näitavad, et väikesed tarbesõidukid võivad juba nüüd peaaegu saavutada 175 g CO₂/km. Seega on tootjatel aastaks 2012 võimalik saavutada keskmine heitetase 175 g CO₂/km ja aastaks 2015 tase 160 g CO₂/km.

Muudatusettepanek 56

Chris Davies, Corinne Lepage

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele CO₂-heite nõuded. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele keskmine CO₂-heite tase

Muudatusettepanek

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.

160 g CO₂/km, mis saavutatakse tänu sõidukitehnoloogia täiustamisele, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega, ning tänu innovatiivsetele tehnoloogialahendustele.

Or. en

Selgitus

ELi 2020. aasta eesmärkide saavutamiseks on väga oluline parandada kaubikute ja väikeste tarbesõidukite kütusesäästlikkust, et vähendada mittevajalikke transpordikulusid. Kütusesäästlikkuse parandamiseks ja CO₂-heite vähendamiseks vajalikud meetmed on sarnased. Sõidukite tootjad kinnitavad avalikult, et komisjoni 2016. aasta eesmärk on „väljakutse”, kuid eravestluses tunnistavad, et see võiks olla palju nõudlikum.

Muudatusettepanek 57 **Sirpa Pietikäinen**

Ettepanek võtta vastu määrus **Artikkel 1 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

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.

Muudatusettepanek

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele CO₂-heite nõuded. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele keskmine CO₂-heite tase **160 g CO₂/km**, mis saavutatakse tänu sõidukitehnoloogia täiustamisele, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega, ning tänu innovatiivsetele tehnoloogialahendustele.

Or. en

Selgitus

Käesoleva määruse sihttase tuleks kehtestada 175 g CO₂/km asemel 160 g CO₂/km, et ergutada transpordi valdkonnas kiiremat tõhususe suurendamist ja CO₂-heite vähendamist. Selle eesmärgi on esitanud Euroopa Komisjon 2015. aastaks ning see on osa strateegiast vähendada väikesõidukite CO₂-heidet. Sõiduautode areng näitab, et 14 % võrra

vähendamine 2007. aasta taseme suhtes on saavutatav, pidades silmas, et kõik suuremad väikeste tarbesõidukite tootjad toodavad ka sõiduautosid.

Muudatusettepanek 58

Judith A. Merkies, Åsa Westlund, Gilles Pargneaux, Peter Van Dalen, Sabine Wils, Marisa Matias

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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.

Muudatusettepanek

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele CO₂-heite nõuded. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele keskmine CO₂-heite tase **160 g CO₂/km**, mis saavutatakse tänu sõidukitehnoloogia täiustamisele, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega, ning tänu innovatiivsetele tehnoloogialahendustele.

Or. en

Justification

In the cars legislation, CO₂-reductions have occurred much quicker than initially anticipated. This is likely to happen again in the field of light commercial vehicles. In their background analysis the Commission disregarded the latest CO₂-reductions which occurred in popular vans since 2007 and which mean that the 2016 targets will be easier to meet. They also underestimated the reduction potential or overestimated the costs of certain technologies such as double-clutch transmission systems and electro-hydraulic steering systems. Furthermore the Commission's proposal assumes that engine power for new vans will stay unchanged. If engine power would be brought back to previous levels much more CO₂ abatement potential would be available at lower cost.

Muudatusettepanek 59

Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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.**

Muudatusettepanek

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele CO₂-heite nõuded. Käesoleva määrusega kehtestatakse uutele väikestele tarbesõidukitele keskmine CO₂-heite tase **165 g CO₂/km**, mis saavutatakse tänu sõidukitehnoloogia täiustamisele, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega.

Or. en

Selgitus

CO₂-heite vähendamise negatiivse kulu võimaldamiseks tuleks 2014. aasta eesmärk kehtestada 165 g CO₂/km.

Muudatusettepanek 60
Paolo Bartolozzi, Chris Davies

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1 a. Käesolev määrus on osa täiendavatest meetmetest, mis on sätestatud ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames.

Or. en

Selgitus

Kõnealune ettepanek tähendaks komisjoni 2007. aastal algatatud regulatiivmenetluse jätkumist, et käsitleda sõidukite mõju kliimamuutusele. Sellega käsitletakse ühte teatistes KOM(2007) 19 lõplik välja toodud tehnoloogia arengu aspekti.

Muudatusettepanek 61
Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast **on** ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite **puhul** keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et **vastavalt artikli 12 lõikele 4 on** alates 2020. aastast ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite **jaoks** keskmine heitetase **160 g CO₂/km**.

Käesoleva määrusega kehtestatakse, et vastavalt artikli 12 lõikele 5 on alates 2025. aastast ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite jaoks keskmine heitetase 145 g CO₂/km.

Or. en

Justification

A long-term target is important to drive environmental progress and provide planning certainty for industry. However, given the higher cost of reducing CO₂ in light commercial vehicles compared to passenger cars and the longer development and production cycles needed a target of 13 g/km cannot be realistically achieved in the timeframe proposed. Such a target would lead to retail price increase of more than €5,000 and result in the disappearance of specific vehicle Classes (e.g. Class III). According to the first impact assessment carried out on behalf of the Commission (DG-ENV), a 160g/km target is an ambitious but feasible CO₂ reduction target (which would already result in average retail price increase of €3800 per vehicle).

Muudatusettepanek 62
Sergio Berlato

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast **on ühenduses registreeritud** uute väikeste tarbesõidukite **puhul** keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et **vastavalt artikli 12 lõikele 4 on** alates 2020. aastast ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite **jaoks** keskmine heitetase **160 g CO₂/km**.

Käesoleva määrusega kehtestatakse, et vastavalt artikli 12 lõikele 5 on alates 2025. aastast ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite jaoks keskmine heitetase 145 g CO₂/km.

Or. en

Selgitus

Arvestades väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise suuremaid kulusid ning pikemaid arendus- ja tootmistsükleid võrreldes sõiduautodega, ei ole 2020. aastaks reaalselt võimalik saavutada pikaajalist sihttaset 135 g/km. See põhjustaks jaehinna tõusu enam kui 5 000 euro võrra ning konkreetsete sõidukiklasside (nt III sõidukiklassi) kadumist. Komisjoni nimel teostatud esimese uuringu tulemused näitasid, et sihttase 160 g/kg on nõudlik, kuid teostatav CO₂-heite vähendamise eesmärk.

Muudatusettepanek 63

Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Bogusław Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast **on** ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite **puhul** keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et **vastavalt artikli 12 lõikele 4 on** alates 2020. aastast ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite **jaoks** keskmine heitetase **160 g CO₂/km**.

Käesoleva määrusega kehtestatakse, et vastavalt artikli 12 lõikele 5 on alates 2025. aastast ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite jaoks keskmine heitetase 145 g CO₂/km.

Or. en

Selgitus

Arvestades väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise suuremaid kulusid ning pikemaid arendus- ja tootmistsükleid võrreldes sõiduautodega, ei ole 2020. aastaks reaalselt võimalik saavutada pikaajalist sihttaset 135 g/km. See põhjustaks jaehinna tõusu enam kui 5 000 euro võrra ning konkreetsete sõidukiklasside (nt III sõidukiklassi) kadumist. Komisjoni nimel

teostatud esimese uuringu tulemused näitasid, et sihttase 160 g/kg on nõudlik, kuid teostatav CO₂-heite vähendamise eesmärk.

Muudatusettepanek 64
Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast **on ühenduses registreeritud** uute väikeste tarbesõidukite **puhul** keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et **vastavalt artikli 12 lõikele 4 on** alates 2020. aastast ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite **jaoks** keskmine heitetase **160 g CO₂/km**.

Käesoleva määrusega kehtestatakse, et vastavalt artikli 12 lõikele 5 on alates 2025. aastast ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite jaoks keskmine heitetase 145 g CO₂/km.

Or. en

Justification

A long-term target is important to drive environmental progress and provide planning certainty for industry. However, the proposed long-term target of 135g/km in 2020 is totally unrealistic in the envisaged timeframe and would require a yearly CO₂ reduction which is much higher than for passenger cars in spite of the higher costs to reduce CO₂ for LCVs (retail price increase more than 5,000 Euro) than for passenger cars and the longer development and production cycles for LCVs. 135g/km by 2020 would result in the disappearance of specific vehicle Classes (e.g. Class III). In addition, CO₂ reduction opportunities are smaller for LCVs than for cars (diesel share already above 90%, aerodynamic improvements limited, etc.). According to the first impact assessment on behalf of the COM (DG-ENV): the study identified the 160g/km target level as an ambitious CO₂ reduction target (technical feasibility; 160g/km target would result in average retail price increase of Euro 3800 per vehicle.

Muudatusettepanek 65

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram, Thomas Ulmer

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **160 g CO₂/km, kui komisjon on vastavalt artikli 12 lõikele 4 teostatava läbivaatamise raames kinnitanud kõnealuse sihttaseme otstarbekust.**

Or. de

Selgitus

Kehtima peaksid kaks järkjärgulist pikaajalise sihttaseme tähtaega 2020. ja 2025. aastal, et võimaldada tootjatele üleminekuperioodi, uuenduslike ja kütusesäästlike tehnoloogiate kasutuselevõttu, väikeste tarbesõidukite CO₂-heite järkjärgulist vähendamist, samuti pikaajalist plaanimiskindlust. Enne lõplike sihttasemete kindlaksmääramist tuleb kontrollida nende otstarbekust.

Muudatusettepanek 66

Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite **puhul** keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite jaoks keskmine CO₂-heite tase **125 g CO₂/km, mis saavutatakse tänu sõidukitehnoloogia täiustamisele ning mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega.**

Selgitus

2020. aasta sihttase 125 g/km on tehniliselt ja majanduslikult teostatav ning suurendaks kütuse netokokkuhoidu tarbijate jaoks.

Muudatusettepanek 67

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **125 g CO₂/km, mis saavutatakse tänu sõidukitehnoloogia täiustamisele ning mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega.**

Selgitus

Väikesed tarbesõidukid peaksid täitma sarnaseid vähendamise eesmärges nagu sõiduautod. Sihttase 125 g CO₂/km kujutab umbes 38 %-list vähendamist ja vastab seega sõiduautode sihttasemele (umbes 40 %).

Muudatusettepanek 68

Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on **ühenduses** registreeritud uute väikeste tarbesõidukite

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on **liidus** registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul

puhul keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

keskmine heitetase **160 g CO₂/km**,
kõnealuse sihttaseme otstarbekust
kinnitatakse artikli 12 lõikes 4 kirjeldatu
kohaselt.

Or. en

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite pikemate arendus- ja tootmistsüklite ning suurema iga-aastase vähendamise ja suuremate vähendamise kulude tõttu võrreldes sõiduautodega on sihttase 135 g CO₂/km liiga nõudlik ning ei ole saavutatav nimetatud ajavahemiku jooksul. Lisaks on oluline, et nimetatud sihttase tuleks kinnitada 2014. aastal, tuginedes põhjalikule mõju hindamisele.

Muudatusettepanek 69

Holger Krahmer, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **150 g CO₂/km**.

Or. de

Selgitus

Arvestades asjaolu, et uute väikeste tarbesõidukite puhul on CO₂-heite vähendamise kulud suuremad kui autode puhul ning arenduseks ja tootmiseks kuluv aeg on pikem, ei ole eesmärgiks seatud heitetaset – 135 g CO₂/km – esildatud ajaks tegelikult võimalik saavutada. 150g CO₂/km on nõudlik, kuid saavutatav eesmärk.

Muudatusettepanek 70

Chris Davies, Corinne Lepage

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **125 g CO₂/km**.

Or. en

Selgitus

ELi 2020. aasta eesmärkide saavutamiseks on väga oluline parandada kaubikute ja väikeste tarbesõidukite kütusesäästlikkust, et vähendada ettevõtluse transpordikulusid.

Kütusesäästlikkuse parandamiseks ja CO₂-heite vähendamiseks vajalikud meetmed on sarnased. Autotootjad tegid kampaaniat, et kahjustada nõudlike kütusesäästlike / CO₂-heite vähendamise normide kehtestamist, kuid on samas juba praegu ületanud 2009. aasta õigusaktis sätestatud ootusi. Tööstus vastab positiivselt ja innovatiivselt siis, kui selles on kehtestatud olulised olukorra parandamise eesmärgid ning on antud 10 aastat aega nende täitmiseks.

Muudatusettepanek 71

Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **125 g CO₂/km**.

Or. en

Selgitus

Sihttase 125 g CO₂/km tähendab 38 %-list vähendamist võrreldes 2007. aasta tasemega. Sellega viiakse väikeseid tarbesõidukeid käsitlev õigusakt kooskõlla autodele kehtestatud vähendamise nõudega, mille puhul on kokku lepitud 40 %-line vähendamine 2006. aasta taseme suhtes. Komisjoni tehtud mõju hindamine näitab, et sihttase 125 g CO₂/km on teostatav isegi ilma akudel töötavate elektrikaubikute kasutuselevõtuta.

Muudatusettepanek 72

Judith A. Merkies, Kathleen Van Brempt, Dan Jørgensen, Åsa Westlund, Gilles Pargneaux, Peter Van Dalen, Sabine Wils, Marisa Matias

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **135 g CO₂/km**.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2020. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase **125 g CO₂/km**.

Or. en

Selgitus

2020. aasta sihttase 125 g CO₂/km tähendab 38 %-list vähendamist võrreldes praeguse tasemega. See oleks rohkem kooskõlas autodele kehtestatud vähendamise tasemega, mille puhul 2020. aasta eesmärgi kohaselt nõutakse 40 %-list vähendamist. Taseme 125 g CO₂/km saavutamise tehnilist teostatavust toetab komisjoni tehtud mõju hindamine ning sellega saadetakse tootjatele selge signaal, et nad uuendaksid oma kaubikuparki.

Muudatusettepanek 73

Mario Pirillo

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates **2020. aastast** on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase 135 g CO₂/km.

Muudatusettepanek

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates **2025. aastast** on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase 135 g CO₂/km.

Or. en

Selgitus

Piirtase 135 g CO₂/km on liiga nõudlik pikaajaline eesmärk, mida on praegu tehniliselt raske saavutada. Vaja on pikemat perioodi, et võimaldada tööstusel seda eesmärki saavutada. Eesmärke kehtestades tuleks silmas pidada, et väikeste tarbesõidukite tootmistsükliks on pikemad kui sõiduautel ja et väikeste tarbesõidukite heite vähendamise võimalused on palju piiratumad.

Muudatusettepanek 74

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2 a. Käesoleva määrusega kehtestatakse, et alates 2025. aastast on ühenduses registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul keskmine heitetase 135 g CO₂/km, kui komisjon on vastavalt artikli 12 lõikele 4 teostatava läbivaatamise raames kinnitanud kõnealuse sihttaseme otstarbekust.

Or. de

Selgitus

Kehtima peaksid kaks järkjärgulist pikaajalise sihttaseme tähtaega 2020. ja 2025. aastal, et võimaldada tootjatele üleminekuperioodi, uuenduslike ja kütusesäästlike tehnoloogiate kasutuselevõttu, väikeste tarbesõidukite CO₂-heite järkjärgulist vähendamist, samuti pikaajalist plaanimiskindlust. Enne lõplike sihttasemete kindlaksmääramist tuleb kontrollida nende otstarbekust.

Muudatusettepanek 75

Carl Schlyter, Rebecca Harms

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2 a. Vähe heitkoguseid tekitavate sõidukite kasutuselevõtu edendamiseks julgustatakse liikmesriike kehtestama täiendavaid meetmeid ning eelkõige eristama sõidukimakse heitkoguste alusel.

Or. en

Selgitus

2020. aasta sihttase 125 g/km on tehniliselt ja majanduslikult teostatav ning suurendaks kütuse netokokkuhoidu tarbijate jaoks.

Muudatusettepanek 76 **Elena Oana Antonescu**

Ettepanek võtta vastu määrus **Artikkel 2 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud N1-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Muudatusettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud N1-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste **N1-kategooria** sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Or. en

Muudatusettepanek 77 **Rovana Plumb**

Ettepanek võtta vastu määrus **Artikkel 2 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud N1-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis

Muudatusettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud N1-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste **N1-kategooria** sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning

registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Or. en

Selgitus

Reguleerimisalas peaks olema selgitatud, et määrus käsitleb N1-kategooriat.

Muudatusettepanek 78

Chris Davies, Corinne Lepage

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud **N1-kategooria** mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Muudatusettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud **M2-, N1- ja N2-kategooria** mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Or. en

Selgitus

M2- ja N2-kategooria sõidukid, mis konkureerivad N1-kategooriaga, kuid mida ei kata muud CO₂-heite normid, peaksid olema hõlmatud käesoleva määruse reguleerimisalas, et vältida kõiki võimalikke õiguslikke lünki. Kergemad N2- ja M2-kategooria sõidukid on tuletatud N1-kategooriast, kuid on kindlate aspektide, nagu suurem mass või suurem istmete arv, pärast kategoriseeritud N2-või M2-kategooria sõidukitena.

Muudatusettepanek 79
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud **N1-kategooria** mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Muudatusettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud **M2-, N1- ja N2-kategooria** mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Or. en

Selgitus

CO₂-heite normid ei kata praegu M2- ja N2-kategooria sõidukeid. On olemas oht, et tootjad suurendavad raskemate N1-kategooria sõidukite massi ja teevad tüübikinnituse neile N2-kategooria sõidukitena, et vältida CO₂-heite norme.

Muudatusettepanek 80
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud **N1-kategooria** mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis

Muudatusettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud **M2-, N1- ja N2-kategooria** mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning

registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Or. en

Selgitus

M2- ja N2-kategooria sõidukid tuleb määruse reguleerimisalasse lisada selleks, et vältida seaduseauke ja stiimuleid sõidukite või turgude nihutamiseks N1-kategooriast kõnealustesse kategooriatesse.

Muudatusettepanek 81

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud **N1-kategooria** mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Muudatusettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud **M2-, N1- ja N2-kategooria** mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Or. en

Selgitus

Vältimaks võimalike õiguslike lünkade loomist, peaksid M2- ja N2-kategooria sõidukid olema käesoleva määruse reguleerimisalaga hõlmatud.

Muudatusettepanek 82

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 2 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud N1-kategooria mootorsõidukite (**tuletatud massiga kuni 2610 kg**) suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Muudatusettepanek

1. Käesolevat määrust kohaldatakse direktiivi 2007/46/EÜ II lisas määratletud N1-kategooria mootorsõidukite suhtes ja selliste sõidukite suhtes, millele laiendati tüübikinnitust määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõike 2 kohaselt (edaspidi „väikesed tarbesõidukid”) ning mis registreeritakse ühenduses esimest korda ja mis ei ole olnud varem registreeritud väljaspool ühendust (edaspidi „uued väikesed tarbesõidukid”).

Or. en

Selgitus

Raskemate sõidukite väljaarvamisel võib olla märkimisväärne mõju CO₂-heite vähendamise saavutamisele.

Muudatusettepanek 83

Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – punkt f

Komisjoni ettepanek

(f) „CO₂ eriheide” – väikese tarbesõiduki heide, mida on mõõdetud vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ning mis on kindlaks määratud vastavustunnistusel CO₂ heite kogusena (kombineeritult);

Muudatusettepanek

(f) „CO₂ eriheide” – väikese tarbesõiduki heide, mida on mõõdetud vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ning mis on kindlaks määratud **valmis või komplekteeritud sõiduki** vastavustunnistusel CO₂ heite kogusena (kombineeritult);

Selgitus

Komisjon on ühes mitteametlikus dokumendis tunnistanud, et määruse ettepanekus nimetatud meetod ei ole komplekteeritud sõidukite CO₂ eriheite määramiseks sobiv. Kui sõidukeid toodetakse mitmes etapis, ei saa baassõiduki tootja kuidagi mõjutada komplekteeritud sõidukite CO₂-heidet.

Muudatusettepanek 84

Kathleen Van Brempt, Judith A. Merkies

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – punkt f a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(f a) „kütusekulumõõdik“ – sõidukisisene näidik, mis pidevalt kuvab kütuse hetkekulu (ühikus l/100 km) ja mis peab olema juhile sõidu ajal selgelt nähtav ja mida ei ole võimalik välja lülitada;

Selgitus

Juhtidel on tähtis teada oma sõiduki tõelist kütusekulu, mis on tihti suurem kui ELi testitsükli jooksul mõõdetud kütusekulu. Kütusekulumõõdik aitab kaasa selle teabe esitamisele, julgustades samal ajal ka juhte kasutama kütusesäästlikumat sõidustiili. Euroopa Komisjon valmistab praegu ette nõudeid sõiduautode jaoks, et need oleksid selliste seadmetega varustatud. Need nõuded peaksid kehtima ka väikeste tarbesõidukite kohta.

Muudatusettepanek 85

Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – punkt g a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(g a) „sõiduki katteala“ – keskmine rööbe korda teljevahe, mis on märgitud

*vastavustunnistusel ja määratletud
direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punktides 2.1
ja 2.3;*

Or. en

Selgitus

Tähtis on määratleda sõiduki katteala, mida on mainitud II lisa B osa punktis 5.

Muudatusettepanek 86
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – punkt g b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*(g b) „kasulik koormus“ –
vastavustunnistusel märgitud ja direktiivi
2007/46/EÜ I lisa punktis 2.8 määratletud
suurima tehniliselt lubatud täislastis
sõiduki massi ja sõiduki massi vahe.*

Or. en

Selgitus

*Tähtis on määratleda kasulik koormus, mida on mainitud II lisa B osa punktis 6. Määratlus
peaks olema seotud direktiiviga 2007/46/EÜ.*

Muudatusettepanek 87
Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – punkt g a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*(g a) „komplektne sõiduk“ – mis tahes
sõiduk, mida pole vaja komplekteerida*

*selleks, et see vastaks direktiivis
2007/46/EÜ sätestatud asjaomastele
tehnilistele nõuetele.*

Or. en

Selgitus

Komplektsed sõidukid kuuluvad õigusakti ettepaneku reguleerimisalasse.

Muudatusettepanek 88
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – punkt g a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Or. en

Selgitus

Tagamaks ühtlus II lisa B osa punktidega 5 ja 6.

Muudatusettepanek 89
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – punkt g b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*(g b) „kasulik koormus” – direktiivi
2007/46/EÜ III lisa kohase suurima
tehniliselt lubatud täislastis sõiduki massi*

ja sõiduki massi vahe;

Or. en

Selgitus

Tagamaks ühtlus II lisa B osa punktidega 5 ja 6.

Muudatusettepanek 90

Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – punkt g c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(g c) „komplektne sõiduk” – mis tahes sõiduk, mida pole vaja komplekteerida selleks, et see vastaks direktiivis 2007/46/EÜ sätestatud asjaomastele tehnilistele nõuetele.

Or. en

Selgitus

Komplektsed sõidukid kuuluvad õigusakti ettepaneku reguleerimisalasse.

Muudatusettepanek 91

Rovana Plumb

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – punkt g a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Selgitus

Tähtis on määratleda katteala, mida on mainitud II lisa B osa punktis 5.

Muudatusettepanek 92
Rovana Plumb

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – punkt g b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*(g b) „kasulik koormus“ –
vastavustunnistusel märgitud ja direktiivi
2007/46/EÜ I lisa punktis 2.8 määratletud
suurima tehniliselt lubatud täislastis
sõiduki massi ja sõiduki massi vahe.*

Or. en

Selgitus

*Tähtis on määratleda katteala, mida on mainitud II lisa B osa punktis 6. Määratlus peaks
olema seotud direktiiviga 2007/46/EÜ.*

Muudatusettepanek 93
Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõige 1 – punkt g a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 94

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõige 1 – punkt g b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(g b) „komplektne sõiduk” – mis tahes sõiduk, mida pole vaja komplekteerida selleks, et see vastaks direktiivis 2007/46/EÜ sätestatud asjaomastele tehnilistele nõuetele.

Selgitus

Komplektsed sõidukid kuuluvad õigusakti ettepaneku reguleerimisalasse ja seepärast peavad need olema määratletud.

Muudatusettepanek 95

Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Komplekteeritud sõidukite puhul peab tootja esitama vaid baassõiduki CO₂ eriheite ja sellest vastavalt esimesele lõigule kinni pidama.

Selgitus

Komisjon on ühes mitteametlikus dokumendis tunnistanud, et määruse ettepanekus mainitud meetod ei ole komplekteeritud sõidukite CO₂ eriheite määramiseks sobiv. Kui sõidukeid

toodetakse mitmes etapis, ei saa baassõiduki tootja kuidagi mõjutada komplekteeritud sõidukite CO₂-heidet.

Muudatusettepanek 96

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Muudatusettepanek

1. jaanuaril 2012 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Or. de

Selgitus

Määrus peaks jõustuma 2012. aastal, nagu komisjon ja nõukogu 2007. aastal ettepaneku tegid. Ei ole põhjust oodata 2014. aastani. Sihttasemed on saavutatavad praegu kasutuses oleva tehnoloogiaga.

Muudatusettepanek 97

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram

Komisjoni ettepanek

Artikkel 4 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele

Muudatusettepanek

1. jaanuaril 2015 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele

erandile.

erandile.

Or. de

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite pikema tootmistsükli tõttu peaks järkjärguline üleminekuperiood algama 2015. aastal, sest 2014. aastal müüidavad sõidukid on praegu juba arenduses või tootmises.

Muudatusettepanek 98

Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Boguslaw Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Muudatusettepanek

1. jaanuaril 2015 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste **komplektsete** tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Or. en

Selgitus

Võttes arvesse, et väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul, nõutakse rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi. Direktiivi 2007/46/EÜ tüüvikinnituse kohta kohaldatakse kõigi komplektsete sõidukite suhtes alates maist 2013. Aasta 2014 on esimene täielik kalendriaasta, mil avalikustatakse andmed CO₂-heite ja komplektsete sõidukite massi kohta. Tootjad saavad need andmed, et hinnata sõiduki massi mõju sõidukite keskmisele heitetasemele 2015. aasta teises pooles. Komplektsete sõidukite heite hõlmamine ei tohiks toimuda seega enne 2016. aastat.

Muudatusettepanek 99
Frédérique Ries

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Muudatusettepanek

1. jaanuaril 2013 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Or. fr

Selgitus

Euroopa Komisjon teatas 2007. aastal oma vahe-eesmärgid: 175 g/km aastaks 2012 ja 160 g/km aastaks 2015. Need on mõistlikud eesmärgid, mida on asjakohane järgida, selleks et algatada praegu innovatiivset tööstuspoliitikat, mis võimaldaks ELil jõuda 2020. aastaks tasemele 125 g/km.

Muudatusettepanek 100
Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Muudatusettepanek

1. jaanuaril 2015 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste **komplektsete** tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Or. en

Justification

Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO₂ emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emission of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.

Muudatusettepanek 101 **Adina-Ioana Vălean**

Ettepanek võtta vastu määrus **Artikkel 4 – lõik 1**

Komisjoni ettepanek

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Muudatusettepanek

1. jaanuaril 2015 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste **komplektsete** tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Or. en

Justification

Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO₂ emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emission of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.

Muudatusettepanek 102
Sergio Berlato

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Muudatusettepanek

1. jaanuaril 2015 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste **komplektsete** tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Or. en

Selgitus

Võttes arvesse, et väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul, nõutakse rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi. Direktiivi 2007/46/EÜ tüübikinnituse kohta kohaldatakse kõigi komplektsete sõidukite suhtes alates maist 2013. Aasta 2014 on esimene täielik kalendriaasta, mil avalikustatakse andmed CO₂-heite ja komplektsete sõidukite massi kohta. Tootjad saavad need andmed, et hinnata sõiduki massi mõju sõidukite keskmisele heitetasemele 2015. aasta teises pooles. Komplektsete sõidukite heite hõlmamine ei tohiks toimuda seega enne 2016. aastat.

Muudatusettepanek 103
Mario Pirillo

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10

Muudatusettepanek

1. jaanuaril 2015 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste **komplektsete** tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on

kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Or. en

Muudatusettepanek 104

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Muudatusettepanek

1. jaanuaril 2013 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületa eriheite sihttasest, mis on kindlaks määratud vastavalt I lisale või, kui tootja suhtes on tehtud artikli 10 kohane erand, siis vastavalt kõnealusele erandile.

Or. en

Selgitus

Kooskõlastamaks käesolevat määrust autosid ja süsinikdioksiidiheidet käsitleva määrusega, mis jõustub 2015. aastal.

Muudatusettepanek 105

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Iga tootja puhul võetakse CO₂ eriheite kindlaksmääramisel arvesse järgmisi protsendimäärasid, mis näitavad, kui palju on asjakohasel aastal registreeritud

Muudatusettepanek

välja jäetud

iga tootja uusi väikese tarbesõidukeid:

- 75 % 2014. aastal,
- 80 % 2015. aastal,
- 100 % alates 2016. aastast.

Or. de

Selgitus

Ülemineku periood tähendab vaid seda, et määrus jõustub veel hiljem kui ette nähtud. See põhjustaks selle, et tootjad ei peaks kuni 2016. aastani rakendama peaaegu mingeid meetmeid CO₂-heite vähendamiseks.

Muudatusettepanek 106
Carl Schlyter, Rebecca Harms

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Iga tootja puhul võetakse CO₂ eriheite kindlaksmääramisel arvesse järgmisi protsendimäärasid, mis näitavad, kui palju on asjakohasel aastal registreeritud iga tootja uusi väikese tarbesõidukeid:

- 75 % 2014. aastal,
- 80 % 2015. aastal,
- 100 % alates 2016. aastast.

Muudatusettepanek

2012. ja 2013. aastal kasutatakse iga tootja sõidukite hindamisel vastavalt artiklile 7 uute väikeste tarbesõidukite puhul mittesiduvat keskmist CO₂-heite sihttasest 175 g CO₂/km.

Or. en

Selgitus

Järkjärguline lähenemisviis eksitab kodanikke ja ei ole kooskõlas hea õigusloome põhimõttega.

Muudatusettepanek 107

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Renate Sommer, Thomas Ulmer, Birgit Schnieber-Jastram

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Tootjad võtavad asjakohaseid meetmeid, et järk-järgult vähendada ELis registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmist CO₂-heidet tasemeni 135 g CO₂/km 2025. aastal. Pideva innovatsiooni edendamise eesmärgil lähtuvad tootjad järgmistest soovituslikest sihttasemetest:

– 165 g CO₂/km 2019. aastal,

– 145 g CO₂/km 2023. aastal.

Or. de

Selgitus

Et tootjad rakendaksid innovatiivseid ja kütusesäästlikke tehnoloogiaid pidevalt, peaks tootjatele kehtestama soovituslikud sihttasemed.

Muudatusettepanek 108

Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Bogusław Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – taane 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 65 % 2015. aastal,

Or. en

Selgitus

Võttes arvesse, et väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul, nõutakse rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi.

Direktiivi 2007/46/EÜ tüüvikinnituse kohta kohaldatakse kõigi komplektsete sõidukite suhtes alates maist 2013. Aasta 2014 on esimene täielik kalendriaasta, mil avalikustatakse andmed CO₂-heite ja komplektsete sõidukite massi kohta. Tootjad saavad need andmed, et hinnata sõiduki massi mõju sõidukite keskmisele heitetasemele 2015. aasta teises pooles. Komplektsete sõidukite heite hõlmamine ei tohiks toimuda seega enne 2016. aastat.

Muudatusettepanek 109
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– 75 % 2014. aastal,

Muudatusettepanek

välja jäetud

Or. en

Muudatusettepanek 110
Frédérique Ries

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– 75 % 2014. aastal,

Muudatusettepanek

välja jäetud

Or. fr

Muudatusettepanek 111
Sergio Berlato

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– 75 % 2014. aastal,

Muudatusettepanek

– 65% 2015. aastal,

– 75 % 2016. aastal,

Or. en

Selgitus

Võttes arvesse, et väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul, nõutakse rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi. Direktiivi 2007/46/EÜ tüübikinnituse kohta kohaldatakse kõigi komplektsete sõidukite suhtes alates maist 2013. Aasta 2014 on esimene täielik kalendriaasta, mil avalikustatakse andmed CO₂-heite ja komplektsete sõidukite massi kohta. Tootjad saavad need andmed, et hinnata sõiduki massi mõju sõidukite keskmisele heitetasemele 2015. aasta teises pooles. Komplektsete sõidukite heite hõlmamine ei tohiks toimuda seega enne 2016. aastat.

Muudatusettepanek 112

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– 75 % 2014. aastal,

Muudatusettepanek

– 75 % 2015. aastal,

Or. de

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite pikema tootmistsükli tõttu peaks järkjärguline üleminekuperiood algama 2015. aastal, sest 2014. aastal müüidavad sõidukid on praegu juba arenduses või tootmises.

Muudatusettepanek 113

Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– 75 % 2014. aastal,

Muudatusettepanek

– 65 % 2014. aastal,

Or. en

Selgitus

Tähtis on, et uute väikeste tarbesõidukite puhul oleks rakendusperiood sarnane sõiduautodele antud 3aastasele perioodile. Väikeste tarbesõidukite arendusetapp kestab umbes 7 aastat, samas kui sõiduautode puhul kestab see 5 aastat. Väikeste tarbeautode tootmistsükkel kestab kauem kui 10 aastat ja sõiduautode puhul võib see kesta 5–7 aastat.

Muudatusettepanek 114

Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– 75 % 2014. aastal,

Muudatusettepanek

– 65 % 2015. aastal,

Or. en

Justification

Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO₂ emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emission of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.

Muudatusettepanek 115

Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Bogusław Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– 75 % 2014. aastal,

Muudatusettepanek

– 75 % 2016. aastal,

Selgitus

Võttes arvesse, et väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul, nõutakse rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi. Direktiivi 2007/46/EÜ tüübikinnituse kohta kohaldatakse kõigi komplektsete sõidukite suhtes alates maist 2013. Aasta 2014 on esimene täielik kalendriaasta, mil avalikustatakse andmed CO₂-heite ja komplektsete sõidukite massi kohta. Tootjad saavad need andmed, et hinnata sõiduki massi mõju sõidukite keskmisele heitetasemele 2015. aasta teises pooles. Komplektsete sõidukite heite hõlmamine ei tohiks toimuda seega enne 2016. aastat.

Muudatusettepanek 116

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– 75 % **2014. aastal**,

Muudatusettepanek

– 75 % **2013. aastal**,

Selgitus

Kooskõlastamaks käesolevat määrust autosid ja süsinikdioksiidiheidet käsitleva määrusega, mis jõustub 2015. aastal.

Muudatusettepanek 117

Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– 75 % **2014. aastal**,

Muudatusettepanek

– 65 % **2015. aastal**,

Muudatusettepanek 118
Mario Pirillo

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– 75 % 2014. aastal,

Muudatusettepanek

– 75 % 2015. aastal,

Or. en

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul ja nõuavad rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi.

Muudatusettepanek 119
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– 80% 2015. aastal,

Muudatusettepanek

välja jäetud

Or. en

Muudatusettepanek 120
Frédérique Ries

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– 80 % 2015. aastal,

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 121

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram, Elisabetta Gardini

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– 80 % **2015. aastal**,

Muudatusettepanek

– 80 % **2016. aastal**,

Or. de

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite pikema tootmistsükli tõttu peaks järkjärguline üleminekuperiood algama 2015. aastal, sest 2014. aastal müüidavad sõidukid on praegu juba arenduses või tootmises.

Muudatusettepanek 122

Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– **80 %** 2015. aastal,

Muudatusettepanek

– **75 %** 2015. aastal,

Or. en

Selgitus

Tähtis on, et uute väikeste tarbesõidukite puhul oleks rakendusperiood sarnane sõiduautodele antud 3aastasele perioodile. Väikeste tarbesõidukite arendusetapp kestab umbes 7 aastat, samas kui sõiduautode puhul kestab see 5 aastat. Väikeste tarbeautode tootmistsükkel kestab kauem kui 10 aastat ja sõiduautode puhul võib see kesta 5–7 aastat.

Muudatusettepanek 123
Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– 80 % 2015. aastal,

Muudatusettepanek

– 75 % 2016. aastal,

Or. en

Justification

Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO2 emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emission of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.

Muudatusettepanek 124

Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Boguslaw Sonik, Rosario Crocetta, Licia Ronzulli

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– 80 % 2015. aastal,

Muudatusettepanek

– 80 % 2017. aastal,

Or. en

Selgitus

Võttes arvesse, et väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul, nõutakse rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi. Direktiivi 2007/46/EÜ tüüvikinnituse kohta kohaldatakse kõigi komplektsete sõidukite suhtes

alates maist 2013. Aasta 2014 on esimene täielik kalendriaasta, mil avalikustatakse andmed CO₂-heite ja komplektsete sõidukite massi kohta. Tootjad saavad need andmed, et hinnata sõiduki massi mõju sõidukite keskmisele heitetasemele 2015. aasta teises pooles. Komplektsete sõidukite heite hõlmamine ei tohiks toimuda seega enne 2016. aastat.

Muudatusettepanek 125

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 80 % **2015. aastal**,

– 80 % **2014. aastal**,

Or. en

Selgitus

Kooskõlastamaks käesolevat määrust autosid ja süsinikdioksiidiheidet käsitleva määrusega, mis jõustub 2015. aastal.

Muudatusettepanek 126

Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 80 % **2015. aastal**,

– 75 % **2016. aastal**,

Or. en

Muudatusettepanek 127

Sergio Berlato

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– 80 % **2015. aastal**,

Muudatusettepanek

– 80 % **2017. aastal**,

Or. en

Selgitus

Võttes arvesse, et väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul, nõutakse rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi. Direktiivi 2007/46/EÜ tüüvikinnituse kohta kohaldatakse kõigi komplektsete sõidukite suhtes alates maist 2013. Aasta 2014 on esimene täielik kalendriaasta, mil avalikustatakse andmed CO₂-heite ja komplektsete sõidukite massi kohta. Tootjad saavad need andmed, et hinnata sõiduki massi mõju sõidukite keskmisele heitetasemele 2015. aasta teises pooles. Komplektsete sõidukite heite hõlmamine ei tohiks toimuda seega enne 2016. aastat.

Muudatusettepanek 128

Mario Pirillo

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– 80 % **2015. aastal**,

Muudatusettepanek

– 80 % **2016. aastal**,

Or. en

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul ja nõuavad rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi.

Muudatusettepanek 129

Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 80 % 2017. aastal,

Or. en

Muudatusettepanek 130
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 100 % alates 2016. aastast.

välja jäetud

Or. en

Muudatusettepanek 131
Frédérique Ries

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 100 % alates 2016. aastast.

välja jäetud

Or. fr

Muudatusettepanek 132
Elisabetta Gardini, Salvatore Tatarella, Oreste Rossi, Paolo Bartolozzi, Bogusław Sonik,
Rosario Crocetta, Licia Ronzulli

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 100 % alates 2016. aastast.

– 100 % alates 2018. aastast.

Alates 1. jaanuarist 2016 võetakse iga tootja CO₂ eriheite keskmise taseme kindlaksmääramisel arvesse ka kompleksed sõidukid.

Or. en

Selgitus

Võttes arvesse, et väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul, nõutakse rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi. Direktiivi 2007/46/EÜ tüüvikinnituse kohta kohaldatakse kõigi komplekssete sõidukite suhtes alates maist 2013. Aasta 2014 on esimene täielik kalendriaasta, mil avalikustatakse andmed CO₂-heite ja komplekssete sõidukite massi kohta. Tootjad saavad need andmed, et hinnata sõiduki massi mõju sõidukite keskmisele heitetasemele 2015. aasta teises pooles. Komplekssete sõidukite heite hõlmamine ei tohiks toimuda seega enne 2016. aastat.

Muudatusettepanek 133
Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– 100 % alates **2016. aastast**.

Muudatusettepanek

– 100 % alates **2018. aastast**.

Alates 1. jaanuarist 2016 võetakse iga tootja CO₂ eriheite keskmise taseme kindlaksmääramisel arvesse ka kompleksed sõidukid.

Or. en

Muudatusettepanek 134
Sergio Berlato

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– 100 % alates **2016. aastast**.

Muudatusettepanek

– 100 % alates **2018. aastast**.

Alates 1. jaanuarist 2016 võetakse iga tootja CO₂ eriheite keskmise taseme kindlaksmääramisel arvesse ka kompleksed sõidukid.

Or. en

Selgitus

Võttes arvesse, et väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul, nõutakse rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi. Direktiivi 2007/46/EÜ tüübikinnituse kohta kohaldatakse kõigi komplekssete sõidukite suhtes alates maist 2013. Aasta 2014 on esimene täielik kalendriaasta, mil avalikustatakse andmed CO₂-heite ja komplekssete sõidukite massi kohta. Tootjad saavad need andmed, et hinnata sõiduki massi mõju sõidukite keskmisele heitetasemele 2015. aasta teises pooles. Komplekssete sõidukite heite hõlmamine ei tohiks toimuda seega enne 2016. aastat.

Muudatusettepanek 135

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– 100 % alates **2016. aastast**.

Muudatusettepanek

– 100 % alates **2015. aastast**.

Or. en

Selgitus

Kooskõlastamaks käesolevat määrust autosid ja süsinikdioksiidiheidet käsitleva määrusega, mis jõustub 2015. aastal.

Muudatusettepanek 136
Mario Pirillo

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– 100 % alates **2016. aastast**.

Muudatusettepanek

– 100 % alates **2018. aastast**.

Or. en

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite arendus- ja tootmistsüklid on palju pikemad kui sõiduautode puhul ja nõuavad rohkem teostusaega ja pikemat järkjärgulise ülemineku perioodi.

Muudatusettepanek 137
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– **100** % alates 2016. aastast.

Muudatusettepanek

– **80** % alates 2016. aastast.

Or. en

Selgitus

Tähtis on, et uute väikeste tarbesõidukite puhul oleks rakendusperiood sarnane sõiduautodele antud 3aastasele perioodile. Väikeste tarbesõidukite arendusetapp kestab umbes 7 aastat, samas kui sõiduautode puhul kestab see 5 aastat. Väikeste tarbeautode tootmistsükel kestab kauem kui 10 aastat ja sõiduautode puhul võib see kesta 5–7 aastat.

Muudatusettepanek 138

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– 100 % alates **2016. aastast**.

Muudatusettepanek

– 100 % alates **2017. aastast**.

Or. de

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite pikema tootmistsükli tõttu peaks järkjärguline üleminekuperiood algama 2015. aastal, sest 2014. aastal müüdavad sõidukid on praegu juba arenduses või tootmises.

Muudatusettepanek 139

Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

– **100 % alates 2016. aastast**.

Muudatusettepanek

– **80 % 2017. aastal**,

Or. en

Justification

Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO2 emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emissions of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.

Muudatusettepanek 140
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 100 % alates **2016. aastast**.

– 100 % alates **2017. aastast**.

Or. en

Selgitus

Tähtis on, et uute väikeste tarbesõidukite puhul oleks rakendusperiood sarnane sõiduautodele antud 3aastasele perioodile. Väikeste tarbesõidukite arendusetapp kestab umbes 7 aastat, samas kui sõiduautode puhul kestab see 5 aastat. Väikeste tarbeautode tootmistsükkel kestab kauem kui 10 aastat ja sõiduautode puhul võib see kesta 5–7 aastat.

Muudatusettepanek 141
Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 2 – taane 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 100 % alates **2016. aastast**.

– 100% alates **2018. aastast**.

Or. en

Justification

Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO2 emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emission of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles

emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.

Muudatusettepanek 142
Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Alates 1. jaanuarist 2016 võetakse iga tootja CO₂ erihte keskmise taseme kindlaksmääramisel arvesse ka kompleksed sõidukid.

Or. en

Justification

Given that the development and production cycles for LCVs are much longer than for passenger cars, more lead-time and a longer phase-in period are required. Concerning completed vehicles, The Whole Vehicle Type Approval (Directive 2007/46/EC) will only be applied on all types of completed vehicles from May 2013 onwards. 2014 will therefore be the first full calendar year of monitoring and collecting the CO₂ emissions and mass of completed vehicles according to new procedure available. Manufacturers will therefore only receive the data on completed vehicles and therefore assess their impact on the average emission of their own whole fleet in the second half of 2015. Inclusion of completed vehicles emissions in the average of manufacturers should therefore not take place before 2016 due to lack of data availability before and initial risk of data errors.

Muudatusettepanek 143
Mario Pirillo

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Alates 1. jaanuarist 2016 võetakse iga tootja CO₂ erihte keskmise taseme kindlaksmääramisel arvesse ka kompleksed sõidukid.

Selgitus

Komplektsete sõidukite õigusaktidesse lisamine ei tohiks toimuda varem kui 2016. aastal seoses andmete kättesaadavuse puudumisega ja veaohuga andmetes.

Muudatusettepanek 144
Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Erisoodustused

välja jäetud

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

– 2,5-le väikesele tarbesõidukile 2014. aastal,

– 1,5-le väikesele tarbesõidukile 2015. aastal,

– 1-le väikesele tarbesõidukile 2016. aastal.

Selgitus

Erisoodustused takistavad eesmärgile jõudmist. Lõpuks põhjustavad need suuremat CO₂-heidet, sest säästlikele sõidukitele vastukaaluks on olemas palju kütust neelavaid sõidukeid.

Muudatusettepanek 145
Chris Davies, Corinne Lepage

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 5 a

Kiiruspiirikud

Kiiruspiirikud võetakse kasutusele 2015. aastaks, et piirata artiklis 2 nimetatud uute M2-, N1- ja N2-kategooria mootorsõidukite maksimumkiirust 110 kilomeetrini tunnis.

Or. en

Selgitus

Kaubikute ja väikeste tarbesõidukite kütusesäästlikkus langes ajavahemikul 2001-2007, põhjustades äriklientidele tegevuskulude suurenemist. ELi 2020. aasta ettevõtete parema konkurentsivõimega seotud eesmärkide saavutamiseks on väga oluline vähendada mittevajalikke transpordikulusid. Ettevõtluse tarbeks kasutatavatele autodele paigaldatud mootorid peavad olema selleks otstarbeks sobivad, mitte olema keerulise ehitusega sobimaks kasutamiseks kiirteedel. Kiiruspiirik, mis on seatud 110 kilomeetrile tunnis (68 miilile tunnis), võimaldaks tootjatel väiksemate kuludega heite vähendamise eesmärke täita.

Muudatusettepanek 146

Judith A. Merkies, Gilles Pargneaux, Kriton Arsenis, Sabine Wils, Marisa Matias

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 5 a

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et tema väikesed tarbesõidukid varustatakse kiiruspiirikuga, mille maksimumkiirus seatakse 100 kilomeetrile tunnis.

Or. en

Selgitus

Arukad kiirusepiirikud mõjutavad kütusekulu nii otseselt kui ka kaudselt. Otsese mõjuna nõuab aeglasem sõit vähem kütust. Kaudseks mõjuks võib pidada maksimaalse sõidukiiruse määramist, mis võimaldab jõuülekande täpset optimeerimist konkreetse kiiruse jaoks, mis võib veelgi vähendada heitkoguseid. CO₂-heide on palju suurem muutuvates liiklusoludes (peatumised ja kohaltvõttud) ning suuremal kiirusel kui 120 km/h. Hinnanguliselt on arukate kiiruspiirikutega võimalik CO₂-heidet vähendada u 15 %.

Muudatusettepanek 147

Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 5 a

**Konkreetsed heite sihttasemed
alternatiivkütustega käitatavate sõidukite
puhul**

Selleks et kindlaks teha, kas tootja peab kinni oma artiklis 4 nimetatud CO₂ eriheite sihttasemest, vähendatakse kuni 31. detsembrini 2018 iga ühenduse asjaomastele õigusaktidele või Euroopa tehnilistele normidele vastava sõiduki osas, mis kasutab 85 % bioetanooli sisaldusega bensiini ja bensiini segu („E85”), CO₂-heidet 5 %, võttes arvesse biokütuste kasutamisega seotud tehnilisi ja heitkoguseid vähendavaid võimalusi. Nimetatud vähendamist kohaldatakse ainult juhul, kui vähemalt 30 % bensiinjaamadest liikmesriigis, kus sõiduk on registreeritud, pakub sellist alternatiivkütust, mis vastab ühenduse asjaomastes õigusaktides biokütuste suhtes kehtestatud säästvuse kriteeriumidele.

Or. de

Selgitus

Biokütuste infrastruktuuri arendamine võib viia sõidukipargi olulise CO₂-heite vähenemiseni põhimõtte „allikast ratasteni” alusel. Eeskiri alternatiivkütust kasutavate väikeste tarbesõidukite jaoks tuleks seepärast võtta vastu sarnaselt sõiduautode CO₂-heite vähendamise määrusele (EÜ) nr 443/2009.

Muudatusettepanek 148
Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 5 a
Kiiruspiirikud

***Alates 2014. aasta 1. jaanuarist
kindlustavad väikeste tarbesõidukite
tootjad, et kõik artiklis 2 nimetatud uued
väikesed tarbesõidukid on varustatud
kiiruspiirikuga, mis piirab kõnealuste
sõidukite maksimumkiirust 120
kilomeetrit tunnis.***

Or. de

Selgitus

Kõigis teistes tarbesõidukite klassides on kiiruspiirikud juba kasutusele võetud. See ei kujuta tehnilist probleemi ja paigaldamine ei põhjusta nimetamisväärseid kulusid. Tootjatele huuakse eelis arendada välja väiksemaid ja tõhusamaid mootoreid, mis eraldavad vähem CO₂-heidet.

Muudatusettepanek 149
Kathleen Van Brempt

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 5 a

...

1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et tema väikesed tarbesõidukid varustatakse kiiruspiirikutega. Suurima kiiruse, millele kõnealused seadmed seatakse, määravad kindlaks liikmesriigid.

Or. en

Justification

Speed limiters reduce fuel consumption both directly and indirectly. As a direct effect driving slower requires less fuel consumption. As an indirect effect, capping maximum speeds allows precise optimisation of drivetrains for that specific speed. The CO2 emission strongly grows in dynamic traffic situations (stop and go) and with a speed higher than 120 km per hour. The CO2 reduction that can be reached using an intelligent speed limitation device is estimated to be around 15%. Allowing each member state to determine at which maximum speed the limiters will be set, enables them to choose the maximum speed that best suites the speed regulations in their country.