



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

2009/0173(COD)

21.5.2010

MUUDATUSETTEPANEKUD 150–313

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\817674ET.doc

PE442.834v01-00

ET

Ühinenud mitmekesisuses

ET

AM_Com_LegReport

Muudatusettepanek 150
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 5
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.

Or. en

Selgitus

Erisoodustused eriti väikese CO₂-heitega sõidukite jaoks alandavad oluliselt CO₂-säästu, mida selle õigusaktiga taotletakse. Seda sellepärast, et tootjad vähendaksid tõenäoliselt jõupingutusi tavasõidukite osas. Tavasõidukeid kasutatakse siiski veel paljude aastate jooksul, nii et nende tekitatav kliimakahju oleks märksa suurem kui väikese CO₂-heitega sõidukite edendamisest saadav ajutine kasu.

Muudatusettepanek 151
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 5
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.

Or. en

Muudatusettepanek 152

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

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

CO₂ keskmise eriheite arvutamisel vastab iga uus väike tarbesõiduk, mille CO₂ eriheide on väiksem kui **50 % I lisas toodud CO₂ eriheite soovituslikust tasemest.**

Or. de

Selgitus

Heiteid vähendavate tehnoloogiate standardse paigaldamise edendamiseks väikestesse tarbesõidukitesse tuleb luua konkreetseid stiimuleid. Selleks tuleks laiendada niisugustele väikeste tarbesõidukite tehtavate soodustuste tingimuste ja kestuse aktsepteerimist, mille CO₂ eriheide on alla poole sarnaste väikeste tarbesõidukite eriheitest.

Muudatusettepanek 153

Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

CO₂ keskmise eriheite arvutamisel vastab iga uus väike tarbesõiduk, mille CO₂

Muudatusettepanek

CO₂ keskmise eriheite arvutamisel vastab iga uus väike tarbesõiduk, mille CO₂

eriheide on **vähem kui 50 g CO₂/km**:

eriheide on vähem kui **50% sõiduki
eriheite sihttasemest vastavalt I lisale**:

Or. en

Selgitus

Super Credits based on a relative system (instead of an absolute threshold of 50g CO₂/km) provide higher incentives for a broader application of CO₂ cutting new breakthrough technologies. Manufacturers invest a lot of money in the development and deployment of new breakthrough technologies without knowing whether they will succeed. The high risk and uncertainties of investments by manufacturers (market acceptance, new infrastructure availability, technology ability, etc.) and the fact that new breakthrough technologies will not contribute significantly in the 2020-25 timeframe, requires an extension of the period of super credits.

Muudatusettepanek 154

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

CO₂ keskmise eriheite arvutamisel vastab iga uus väike tarbesõiduk, mille CO₂ eriheide on vähem kui **50% sõiduki
eriheite sihttasemest vastavalt I lisale**:

Or. en

Muudatusettepanek 155

Chris Davies

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

**CO₂ keskmise eriheite arvutamisel vastab iga uus väike tarbesõiduk, mille eriheide ületab rohkem kui 15% võrra sõiduki
eriheite sihttaseme vastavalt I lisale:
– 1,5-le väikesele tarbesõidukile 2014.
aastal,**

– 2-le väikesele tarbesõidukile 2015. aastal,
– 2,5-le väikesele tarbesõidukile alates 2016. aastast.

Or. en

Selgitus

Et edendada innovatsiooni ja vähendada ettevõtjate (kasutajate) kulusid, peaks õigusakt julgustama säästlikuma kütusetarbimisega ja väiksemate heitkogustega kaubikute ja väikeste tarbesõidukite väljatöötamist. Samuti peaks see pidurdama selliste autode tootmist, mille kasutamine on kulukas ja mille heitkogused on tarbetult suured.

Muudatusettepanek 156
Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Iga väikeste tarbesõidukite tootja tagab 1. jaanuaril 2014. aastal algavaks kalendriaastaks ja igaks järgnevaks kalendriaastaks, et tema väikesed tarbesõidukid on varustatud kiiruspiirikutega, mille maksimumkiirus on 100 km/tunnis.

Or. en

Selgitus

Teadusuuringute tulemused näitavad, et kiiruse piiranguga 100 km/tunnis väheneb väikeste tarbesõidukite CO₂ heide kuni 8%. Samuti vähendaks kiiruse piiramine müra ning suurendaks kõigi liiklejate ohutust.

Muudatusettepanek 157
Vittorio Prodi

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 5a
Kiiruspiirikud

Kiiruspiirikud võetakse kasutusele 2015. aastaks, et piirata artiklis 2 nimetatud uute mootorsõidukite maksimumkiirust nii, et see väheneks vastavalt kandevõime suurenemisele.

Or. en

Muudatusettepanek 158
Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – esimene taane

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

välja jäetud

Or. en

Muudatusettepanek 159
Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – esimene taane

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

- 2-le väikesele tarbesõidukile aastatel 2015–2025,

Or. en

Selgitus

Super Credits based on a relative system (instead of an absolute threshold of 50g CO2/km) provide higher incentives for a broader application of CO2 cutting new breakthrough technologies. Manufacturers invest a lot of money in the development and deployment of new breakthrough technologies without knowing whether they will succeed. The high risk and uncertainties of investments by manufacturers (market acceptance, new infrastructure

availability, technology ability, etc.) and the fact that new breakthrough technologies will not contribute significantly in the 2020-25 timeframe, requires an extension of the period of super credits.

Muudatusettepanek 160

Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – esimene taane

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

– **3,5-le** väikesele tarbesõidukile 2014. aastal,

Or. en

Selgitus

Erisoodustused võivad olla stiimuliks vähese CO₂-heitega väikeste tarbesõidukite tootmiseks. Investeeringukulud on suuremad ja seepärast on vaja erisoodustuste tähtaega pikendada.

Muudatusettepanek 161

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

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – taane 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

2-le väikesele tarbesõidukile **2015.** aastal,

Or. de

Selgitus

Heiteid vähendavate tehnoloogiate standardse paigaldamise edendamiseks väikestesse tarbesõidukitesse tuleb luua konkreetseid stiimuleid. Selleks tuleks laiendada niisugustele väikeste tarbesõidukite tehtavate soodustuste tingimuste ja kestuse aktsepteerimist, mille CO₂ eriheide on alla poole sarnaste väikeste tarbesõidukite eriheitest.

Muudatusettepanek 162
Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – teine taane

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

välja jäetud

Or. en

Selgitus

Super Credits based on a relative system (instead of an absolute threshold of 50g CO₂/km) provide higher incentives for a broader application of CO₂ cutting new breakthrough technologies. Manufacturers invest a lot of money in the development and deployment of new breakthrough technologies without knowing whether they will succeed. The high risk and uncertainties of investments by manufacturers (market acceptance, new infrastructure availability, technology ability, etc.) and the fact that new breakthrough technologies will not contribute significantly in the 2020-25 timeframe, requires an extension of the period of super credits.

Muudatusettepanek 163
Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – teine taane

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

- 2 -le väikesele tarbesõidukile aastatel 2015 –2025,

Or. en

Selgitus

Super Credits based on a relative system (instead of an absolute threshold of 50g CO₂/km) provide higher incentives for a broader application of CO₂ cutting new breakthrough technologies. Manufacturers invest a lot of money in the development and deployment of new breakthrough technologies without knowing whether they will succeed. The high risk and uncertainties of investments by manufacturers (market acceptance, new infrastructure availability, technology ability, etc.) and the fact that new breakthrough technologies will not contribute significantly in the 2020-25 timeframe, requires an extension of the period of super credits.

Muudatusettepanek 164
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – teine taane

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

– **3,5-le** väikesele tarbesõidukile 2015.
aastal,

Or. en

Selgitus

Erisoodustused võivad olla stiimuliks vähese CO₂-heitega väikeste tarbesõidukite tootmiseks. Investeeringuskulud on suuremad ja seepärast on vaja erisoodustuste tähtaega pikendada.

Muudatusettepanek 165

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – taane 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

2-le väikesele tarbesõidukile **2016.** aastal,

Or. de

Selgitus

Heiteid vähendavate tehnoloogiate standardse paigaldamise edendamiseks väikestesse tarbesõidukitesse tuleb luua konkreetseid stiimuleid. Selleks tuleks laiendada niisugustele väikeste tarbesõidukite tehtavate soodustuste tingimuste ja kestuse aktsepteerimist, mille CO₂ eriheide on alla poole sarnaste väikeste tarbesõidukite eriheitest.

Muudatusettepanek 166
Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – kolmas taane

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 1-le väikesele tarbesõidukile 2016. aastal.

välja jäetud

Or. en

Selgitus

Super Credits based on a relative system (instead of an absolute threshold of 50g CO₂/km) provide higher incentives for a broader application of CO₂ cutting new breakthrough technologies. Manufacturers invest a lot of money in the development and deployment of new breakthrough technologies without knowing whether they will succeed. The high risk and uncertainties of investments by manufacturers (market acceptance, new infrastructure availability, technology ability, etc.) and the fact that new breakthrough technologies will not contribute significantly in the 2020-25 timeframe, requires an extension of the period of super credits.

Muudatusettepanek 167

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – kolmas taane

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 1-le väikesele tarbesõidukile 2016. aastal.

välja jäetud

Or. en

Muudatusettepanek 168

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

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – taane 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– 1-le väikesele tarbesõidukile 2016. aastal.

**2-le väikesele tarbesõidukile 2017. aastal,
2-le väikesele tarbesõidukile 2018. aastal,
2-le väikesele tarbesõidukile 2019. aastal,**

*2-le väikesele tarbesõidukile 2020. aastal,
2-le väikesele tarbesõidukile 2021. aastal,
2-le väikesele tarbesõidukile 2022. aastal,
2-le väikesele tarbesõidukile 2023. aastal,
2-le väikesele tarbesõidukile 2024. aastal,
– 1-le väikesele tarbesõidukile 2025.
aastal.*

Or. de

Selgitus

Heiteid vähendavate tehnoloogiate standardse paigaldamise edendamiseks väikestesse tarbesõidukitesse tuleb luua konkreetseid stiimuleid. Selleks tuleks laiendada niisugustele väikeste tarbesõidukite tehtavate soodustuste tingimuste ja kestuse aktsepteerimist, mille CO2 eriheide on alla poole sarnaste väikeste tarbesõidukite eriheitest.

Muudatusettepanek 169
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – kolmas taane

Komisjoni ettepanek

– **1-le** väikesele tarbesõidukile 2016. aastal.

Muudatusettepanek

– **2,5-le** väikesele tarbesõidukile 2016. aastal.

Or. en

Selgitus

Erisoodustused võivad olla stiimuliks vähese CO2-heitega väikeste tarbesõidukite tootmiseks. Investeeringuskulud on suuremad ja seepärast on vaja erisoodustuste tähtaega pikendada.

Muudatusettepanek 170
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – kolmas a taane (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**– 1,5-le väikesele tarbesõidukile 2017.
aastal,**

Or. en

Selgitus

*Erisoodustused võivad olla stiimuliks vähese CO2-heitega väikeste tarbesõidukite tootmiseks.
Investeeringiskulud on suuremad ja seepärast on vaja erisoodustuste tähtaega pikendada.*

**Muudatusettepanek 171
Elena Oana Antonescu**

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – kolmas b taane (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**– 1-le väikesele tarbesõidukile 2018.
aastal.**

Or. en

Selgitus

*Erisoodustused võivad olla stiimuliks vähese CO2-heitega väikeste tarbesõidukite tootmiseks.
Investeeringiskulud on suuremad ja seepärast on vaja erisoodustuste tähtaega pikendada.*

**Muudatusettepanek 172
Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Theodoros Skylakakis, Horst Schnellhardt,
Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram**

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**Artikkel 7 a
Teave**

**1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal
ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga**

väikeste tarbesõidukite tootja, et ostjatele esitatakse teave tootja automudelite keskmine CO2 eriheite ning kütusekulu kohta.

Or. de

Selgitus

Valdavalt ettevõtlusega tegelevate ostjate jaoks on sõiduki kütusekulu ostuotsuse tegemisel määrava tähtsusega kriteerium. Seetõttu tuleb vastav teave ostjatele esitada.

Muudatusettepanek 173

Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2012** ja igal järgmisel kalendriaastal talletavad liikmesriigid andmed iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt II lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele liikmesriikides. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine.

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2013** ja igal järgmisel kalendriaastal talletavad liikmesriigid andmed iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt II lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele liikmesriikides. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine.

Or. en

Selgitus

Consistency reasons. Monitoring should go in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers. Multi-stage vehicles will be covered by the European Type Approval Scheme only as of April 2013 (currently national solutions, some MS do not address a CO2 value). Before this date it is not possible to monitor sufficiently multi-stage vehicles. A pilot exercise should cover properly a monitoring of multi-stage vehicles and should include the same lead-time as for other vehicle categories (e.g. M1). Vehicle manufacturers should get permanent access to the manufacturer specific data monitored by Member States already during the monitoring year. Such a regular data provision to manufacturers helps the industry to correct data already during the monitoring year and thus reduces the possibilities of data inconsistencies when the Commission

provisionally calculates the average CO2 emissions in the preceding year.

Muudatusettepanek 174

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2012** ja igal järgmisel kalendriaastal talletavad liikmesriigid andmed iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt II lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele liikmesriikides. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine.

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2011** ja igal järgmisel kalendriaastal talletavad liikmesriigid andmed iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt II lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele liikmesriikides. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine.

Or. de

Muudatusettepanek 175

Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2012** ja igal järgmisel kalendriaastal talletavad liikmesriigid andmed iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt II lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele liikmesriikides. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine.

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2014** ja igal järgmisel kalendriaastal talletavad liikmesriigid andmed iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt II lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele liikmesriikides. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine.

Or. en

Selgitus

Vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ lisale XIX on jõustumiskuupäev N1-kategooria uute mootorsõidukite jaoks 23. aprill 2013, seepärast ei saa seda sätet kohaldada 2012. aastast. Täpne süsteem CO₂-heite kindlaksmääramiseks on paigas parimal juhul alates 2014. aastast, võttes arvesse, et süsteeme tuleb täiustada ja mõõtmiskord läbi vaadata.

Muudatusettepanek 176

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2012** ja igal järgmisel kalendriaastal talletavad liikmesriigid andmed iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt II lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele liikmesriikides. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine.

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2013** ja igal järgmisel kalendriaastal talletavad liikmesriigid andmed iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta vastavalt II lisa A osale. Nimetatud andmed tehakse kättesaadavaks tootjatele ja nende määratud importijatele või esindajatele liikmesriikides. Liikmesriigid teevad kõik endast oleneva, et tagada aruandvate asutuste läbipaistev tegutsemine.

Or. en

Selgitus

Monitoring should be in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers. As multi-stage vehicles will be covered by Directive 2007/46/EC (Type-approval) only as of April 2013, it will not be possible to monitor multi-stage vehicles satisfactorily before this date. A pilot exercise should cover a monitoring of multi-stage vehicles and include the same lead-time as for other vehicle categories (e.g. M1). Vehicle manufacturers should get permanent access to the manufacturer specific data monitored by Member States already during the monitoring year. Such a regular data provision to manufacturers helps the industry to correct data already during the monitoring year and thus reduces the possibilities of data inconsistencies when the Commission provisionally calculates the average CO₂ emissions in the preceding year.

Muudatusettepanek 177
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Alates **2013.** aastast iga aasta 28. veebruariks määravad liikmesriigid eelmise kalendriaasta kohta kindlaks II lisa B osas loetletud andmed ja esitavad need komisjonile. Andmed edastatakse II lisa C osas esitatud vormi kohaselt.

Muudatusettepanek

2. Alates **2015.** aastast iga aasta 28. veebruariks määravad liikmesriigid eelmise kalendriaasta kohta kindlaks II lisa B osas loetletud andmed ja esitavad need komisjonile. Andmed edastatakse II lisa C osas esitatud vormi kohaselt.

Or. en

Selgitus

See muudatusettepanek on seotud muudatusettepanekuga artikli 7 lõikele 1.

Muudatusettepanek 178
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Alates **2013.** aastast iga aasta 28. veebruariks määravad liikmesriigid eelmise kalendriaasta kohta kindlaks II lisa B osas loetletud andmed ja esitavad need komisjonile. Andmed edastatakse II lisa C osas esitatud vormi kohaselt.

Muudatusettepanek

2. Alates **2014.** aastast iga aasta 28. veebruariks määravad liikmesriigid eelmise kalendriaasta kohta kindlaks II lisa B osas loetletud andmed ja esitavad need komisjonile. Andmed edastatakse II lisa C osas esitatud vormi kohaselt.

Or. en

Selgitus

Consistency reasons. Monitoring should go in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers. Multi-stage vehicles will be covered by the European Type Approval Scheme only as of April 2013 (currently national solutions, some MS do not address a CO2 value). Before this date it is not possible to monitor sufficiently multi-stage vehicles. A pilot exercise should cover properly a monitoring of multi-stage vehicles and should include the same lead-time as for other vehicle categories (e.g. M1). Vehicle manufacturers should get permanent access to the manufacturer specific

data monitored by Member States already during the monitoring year. Such a regular data provision to manufacturers helps the industry to correct data already during the monitoring year and thus reduces the possibilities of data inconsistencies when the Commission provisionally calculates the average CO2 emissions in the preceding year.

Muudatusettepanek 179

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Alates **2013.** aastast iga aasta 28. veebruariks määravad liikmesriigid eelmise kalendriaasta kohta kindlaks II lisa B osas loetletud andmed ja esitavad need komisjonile. Andmed edastatakse II lisa C osas esitatud vormi kohaselt.

Muudatusettepanek

2. Alates **2014.** aastast iga aasta 28. veebruariks määravad liikmesriigid eelmise kalendriaasta kohta kindlaks II lisa B osas loetletud andmed ja esitavad need komisjonile. Andmed edastatakse II lisa C osas esitatud vormi kohaselt.

Or. en

Selgitus

Monitoring should be in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers. As multi-stage vehicles will be covered by Directive 2007/46/EC (Type-approval) only as of April 2013, it will not be possible to monitor multi-stage vehicles satisfactorily before this date. A pilot exercise should cover a monitoring of multi-stage vehicles and include the same lead-time as for other vehicle categories (e.g. M1). Vehicle manufacturers should get permanent access to the manufacturer specific data monitored by Member States already during the monitoring year. Such a regular data provision to manufacturers helps the industry to correct data already during the monitoring year and thus reduces the possibilities of data inconsistencies when the Commission provisionally calculates the average CO2 emissions in the preceding year.

Muudatusettepanek 180

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Alates **2013.** aastast iga aasta 28. veebruariks määravad liikmesriigid eelmise

Muudatusettepanek

2. Alates **2011.** aastast iga aasta 28. veebruariks määravad liikmesriigid eelmise

kalendriaasta kohta kindlaks II lisa B osas
loetletud andmed ja esitavad need
komisjonile. Andmed edastatakse II lisa C
osas esitatud vormi kohaselt.

kalendriaasta kohta kindlaks II lisa B osas
loetletud andmed ja esitavad need
komisjonile. Andmed edastatakse II lisa C
osas esitatud vormi kohaselt.

Or. de

Muudatusettepanek 181
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 4 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Komisjon peab käesoleva artikli alusel
liikmesriikide esitatud andmete
keskregistrit ja nimetatud register on
avalik. 30. juuniks **2013** ja igal järgmisel
aastal arvutab komisjon iga tootja kohta
esialgu välja:

Muudatusettepanek

Komisjon peab käesoleva artikli alusel
liikmesriikide esitatud andmete
keskregistrit ja nimetatud register on
avalik. 30. juuniks **2013** ja igal järgmisel
aastal arvutab komisjon iga tootja kohta
esialgu välja:

Or. en

Selgitus

Sidususe tagamiseks. Seire peaks toimuma paralleelselt määruse rakendamisega, et vältida turumoonutust ja tootjate diskrimineerimist. Kogemused sõiduautosid reguleeriva määrusega näitavad raskusi järelevalvega. Eeskätt on vaja pikemat täitmisaega usaldusväärsete järelevalvesüsteemide loomiseks, kuna EL-27 tasandil ei ole praegu täielikke andmeid N1-kategooria sõidukite kohta, st lähtepunkt on keerulisem kui sõiduautode puhul.

Muudatusettepanek 182
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 4 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Komisjon peab käesoleva artikli alusel
liikmesriikide esitatud andmete
keskregistrit ja nimetatud register on
avalik. 30. juuniks **2013** ja igal järgmisel
aastal arvutab komisjon iga tootja kohta

Muudatusettepanek

Komisjon peab käesoleva artikli alusel
liikmesriikide esitatud andmete
keskregistrit ja nimetatud register on
avalik. 30. juuniks **2013** ja igal järgmisel
aastal arvutab komisjon iga tootja kohta

esialgu välja:

esialgu välja:

Or. en

Selgitus

See muudatusettepanek on seotud muudatusettepanekuga artikli 7 lõigetele 1 ja 2.

Muudatusettepanek 183

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 4 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Komisjon peab käesoleva artikli alusel liikmesriikide esitatud andmete keskregistrit ja nimetatud register on avalik. 30. juuniks **2013** ja igal järgmisel aastal arvutab komisjon iga tootja kohta esialgu välja:

Muudatusettepanek

Komisjon peab käesoleva artikli alusel liikmesriikide esitatud andmete keskregistrit ja nimetatud register on avalik. 30. juuniks **2013** ja igal järgmisel aastal arvutab komisjon iga tootja kohta esialgu välja:

Or. en

Selgitus

Sidususe tagamiseks. Seire peaks toimuma paralleelselt määruse rakendamisega, et vältida turumoonutust ja tootjate diskrimineerimist. Kogemused sõiduautosid reguleeriva määrusega näitavad raskusi järelevalvega. Eeskätt on vaja pikemat täitmisaega usaldusväärsete järelevalvesüsteemide loomiseks, kuna EL-27 tasandil ei ole praegu täielikke andmeid N1-kategooria sõidukite kohta, st lähtepunkt on keerulisem kui sõiduautode puhul.

Muudatusettepanek 184

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 - lõige 4 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Komisjon peab käesoleva artikli alusel liikmesriikide esitatud andmete keskregistrit ja nimetatud register on avalik. 30. juuniks **2013** ja igal järgmisel

Muudatusettepanek

Komisjon peab käesoleva artikli alusel liikmesriikide esitatud andmete keskregistrit ja nimetatud register on avalik. 30. juuniks **2011** ja igal järgmisel

aastal arvutab komisjon iga tootja kohta
esialgu välja:

aastal arvutab komisjon iga tootja kohta
esialgu välja:

Or. de

Muudatusettepanek 185
Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

7. **2012.** ja **2013.** kalendriaasta kohta teatab komisjon lõike 5 kohastele arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja keskmine CO2 eriheide ületab tootja eriheite sihttasest.

Muudatusettepanek

7. **2010.** ja **2011.** kalendriaasta kohta teatab komisjon lõike 5 kohastele arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja keskmine CO2 eriheide ületab tootja eriheite sihttasest.

Or. de

Muudatusettepanek 186
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

7. **2012.** ja **2013.** kalendriaasta kohta teatab komisjon lõike 5 kohastele arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja keskmine CO2 eriheide ületab tootja eriheite sihttasest.

Muudatusettepanek

7. **2014.** ja **2015.** kalendriaasta kohta teatab komisjon lõike 5 kohastele arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja keskmine CO2 eriheide ületab tootja eriheite sihttasest.

Or. en

Selgitus

See muudatusettepanek on seotud muudatusettepanekuga artikli 7 lõigetele 1 ja 2.

Muudatusettepanek 187
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

7. **2012.** ja **2013.** kalendriaasta kohta teatab komisjon lõike 5 kohastele arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja keskmine CO2 eriheide ületab tootja eriheite sihttaset.

Muudatusettepanek

7. ja 2013. kalendriaasta kohta teatab komisjon lõike 5 kohastele arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja keskmine CO2 eriheide ületab tootja eriheite sihttaset.

Or. en

Selgitus

Sidususe tagamiseks. Seire peaks toimuma paralleelselt määruse rakendamisega, et vältida turumoonutust ja tootjate diskrimineerimist.

Muudatusettepanek 188
Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 7 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

7. **2012.** ja **2013.** kalendriaasta kohta teatab komisjon lõike 5 kohastele arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja keskmine CO2 eriheide ületab tootja eriheite sihttaset.

Muudatusettepanek

7. ja 2013. kalendriaasta kohta teatab komisjon lõike 5 kohastele arvutustele tuginedes tootjale, kui komisjoni arvates tootja keskmine CO2 eriheide ületab tootja eriheite sihttaset.

Or. en

Selgitus

Sidususe tagamiseks.

Muudatusettepanek 189

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 10

Komisjoni ettepanek

10. Samuti koguvad ja teatavad liikmesriigid kooskõlas käesoleva artikliga andmed direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite (**tuletatud massiga kuni 2610 kg**) kohta ja selliste sõidukite kohta, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Muudatusettepanek

10. Samuti koguvad ja teatavad liikmesriigid kooskõlas käesoleva artikliga andmed direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite kohta ja selliste sõidukite kohta, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Or. en

Selgitus

Raskemate sõidukite väljajätmine võib oluliselt mõjutada CO₂-heite taseme vähendamise saavutamist.

Muudatusettepanek 190

Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

10 a. Alates 1. jaanuarist 2014 laiendatakse järelevalvet komplekteeritud sõidukitele.

Or. en

Selgitus

Sõltuvalt valitud lahendusest ei anna tüübikinnituse raamdirektiiv ja praegune järelevalvesüsteem tõenäoliselt töötavat lahendust komplekteeritud sõidukite osas. Kogu sõiduki tüübikinnitust (2007/46/EÜ) kohaldatakse kõigile komplekteeritud sõidukite liikidele alates 2013. aasta maist. Seetõttu laiendatakse alates 1. jaanuarist 2014 seiret komplekteeritud sõidukitele. 2014. aasta on esimene terve kalendriaasta, mil olemasoleva uue

korra järgi tehakse komplekteeritud sõidukite seiret ja kogutakse nende kohta CO₂ andmeid.

Muudatusettepanek 191

Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

10 a. Alates 1. jaanuarist 2014

laiendatakse järelevalvet komplekteeritud sõidukitele.

Or. en

Selgitus

Sõltuvalt valitud lahendusest ei anna tüüvikinnituse raamdirektiiv ja praegune järelevalvesüsteem tõenäoliselt töötavat lahendust komplekteeritud sõidukite osas. Kogu sõiduki tüüvikinnitust (2007/46/EÜ) kohaldatakse kõigile komplekteeritud sõidukite liikidele alates 2013. aasta maist. Seetõttu laiendatakse alates 1. jaanuarist 2014 seiret komplekteeritud sõidukitele. 2014. aasta on esimene terve kalendriaasta, mil olemasoleva uue korra järgi tehakse komplekteeritud sõidukite seiret ja kogutakse nende kohta CO₂ andmeid.

Muudatusettepanek 192

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 7 – lõige 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

10 a. Alates 1. jaanuarist 2014

laiendatakse järelevalvet komplekteeritud sõidukitele.

Or. en

Selgitus

Kogu sõiduki tüüvikinnitust (2007/46/EÜ) kohaldatakse kõigile komplekteeritud sõidukite liikidele alles alates 2013. aasta maist. Seetõttu laiendatakse alates 1. jaanuarist 2014 seiret komplekteeritud sõidukitele. 2014. aasta on esimene terve kalendriaasta, mil olemasoleva uue korra järgi tehakse komplekteeritud sõidukite seiret ja kogutakse nende kohta CO₂ andmeid.

Muudatusettepanek 193
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2014** ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja jaoks, kui tootja keskmine CO₂ eriheide ületab tema eriheite sihttasest.

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2015** ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja jaoks, kui tootja keskmine CO₂ eriheide ületab tema eriheite sihttasest.

Ülemäärase heite maks peaks olema sama suur kui ELi saastekvootidega kauplemise süsteemi alusel teistes sektorites makstav maks.

Or. en

Selgitus

Kavandatud ülemäärase heite maksud on täiesti proportsioonist väljas ega ole üldse võrreldavad teiste sektoritega. Need oleksid tööstusele hävitavad, kujutades endast ohtu konkurentsivõimele ja elujõulisusele. Kavandatud ülemäärase heite maks oleks 2015. aastal 480 eurot tonni kohta, võrdlus teiste sektoritega näitab aga järgmist: ELi heitkogustega kauplemise süsteem: 15 eurot tonni kohta; heitkogustega kauplemise süsteemi lisatrahv: 100 eurot tonni kohta (kui eeskirju ei järgita); ja keskkonnasäästlike riigihangete direktiiv: 30–40 eurot tonni kohta (kasutusiga hõlmavad CO₂ga seotud väliskulud).

Muudatusettepanek 194
Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2014** ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2015** ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja

jaoks, kui tootja keskmine CO2 eriheide ületab tema eriheite sihttasest.

jaoks, kui tootja keskmine CO2 eriheide ületab tema eriheite sihttasest.

Ülemäärase heite maks peaks olema sama suur kui ELi saastekvootidega kauplemise süsteemi alusel teistes sektorites makstav maks.

Or. en

Selgitus

Kavandatavad ülemäärase heite maksud on täiesti proportsioonist väljas ega ole üldse võrreldavad teiste sektoritega. Need oleksid tööstusele hävitavad, kujutades endast ohtu konkurentsivõimele ja elujõulisusele. Kavandatav ülemäärase heite maks oleks 2015. aastal 480 eurot tonni kohta, võrdlus teiste sektoritega näitab aga järgmist: ELi heitkogustega kauplemise süsteem: 15 eurot tonni kohta; heitkogustega kauplemise süsteemi lisatrahv: 100 eurot tonni kohta (kui eeskirju ei järgita), ja keskkonnasäästlike riigihangete direktiiv: 30–40 eurot tonni kohta (kasutusiga hõlmavad CO2ga seotud väliskulud).

Muudatusettepanek 195

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

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2014** ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja jaoks, kui tootja keskmine CO2 eriheide ületab tema eriheite sihttasest.

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2015** ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja jaoks, kui tootja keskmine CO2 eriheide ületab tema eriheite sihttasest.

Or. de

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite pikemate tootmistsüklite tõttu tuleks heitenormi järkjärgulise kasutuselevõtuga alustada 2015. aastal, sest 2014. aastal müüidavad sõidukid on juba arendus- või tootmisetapis. Maksu normi ületamise eest tuleks vastavalt koguma hakata alates 1. jaanuarist 2015.

Muudatusettepanek 196
Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2014** ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja jaoks, kui tootja keskmine CO2 eriheide ületab tema eriheite sihttasest.

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2012** ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja jaoks, kui tootja keskmine CO2 eriheide ületab tema eriheite sihttasest.

Or. de

Muudatusettepanek 197
Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2014** ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja jaoks, kui tootja keskmine CO2 eriheide ületab tema eriheite sihttasest.

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2013** ja seejärel iga järgmise kalendriaasta kohta kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu tootja või vajaduse korral heiteühenduse juhataja jaoks, kui tootja keskmine CO2 eriheide ületab tema eriheite sihttasest.

Or. en

Selgitus

Muudatusettepaneku eesmärk on viia see määrus vastavusse sõiduautode ja CO2 määrusega, mis jõustub 2015. aastal.

Muudatusettepanek 198
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2

2. Lõikes 1 sätestatud ülemäärase heite maksu summa arvutatakse järgmise valemi abil:

välja jäetud

(a) 2014. aastast kuni 2018. aastani:

(i) kui ülemäärane heide on suurem kui 3 g CO₂/km:

$((\text{ülemäärane heide} - 3) \times 120 \text{ eurot} + 45 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

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

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

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

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

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

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

(b) alates 2019. aastast:

$(\text{ülemäärane heide} \times 120 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

kus käesoleva artikli kohaldamisel:

„ülemäärane heide” – selline grammide positiivne lähima kolme kümnendkohani ümardatud arv kilomeetri kohta, mille võrra tootja CO₂ eriheite keskmine tase, võttes arvesse artikli 11 kohaselt kinnitatud innovatiivsete tehnoloogialahenduste abil saavutatud CO₂-heite vähenemist, ületas tootja eriheite sihttasel kalendriaastal või kalendriaasta osal, mille suhtes kohaldatakse artiklis 4 sätestatud kohustust; ning

„uute väikeste tarbesõidukite arv” – asjaomase tootja valmistatud ja kõnealuses ajavahemikus registreeritud

uute väikeste tarbesõidukite arv vastavalt artiklis 4 sätestatud järkjärgulise suurendamise kriteeriumile.

Or. en

Selgitus

Kavandatavad ülemäärase heite maksud on täiesti proportsioonist väljas ega ole üldse võrreldavad teiste sektoritega. Need oleksid tööstusele hävitavad, kujutades endast ohtu konkurentsivõimele ja elujõulisusele. Kavandatav ülemäärase heite maks oleks 2015. aastal 480 eurot tonni kohta, võrdlus teiste sektoritega näitab aga järgmist: ELi heitkogustega kauplemise süsteem: 15 eurot tonni kohta; heitkogustega kauplemise süsteemi lisatrahv: 100 eurot tonni kohta (kui eeskirju ei järgita); ja keskkonnasäästlike riigihangete direktiiv: 30–40 eurot tonni kohta (kasutusiga hõlmavad CO2ga seotud väliskulud).

Muudatusettepanek 199
Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Lõikes 1 sätestatud ülemäärase heite maksu summa arvutatakse järgmise valemi abil:

välja jäetud

(a) 2014. aastast kuni 2018. aastani:

(i) kui ülemäärane heide on suurem kui 3 g CO₂/km:

$((\text{ülemäärane heide} - 3) \times 120 \text{ eurot} + 45 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

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

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

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

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

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

*ülemäärane heide × 5 eurot × uute
väikeste tarbesõidukite arv;*

(b) alates 2019. aastast:

*(ülemäärane heide × 120 eurot) × uute
väikeste tarbesõidukite arv;*

Or. en

Selgitus

Kavandatavad ülemäärase heite maksud on täiesti proportsioonist väljas ega ole üldse võrreldavad teiste sektoritega. Need oleksid tööstusele hävitavad, kujutades endast ohtu konkurentsivõimele ja elujõulisusele. Kavandatav ülemäärase heite maks oleks 2015. aastal 480 eurot tonni kohta, võrdlus teiste sektoritega näitab aga järgmist: ELi heitkogustega kauplemise süsteem: 15 eurot tonni kohta; heitkogustega kauplemise süsteemi lisatrahv: 100 eurot tonni kohta (kui eeskirju ei järgita), ja keskkonnasäästlike riigihangete direktiiv: 30–40 eurot tonni kohta (kasutusiga hõlmavad CO2ga seotud väliskulud).

Muudatusettepanek 200 **Sirpa Pietikäinen**

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – esimene lõik – punkt a – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) 2014. aastast **kuni 2018. aastani:**

(a) Alates 2014. aastast

*(ülemäärane heide × 120 eurot) × uute
väikeste tarbesõidukite arv;*

Or. en

Selgitus

Ülemäärase heite maks peab peegeldama järgimiseks vajalikke piirkulusid.

Muudatusettepanek 201

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

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) **2014.** aastast kuni 2018. aastani:

(a) **2015.** aastast kuni 2018. aastani:

Or. de

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite pikemate tootmistsüklite tõttu tuleks heitenormi järkjärgulise kasutuselevõtuga alustada 2015. aastal, sest 2014. aastal müüdavad sõidukid on juba arendus-või tootmisetapis. Maksu normi ületamise eest tuleks vastavalt koguma hakata alates 1. jaanuarist 2015.

Muudatusettepanek 202

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) **2014.** aastast kuni 2018. aastani:

(a) **2012.** aastast kuni 2018. aastani:

Or. de

Muudatusettepanek 203

Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – esimene lõik – punkt a – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) 2014. aastast **kuni 2018. aastani:**

(a) Alates 2014. aastast

Or. en

Selgitus

Ülemäärase heite maks peab kajastama investeeringu piirkulu iga ületatud grammi kohta, et tagada pigem nõuete järgimine kui trahvide maksmine. Ühendkuningriigis läbi viidud analüüs näitab, et maksu astmeline struktuur tähendaks seda, et sihttasest ei saavutata varem kui pärast 2016. aastat ja on ka võimalik, et alles pärast 2020. aastat.

Muudatusettepanek 204
Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

i) kui ülemäärane heide on suurem kui 3 g CO₂/km: välja jäetud

((ülemäärane heide – 3) × 120 eurot + 45 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

Or. de

Muudatusettepanek 205
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(i) kui ülemäärane heide on suurem kui 3 g CO₂/km: välja jäetud

((ülemäärane heide – 3) × 120 eurot + 45 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

Or. en

Muudatusettepanek 206
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt i

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(i) kui ülemäärane heide on suurem kui 3 g CO₂/km:

(i) (ülemäärane heide × 120 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

((ülemäärane heide – 3) × 120 eurot + 45 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

Or. en

Muudatusettepanek 207
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt i – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

((ülemäärane heide – 3) × 120 eurot + 45 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

välja jäetud

Or. en

Muudatusettepanek 208
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt i – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

((ülemäärane heide – 3) × 120 eurot + 45 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

välja jäetud

Or. en

Muudatusettepanek 209
Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt i – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

((ülemäärane heide – 3) × 120 eurot + 45 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

((ülemäärane heide – 3) × 95 eurot + 45 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

Or. de

Selgitus

Maks väikeste tarbesõidukite CO2 heite normi ületamise eest tuleks viia vastavusse sõiduautodele kehtestatud vastava maksuga, sest suuremal trahvil oleks ainult siis mõtet, kui CO2-heitel on keskkonnale erinev mõju.

Muudatusettepanek 210

Holger Krahmer, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt i – taane 1

Komisjoni ettepanek

$((\text{ülemäärane heide} - 3) \times 120 \text{ eurot} + 45 \text{ euro}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

Muudatusettepanek

$((\text{ülemäärane heide} - 3) \times 95 \text{ eurot} + 45 \text{ euro}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

Or. de

Selgitus

Sanktsioonid nende tootjate suhtes, kes ei vähenda oma väikeste tarbesõidukite CO₂-heitmeid, peaksid olema kooskõlas sõiduautode puhul kehtivate samalaadsete õigusnormidega. Komisjoni ettepanek ei sisalda mingeid selgitusi selle kohta, miks peaks N1-kategooria sõidukite puhul rakendama suuremaid trahve.

Muudatusettepanek 211

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

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

$((\text{ülemäärane heide} - 2) \times 25 \text{ eurot} + 20 \text{ euro}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

Muudatusettepanek

välja jäetud

Or. de

Selgitus

Karistuste eesmärk on saavutada, et piirväärtusi ei ületataks. Mõnes oma uurimuses on komisjon lähtunud oletusest, et üksnes trahv, mis on vähemalt 120 eurot grammi kohta, on piisavalt kõrge, et tagada investeeringute tegemine tootjate poolt. Trahvi vähendamine esimese kolme grammi puhul tähendaks, et tootjad maksaksid pigem trahvi, kui teeksid CO₂-heite vähendamiseks vajalikke investeeringuid.

Muudatusettepanek 212
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

((ülemäärane heide – 2) × 25 eurot + 20 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

Or. en

Muudatusettepanek 213
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt ii – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

((ülemäärane heide – 2) × 25 eurot + 20 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv; **välja jäetud**

Or. en

Muudatusettepanek 214
Judith A. Merkies, Kathleen Van Brempt, Åsa Westlund, Gilles Pargneaux, Sabine Wils, Marisa Matias

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt ii – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

((ülemäärane heide – 2) × 25 eurot + 20 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

((ülemäärane heide – 2) × 95 eurot + 20 eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;

Or. en

Selgitus

Komisjoni väljapakutud trahvide suurusjärg põhjustab ulatusliku mittejärgimise kuni aastani 2019. Muudatusettepanekuga üritatakse trahvide suurust mõnevõrra tõsta, et suurendada

õigusaktide järgimist, võimaldades samal ajal tootjatele teatud paindlikkust, et süsteemi kohta kogemusi saada.

Muudatusettepanek 215

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

välja jäetud

**((ülemäärane heide – 1) × 15 eurot + 5
eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;**

Or. de

Selgitus

Karistuste eesmärk on saavutada, et piirväärtusi ei ületataks. Mõnes oma uurimuses on komisjon lähtunud oletusest, et üksnes trahvi, mis on vähemalt 120 eurot grammi kohta, on piisavalt kõrge, et tagada investeeringute tegemine tootjate poolt. Trahvi vähendamine esimese kolme grammi puhul tähendaks, et tootjad maksaksid pigem trahvi, kui teeksid CO₂-heite vähendamiseks vajalikke investeeringuid.

Muudatusettepanek 216

Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

välja jäetud

**((ülemäärane heide – 1) × 15 eurot + 5
eurot) × uute väikeste tarbesõidukite arv;**

Or. en

Muudatusettepanek 217
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

välja jäetud

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

Or. en

Muudatusettepanek 218
Judith A. Merkies, Kathleen Van Brempt, Åsa Westlund, Gilles Pargneaux, Sabine Wils, Marisa Matias

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iii – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

$((\text{ülemäärane heide} - 1) \times 60 \text{ eurot} + 5 \text{ eurot}) \times \text{uute väikeste tarbesõidukite arv};$

Or. en

Selgitus

Komisjoni väljapakutud trahvide suurusjärg põhjustab ulatusliku mittejärgimise kuni aastani 2019. Muudatusettepanekuga üritatakse trahvide suurust mõnevõrra tõsta, et suurendada õigusaktide järgimist, võimaldades samal ajal tootjatele teatud paindlikkust, et süsteemi kohta kogemusi saada.

Muudatusettepanek 219
Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iv

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

iv) kui ülemäärane heide on kuni 1 g

välja jäetud

CO₂/km:

**ülemäärane heide × 5 eurot × uute
väikeste tarbesõidukite arv;**

Or. de

Selgitus

Karistuste eesmärk on saavutada, et piirväärtusi ei ületataks. Mõnes oma uurimuses on komisjon lähtunud oletusest, et üksnes trahv, mis on vähemalt 120 eurot grammi kohta, on piisavalt kõrge, et tagada investeeringute tegemine tootjate poolt. Trahvi vähendamine esimese kolme grammi puhul tähendaks, et tootjad maksaksid pigem trahvi, kui teeksid CO₂-heite vähendamiseks vajalikke investeeringuid.

Muudatusettepanek 220

Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iv

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

välja jäetud

**ülemäärane heide × 5 eurot × uute
väikeste tarbesõidukite arv;**

Or. en

Muudatusettepanek 221

Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iv

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

välja jäetud

**ülemäärane heide × 5 eurot × uute
väikeste tarbesõidukite arv;**

Or. en

Muudatusettepanek 222
Carl Schlyter, Rebecca Harms

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iv

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

välja jäetud

**ülemäärane heide × 5 eurot × uute
väikeste tarbesõidukite arv;**

Or. en

Muudatusettepanek 223
Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iv a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**iv a) (ülemäärane heide × 120 eurot) ×
uute väikeste tarbesõidukite arv;**

Or. de

Selgitus

Karistuste eesmärk on saavutada, et piirväärtusi ei ületataks. Mõnes oma uurimuses on komisjon lähtunud oletusest, et üksnes trahv, mis on vähemalt 120 eurot grammi kohta, on piisavalt kõrge, et tagada investeeringute tegemine tootjate poolt.

Muudatusettepanek 224
Judith A. Merkies, Kathleen Van Brempt, Åsa Westlund, Gilles Pargneaux, Sabine Wils, Marisa Matias

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt a – alapunkt iv – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**ülemäärane heide × 5 eurot × uute väikeste
tarbesõidukite arv;**

**ülemäärane heide × 15 eurot × uute
väikeste tarbesõidukite arv;**

Selgitus

Komisjoni väljapakutud trahvide suurusjärg põhjustab ulatusliku mittejärgimise kuni aastani 2019. Muudatusettepanekuga üritatakse trahvide suurst mõnevõrra tõsta, et suurendada õigusaktide järgimist, võimaldades samal ajal tootjatele teatud paindlikkust, et süsteemi kohta kogemusi saada.

Muudatusettepanek 225
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(b) alates 2019. aastast:

välja jäetud

(ülemäärane heide × 120 eurot) × uute
väikeste tarbesõidukite arv;

Muudatusettepanek 226
Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt b – taane 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ülemäärane heide × 120 eurot) × uute
väikeste tarbesõidukite arv;

(ülemäärane heide × 95 eurot) × uute
väikeste tarbesõidukite arv;

Selgitus

Maks väikeste tarbesõidukite CO₂ heite normi ületamise eest tuleks viia vastavusse sõiduautodele kehtestatud vastava maksuga, sest suuremal trahvil oleks ainult siis mõtet, kui CO₂ heitmetel on keskkonnale erinev mõju.

Muudatusettepanek 227
Holger Krahmer, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – punkt b – taane 1

Komisjoni ettepanek

(ülemäärane heide × **120 eurot**) × uute
väikeste tarbesõidukite arv;

Muudatusettepanek

(ülemäärane heide × **95 eurot**) × uute
väikeste tarbesõidukite arv;

Or. de

Selgitus

Sanktsioonid nende tootjate suhtes, kes ei vähenda oma väikeste tarbesõidukite CO2-heitmeid, peaksid olema kooskõlas sõiduautode puhul kehtivate samalaadsete õigusnormidega. Komisjoni ettepanek ei sisalda mingeid selgitusi selle kohta, miks peaks N1-kategooria sõidukite puhul rakendama suuremaid trahve.

Muudatusettepanek 228
Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

kus käesoleva artikli kohaldamisel:

välja jäetud

***„ülemäärane heide” – selline grammide
positiivne lähima kolme kümnendkohani
ümardatud arv kilomeetri kohta, mille
võrra tootja CO2 eriheite keskmine tase,
võttes arvesse artikli 11 kohaselt
kinnitatud innovatiivsete
tehnoloogialahenduste abil saavutatud
CO2-heite vähenemist, ületas tootja
eriheite sihttasest kalendriaastal või
kalendriaasta osal, mille suhtes
kohaldatakse artiklis 4 sätestatud
kohustust; ning***

***„uute väikeste tarbesõidukite arv” –
asjaomase tootja valmistatud ja
kõnealuses ajavahemikus registreeritud
uute väikeste tarbesõidukite arv vastavalt
artiklis 4 sätestatud järkjärgulise***

suurendamise kriteeriumile.

Or. en

Muudatusettepanek 229

Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3. Komisjon kehtestab meetodid, mille alusel nõutakse sisse lõike 1 kohane ülemäärase heite maks.

välja jäetud

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrollliga regulatiivmenetlusele.

Or. en

Selgitus

Kavandatavad ülemäärase heite maksud on täiesti proportsioonist väljas ega ole üldse võrreldavad teiste sektoritega. Need oleksid tööstusele hävitavad, kujutades endast ohtu konkurentsivõimele ja elujõulisusele. Kavandatav ülemäärase heite maks oleks 2015. aastal 480 eurot tonni kohta, võrdlus teiste sektoritega näitab aga järgmist: ELi heitkogustega kauplemise süsteem: 15 eurot tonni kohta; heitkogustega kauplemise süsteemi lisatrahv: 100 eurot tonni kohta (kui eeskirju ei järgita); ja keskkonnasäästlike riigihangete direktiiv: 30–40 eurot tonni kohta (kasutusiga hõlmavad CO2ga seotud väliskulud).

Muudatusettepanek 230

Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 3 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Komisjon kehtestab meetodid, mille alusel nõutakse sisse lõike 1 kohane ülemäärase heite maks.

välja jäetud

Muudatusettepanek 231
Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 3 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

välja jäetud

Selgitus

Kavandatavad ülemäärase heite maksud on täiesti proportsioonist väljas ega ole üldse võrreldavad teiste sektoritega. Need oleksid tööstusele hävitavad, kujutades endast ohtu konkurentsivõimele ja elujõulisusele. Kavandatav ülemäärase heite maks oleks 2015. aastal 480 eurot tonni kohta, võrdlus teiste sektoritega näitab aga järgmist: ELi heitkogustega kauplemise süsteem: 15 eurot tonni kohta; heitkogustega kauplemise süsteemi lisatrahv: 100 eurot tonni kohta (kui eeskirju ei järgita), ja keskkonnasäästlike riigihangete direktiiv: 30–40 eurot tonni kohta (kasutusiga hõlmavad CO₂ga seotud väliskulud).

Muudatusettepanek 232
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 8 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse Euroopa Liidu üldeelarves tuluna.

välja jäetud

Selgitus

Kavandatavad ülemäärase heite maksud on täiesti proportsioonist väljas ega ole üldse võrreldavad teiste sektoritega. Need oleksid tööstusele hävitavad, kujutades endast ohtu

konkurentsivõimele ja elujõulisusele. Kavandatud ülemäärase heite maks oleks 2015. aastal 480 eurot tonni kohta, võrdlus teiste sektoritega näitab aga järgmist: ELi heitkogustega kauplemise süsteem: 15 eurot tonni kohta; heitkogustega kauplemise süsteemi lisatrahv: 100 eurot tonni kohta (kui eeskirju ei järgita); ja keskkonnasäästlike riigihangete direktiiv: 30–40 eurot tonni kohta (kasutusiga hõlmavad CO2ga seotud väliskulud).

Muudatusettepanek 233

Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 8 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse Euroopa Liidu üldeelarves tuluna.

välja jäetud

Or. en

Muudatusettepanek 234

Kathleen Van Brempt, Judith A. Merkies

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 9 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 9a

Autosisene teave juhile

Alates 1. jaanuarist 2012 peavad kõik tootjad, kes taotleavad tüübikinnitust N1-kategooria mootorsõidukile, nagu on määratletud direktiivis 2007/46/EÜ, vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007, varustama sõiduki kütusetarbimise mõõturiga.

Or. en

Selgitus

On oluline, et juht teaks oma sõiduki tegelikku kütusetarbimist, mis on sageli suurem kui ELi katsetsüklis mõõdetu. Kütusetarbimise mõõtur võib anda seda teavet ja õhutada juhte samas ka rakendama säästlikumat sõidustiili. Euroopa Komisjon valmistab praegu ette nõudeid

sõiduautode varustamiseks niisuguste arvestitega. Need nõuded peaksid kehtima ka väikestele tarbesõidukitele.

Muudatusettepanek 235

Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 9 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

1. Komisjon avaldab 31. oktoobriks **2013** ja iga järgmise aasta 31. oktoobriks nimekirja, milles on esitatud iga tootja kohta järgmised andmed:

Muudatusettepanek

1. Komisjon avaldab 31. oktoobriks **2015** ja iga järgmise aasta 31. oktoobriks nimekirja, milles on esitatud iga tootja kohta järgmised andmed:

Or. en

Selgitus

See muudatusettepanek on seotud muudatusettepanekuga artikli 7 lõigetele 1 ja 2.

Muudatusettepanek 236

Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 9 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

1. Komisjon avaldab 31. oktoobriks **2013** ja iga järgmise aasta 31. oktoobriks nimekirja, milles on esitatud iga tootja kohta järgmised andmed:

Muudatusettepanek

1. Komisjon avaldab 31. oktoobriks **2014** ja iga järgmise aasta 31. oktoobriks nimekirja, milles on esitatud iga tootja kohta järgmised andmed:

Or. en

Selgitus

Sidususe tagamiseks. Avaldamine peaks toimuma paralleelselt määruse rakendamisega, et vältida turumoonutust ja tootjate diskrimineerimist.

Muudatusettepanek 237

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 9 – lõige 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

1. Komisjon avaldab 31. oktoobriks **2013** ja iga järgmise aasta 31. oktoobriks nimekirja, milles on esitatud iga tootja kohta järgmised andmed:

Muudatusettepanek

1. Komisjon avaldab 31. oktoobriks **2014** ja iga järgmise aasta 31. oktoobriks nimekirja, milles on esitatud iga tootja kohta järgmised andmed:

Or. en

Muudatusettepanek 238

Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 9 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Alates 31. oktoobrist **2014** on lõike 1 kohaselt avaldatud nimekirjas esitatud ka teave selle kohta, kas tootja on eelmisel kalendriaastal täitnud artikli 4 nõudeid.

Muudatusettepanek

2. Alates 31. oktoobrist **2015** on lõike 1 kohaselt avaldatud nimekirjas esitatud ka teave selle kohta, kas tootja on eelmisel kalendriaastal täitnud artikli 4 nõudeid.

Or. en

Selgitus

See muudatusettepanek on seotud muudatusettepanekuga artikli 7 lõigetele 1 ja 2.

Muudatusettepanek 239

Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 9 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Alates 31. oktoobrist **2014** on lõike 1 kohaselt avaldatud nimekirjas esitatud ka teave selle kohta, kas tootja on eelmisel

Muudatusettepanek

2. Alates 31. oktoobrist **2016** on lõike 1 kohaselt avaldatud nimekirjas esitatud ka teave selle kohta, kas tootja on eelmisel

kalendriaastal täitnud artikli 4 nõudeid.

kalendriaastal täitnud artikli 4 nõudeid.

Or. en

Selgitus

Sidususe tagamiseks. Avaldamine peaks toimuma paralleelselt määruse rakendamisega, et vältida turumoonutust ja tootjate diskrimineerimist.

Muudatusettepanek 240

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

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 9 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Alates 31. oktoobrist **2014** on lõike 1 kohaselt avaldatud nimekirjas esitatud ka teave selle kohta, kas tootja on eelmisel kalendriaastal täitnud artikli 4 nõudeid.

Muudatusettepanek

2. Alates 31. oktoobrist **2015** on lõike 1 kohaselt avaldatud nimekirjas esitatud ka teave selle kohta, kas tootja on eelmisel kalendriaastal täitnud artikli 4 nõudeid.

Or. de

Selgitus

Väikeste tarbesõidukite pikemate tootmistsüklite tõttu tuleks heitenormi järkjärgulise kasutuselevõtu alustada 2015. aastal, sest 2014. aastal müüidavad sõidukid on juba arendus-või tootmisetapis. Maksu normi ületamise eest tuleks vastavalt koguma hakata alates 1. jaanuarist 2015.

Muudatusettepanek 241

Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 11 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamise saavutatud CO₂-heite vähenemine vaadatakse läbi tarnija või tootja taotluse alusel. Nende tehnoloogialahenduste kogupanust tootja

Muudatusettepanek

välja jäetud

**CO2 eriheite sihttaseme vähendamisse
võib olla kuni 7 g CO2/km.**

Or. en

Selgitus

Tulevase ökoinnovatsiooni arvessevõtmiseks ja tegelike sõidutingimuste paremaks kajastamiseks tuleb katsesükkel läbi vaadata.

Muudatusettepanek 242

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

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

1. Innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamisega saavutatud CO2-heite vähenemine vaadatakse läbi tarnija või tootja taotluse alusel. **Nende tehnoloogialahenduste kogupanus tootja CO2 eriheite sihttaseme vähendamisse võib olla kuni 7 g CO2/km.**

Muudatusettepanek

1. Innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamisega saavutatud CO2-heite vähenemine vaadatakse läbi tarnija või tootja taotluse alusel.

Or. de

Selgitus

Keeldude asemel tuleks rohkem rõhku panna motivatsioonisüsteemidele. Tunnustatud ja heakskiidetud CO2-heidet vähendava ökoinnovatsiooni kasutamise piiramiseks puuduvad objektiivsed põhjused.

Muudatusettepanek 243

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 – lõige 2 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

2. Komisjon võtab 31. detsembriks 2012 vastu selliste innovatiivsete

Muudatusettepanek

2. Komisjon võtab 31. detsembriks 2012 vastu selliste innovatiivsete

tehnoloogialahenduste heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Need üksikasjalikud sätted põhinevad järgmistel innovatiivsete tehnoloogialahenduste kriteeriumidel:

tehnoloogialahenduste heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Need üksikasjalikud sätted **peavad olema kooskõlas määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 lõike 2 alusel kehtestatud sätetega ja põhinema** järgmistel innovatiivsete tehnoloogialahenduste kriteeriumidel:

Or. en

Selgitus

CO2 määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 lõikes 2 sätestatakse, et 2010. aastaks võtab komisjon vastu selliste uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted. Praegu arutluse all olevaid heakskiitmise menetluse sätteid, mis on mõeldud kohaldamiseks sõiduautode suhtes, tuleks kohaldada ka väikeste tarbesõidukite suhtes. Ei tuleks eristada sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite ökoinnovatsiooni, samuti ei tohiks olla erinevusi heakskiitmise menetluses. Igasugust topelttööd tuleks vältida.

Muudatusettepanek 244 **Cristian Silviu Buşoi**

Ettepanek võtta vastu määrus **Artikkel 11 – lõige 2 – sissejuhatav osa**

Komisjoni ettepanek

2. Komisjon võtab 31. detsembriks 2012 vastu selliste innovatiivsete tehnoloogialahenduste heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Need üksikasjalikud sätted põhinevad järgmistel innovatiivsete tehnoloogialahenduste kriteeriumidel:

Muudatusettepanek

2. Komisjon võtab 31. detsembriks 2012 vastu selliste innovatiivsete tehnoloogialahenduste heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Need üksikasjalikud sätted **peavad olema kooskõlas määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 lõike 2 alusel kehtestatud sätetega ja põhinema** järgmistel innovatiivsete tehnoloogialahenduste kriteeriumidel:

Or. en

Selgitus

CO2 määrase (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 lõikes 2 sätestatakse, et 2010. aastaks võtab komisjon vastu selliste uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted. Praegu arutluse all olevaid heakskiitmise menetluse sätteid, mis on mõeldud kohaldamiseks sõiduautode suhtes, tuleks kohaldada ka väikeste tarbesõidukite suhtes. Ei tuleks eristada sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite ökoinnovatsiooni, samuti ei tohiks olla erinevusi heakskiitmise menetluses. Igasugust topelttööd tuleks vältida.

Muudatusettepanek 245

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

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 11 – lõige 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

2. Komisjon võtab 31. detsembriks 2012 vastu selliste innovatiivsete tehnoloogialahenduste heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Need üksikasjalikud sätted põhinevad järgmistel innovatiivsete tehnoloogialahenduste kriteeriumidel:

Muudatusettepanek

2. Komisjon võtab 31. detsembriks 2012 vastu selliste innovatiivsete tehnoloogialahenduste heakskiitmise menetluse üksikasjalikud sätted vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele. Need üksikasjalikud sätted ***on kooskõlas määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 lõike 2 sätetega ja*** põhinevad järgmistel innovatiivsete tehnoloogialahenduste kriteeriumidel:

Or. de

Selgitus

Et vältida kahte erinevat menetlust ning nendega seotud suuremaid kulusid, peaksid üksikasjalikud sätted ökoinnovatsiooni tunnustamise kohta vastama määruse (EÜ) nr 443/2009 (sõiduautode süsinikdioksiidiheite kohta) sätetele.

Muudatusettepanek 246

Anja Weisgerber, Horst Schnellhardt, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieber-Jastram

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 11 – lõige 2 – lõik 1 a (uus)

Üksikasjalikes sätetes järgitakse järgmisi põhimõtteid:

(a) liidu heakskiidetud ökoinnovatsiooni loetelu, mida korrapäraselt uuendatakse, aitab kaasa ökoinnovatsiooni ühtlustamisele Euroopa Liidus ning tagab, et tüübikinnituse andmise eest vastutavate liikmesriikide asutused neid tehnoloogiaid tõhusalt rakendavad;

(b) tüübikinnituse andmise eest vastutavad liikmesriikide asutused hindavad ja kiidavad heaks ökoinnovatsiooni kasutamise ning nende panust CO₂-heite vähendamisse arvestatakse nii, et igale sõidukimudelile saaks määrata konkreetse ökoinnovatsioonipaketi;

(c) komisjon teeb otsuse tarnija või tootja taotluse kohta kuue kuu jooksul pärast taotluse saamist;

(d) tehnoloogia kiidetakse ökoinnovatsioonina heaks, kui selle kuni 40%-ni ulatuvat konkreetset panust CO₂-heite vähendamisse on võimalik tüübikinnituse tsükli ajal mõõta;

(e) tehnoloogia kiidetakse ökoinnovatsioonina heaks, kui selle panus CO₂-heite vähendamisse on suurem kui 0,2 g/km.

Or. de

Selgitus

Kuigi seadusandja on muutnud ökoinnovatsiooni tunnustamise määruses (EÜ) nr 443/2009 (sõiduautode süsinikdioksiidiheite kohta) siduvaks, ei ole komisjon siiani esitanud ökoinnovatsiooni tunnustamise menetlust. Selleks et vältida sellist tühimikku väikeste tarbesõidukite puhul, on vaja esitada täpsemad andmed tunnustamise menetluse korra loomise kohta.

Muudatusettepanek 247
Corinne Lepage

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 11a
Reklaam

***Kui käesoleva määruse reguleerimisalasse
kuuluva sõiduki reklaamis avaldatakse
tehnilist, energiatõhusust või hinda
puudutavat teavet, siis peab
lõppkasutajale andma vajalikku teavet
sõiduki energiatõhususe kohta.***

Or. en

Selgitus

On ülimalt tähtis, et kliendid, eriti VKEd, saaksid teavet nende väikeste tarbesõidukite energiatõhususe kohta, mida nad osta soovivad. Käesolev sõnastus põhineb tekstil, milles lepitati kokku energiamärgistuse direktiivi läbivaatamise käigus. Lisatud on spetsifikatsioonid, mida väikeste tarbesõidukite reklaamides tihti kasutatakse.

Muudatusettepanek 248
Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

***Hiljemalt 31. oktoobriks 2016. aastal ja
pärast seda iga kolme aasta järel võetakse
vastu meetmed I lisa muutmiseks, et
kohandada selles osutatud arvu M0 uute
väikeste tarbesõidukite keskmise massiga
eelmisel kolmel kalendriaastal.***

välja jäetud

Or. en

Selgitus

The Commission's consultant stated that the likelihood of mass increase is considered

significantly less in the case of LCVs than in PCs because increasing the average mass leads to significantly increased costs for meeting the target. Moreover the implementation of the mass correction in 2018 and every three years afterwards leads to a frequent target adaptation which is not consistent with van manufacturers lead time needs. The automous mass increased therefore does not need to be taken into account. Finally any change of the target line cannot be seen as 'non-essential' as it implies considerable changes in the market, efforts of the industry etc.

Muudatusettepanek 249

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 1 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Kõnealused meetmed jõustuvad esimest korda 1. jaanuaril 2018 ja pärast seda iga kolme aasta järel.

välja jäetud

Or. en

Muudatusettepanek 250

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 1 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Meetmed käesoleva määruse vähem oluliste sätete muutmiseks võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

välja jäetud

Or. en

Muudatusettepanek 251

Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 a (uus)

4a. jaanuariks 2013 lõpetab komisjon I lisas sätestatud CO₂ eriheite sihttaseme ja artiklis 10 sätestatud erandite läbivaatamise, mille eesmärk on määratleda:

– viisid, kuidas saavutada alates 2025. aastast kaugema tuleviku sihttase 145 g CO₂/km kulusäästlikult; ning nimetatud sihttaseme rakendamise aspektid, sealhulgas ülemäärase heite maks.

Sellise läbivaatamise ja mõju hindamise, sealhulgas autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstusharudele avalduva mõju hindamise alusel esitab komisjon vajadusel käesoleva määruse muutmise ettepaneku viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning mis on sotsiaalselt õiglane ja säästev.

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja Euroopa Ülemkogule ettepaneku nende meetmete kohta, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse olulisi sätteid.

Or. en

Selgitus

Kavandatud kaugema tuleviku sihttase 135 g/km aastal 2020 on ebareaalne ja ei ole mõistlik rajada mõjuhinnangut sellisele arvule. Enne kaugema tuleviku sihttaseme väärtuse ja kuupäeva kindlaksmääramist on vaja põhjalikku mõjuhinnangut.

Muudatusettepanek 252

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

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 4 a (uus)**

4a. jaanuariks 2013 lõpetab komisjon I lisas sätestatud CO₂ eriheite sihttaseme ja artiklis 10 sätestatud erandite läbivaatamise, mille eesmärk on määratleda:

– viisid, kuidas saavutada alates 2025. aastast kaugema tuleviku sihttase 145 g CO₂/km kulusäästlikult; ning

nimetatud sihttaseme rakendamise aspektid, sealhulgas ülemäärase heite maks.

Sellise läbivaatamise ja mõju hindamise, sealhulgas autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstusharudele avalduva mõju hindamise alusel esitab komisjon vajadusel käesoleva määruse muutmise ettepaneku viisil, mis on konkurentsiseisukohast võimalikult neutraalne ning mis on sotsiaalselt õiglane ja säästev.

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja Euroopa Ülemkogule ettepaneku nende meetmete kohta, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse olulisi sätteid.

Or. en

Selgitus

Arvestades asjaolu, et uute väikeste tarbesõidukite puhul on CO₂ heite vähendamise kulud suuremad kui sõiduautode puhul ning arenduseks ja tootmiseks kuluv aeg on pikem, ei ole pikaajaliseks eesmärgiks seatud heitetaset – 135 g CO₂/km – 2020. aastaks tegelikult võimalik saavutada. See tooks kaasa jaehinna tõusu üle 5 000 euro ja tervete sõidukiklasside (nt klass III) kadumise. Esimene komisjoni teostatud uuring näitas, et 160g CO₂/km on nõudlik, ent saavutatav eesmärk.

Muudatusettepanek 253
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

1. jaanuariks 2013 ***lõpetab*** komisjon I lisas sätestatud CO₂ eriheite sihttaseme ja artiklis 10 sätestatud erandite ***läbivaatamise***, mille eesmärk on määratleda:

Muudatusettepanek

jaanuariks 2013 ***hindab*** komisjon I lisas sätestatud CO₂ eriheite sihttaseme ja artiklis 10 sätestatud erandite ***rakendamist***, mille eesmärk on määratleda:

Or. en

Selgitus

Tootjatele tuleb anda 2020. aasta eesmärgi jaoks investeerimiskindlus.

Muudatusettepanek 254

Holger Krahmer, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 - lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks kaugema tuleviku sihttase ***135 g*** CO₂/km kulusäästlikult, kui mõjuhinnangu ajakohastatud tulemuste alusel kinnitatakse kõnealuse sihttaseme otstarbekus; ning

Muudatusettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks kaugema tuleviku sihttase ***150 g*** CO₂/km kulusäästlikult, kui mõjuhinnangu ajakohastatud tulemuste alusel kinnitatakse kõnealuse sihttaseme otstarbekus; ning

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 – ettenähtud ajavahemikus tegelikult võimalik saavutada. 150g CO₂/km on nõudlik, kuid saavutatav eesmärk.

Muudatusettepanek 255

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

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 - lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks kaugema tuleviku sihttase 135 g CO₂/km kulusäästlikult, kui mõjuhinnangu ajakohastatud tulemuste alusel kinnitatakse kõnealuse sihttaseme otstarbekus; ning

Muudatusettepanek

– mõjuhinnangu ajakohastatud tulemuste alusel, kas 2020. aastaks saab saavutada kaugema tuleviku sihttaseme 160 g CO₂/km ja 2025. aastaks kaugema tuleviku sihttaseme 135 g CO₂/km kulusäästlikult;

Or. de

Selgitus

Täpsete väärtuste kehtestamine kaugema tuleviku sihttasemete jaoks ning M2- ja N2-kategooria väikeste tarbesõidukite lisamine käesolevasse määrusesse sõltuvad teostatavuse kinnitamisest mõjuhinnangu läbiviimise teel.

Muudatusettepanek 256

Chris Davies, Corinne Lepage

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks kaugema tuleviku sihttase 135 g CO₂/km kulusäästlikult, kui mõjuhinnangu ajakohastatud tulemuste alusel kinnitatakse kõnealuse sihttaseme otstarbekus; ning

Muudatusettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks kaugema tuleviku sihttase 125 g CO₂/km kulusäästlikult, kui mõjuhinnangu ajakohastatud tulemuste alusel kinnitatakse kõnealuse sihttaseme otstarbekus; ning

Or. en

Selgitus

Kui ELi 2020. aasta eesmäärke soovitakse saavutada, on hädavajalik parandada kaubikute ja väikeste tarbesõidukite kütusesäästlikkust, et vähendada ettevõtjate transpordikulusid. Kütusesäästlikkuse suurendamise ja CO₂ heidete vähendamise meetmed on tegelikult samad. Autotootjad püüdsid takistada ambitsioonikate kütusetõhususe/CO₂ vähendamise standardite kehtestamist, kuid nüüd juba ületavad 2009. aasta ootusi. Tööstus reageerib positiivselt ja innovaatsiliselt, kui seada talle märkimisväärse täiustamise eesmärgid ja anda nende täitmiseks aega 10 aastat.

Muudatusettepanek 257

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks
kaugema tuleviku sihttase **135 g CO₂/km**
kulusäästlikult, *kui mõjuhinnangu*
ajakohastatud tulemuste alusel
kinnitatakse kõnealuse sihttaseme
otstarbekus; ning

Muudatusettepanek

viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks
pikaajaline eesmärgiks olev **160 g**
CO₂/km, *alates 2020*, kulusäästlikult, ning

Or. en

Selgitus

A long-term target is important to drive enironmental 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). The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation, not suitable for comitology. N2 and M2 vehicles tend to be closer to heavy duty vehicles and the inclusion of those vehicle categories can only be considered for any long-term target.

Muudatusettepanek 258

Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada **2020. aastaks**
kaugema tuleviku sihttase **135 g CO₂/km**
kulusäästlikult, *kui mõjuhinnangu*
ajakohastatud tulemuste alusel
kinnitatakse kõnealuse sihttaseme
otstarbekus; ning

Muudatusettepanek

– viisid, kuidas saavutada **alates 2020.**
aastast kaugema tuleviku sihttase **160 g**
CO₂/km kulusäästlikult; ning

Or. en

Selgitus

The proposed long-term target of 135g/km in 2020 is totally unrealistic and it is not reasonable to base an impact assessment on such a number. Need for comprehensive impact assessment before fixing any long-term target value and date. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation. N2 and M2 vehicles tend much more to Heavy Duty Vehicles, i.e. even those with reference mass below 2610kg normally have a Gross vehicle mass up to 5-6 tons. The extension to those vehicle categories has a high impact on the these vehicle categories and thus can only be considered for any long-term target. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation with an dramatic impact on the vehicle manufacturers.

Muudatusettepanek 259
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada **2020. aastaks** kaugema tuleviku sihttase **135 g CO₂/km** kulusäästlikult, **kui mõjuhinnangu ajakohastatud tulemuste alusel kinnitatakse kõnealuse sihttaseme otstarbekus**; ning

Muudatusettepanek

– viisid, kuidas saavutada **alates 2020. aastast** kaugema tuleviku sihttase **160 g CO₂/km** kulusäästlikult; ning

Or. en

Selgitus

Justification The proposed long-term target of 135g/km in 2020 is totally unrealistic and it is not reasonable to base an impact assessment on such a number. Need for comprehensive impact assessment before fixing any long-term target value and date. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation. N2 and M2 vehicles tend much more to Heavy Duty Vehicles, i.e. even those with reference mass below 2610kg normally have a Gross vehicle mass up to 5-6 tons. The extension to those vehicle categories has a high impact on the these vehicle categories and thus can only be considered for any long-term target. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation with an dramatic impact on the vehicle manufacturers.

Muudatusettepanek 260
Mario Pirillo

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada **2020. aastaks** kaugema tuleviku sihttase 135 g CO₂/km kulusäästlikult, **kui mõjuhinnangu ajakohastatud tulemuste alusel kinnitatakse kõnealuse sihttaseme otstarbekus**; ning

Muudatusettepanek

– viisid, kuidas saavutada **alates 2025. aastast** kaugema tuleviku sihttase 135 g CO₂/km kulusäästlikult; ning

Or. en

Selgitus

Kavandatud kaugema tuleviku sihttase 135 g/km 2020. aastal on ebareaalne ja ei ole mõistlik rajada mõjuhinnangut sellisele arvule. Enne kaugema tuleviku sihttaseme väärtuse ja kuupäeva kindlaksmääramist on vaja põhjalikku mõjuhinnangut.

Muudatusettepanek 261
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks kaugema tuleviku sihttase **135 g CO₂/km** kulusäästlikult, **kui mõjuhinnangu ajakohastatud tulemuste alusel kinnitatakse kõnealuse sihttaseme otstarbekus**; ning

Muudatusettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks kaugema tuleviku sihttase **125 g CO₂/km** kulusäästlikult; ning

Or. en

Muudatusettepanek 262
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks
kaugema tuleviku sihttase **135 g CO₂/km**
kulusäästlikult, **kui mõjuhinnangu**
ajakohastatud tulemuste alusel
kinnitatakse kõnealuse sihttaseme
otstarbekus; ning

Muudatusettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks
kaugema tuleviku sihttase **125 g CO₂/km**
kulusäästlikult; ning

Or. en

Muudatusettepanek 263

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks
kaugema tuleviku sihttase **135 g CO₂/km**
kulusäästlikult, **kui mõjuhinnangu**
ajakohastatud tulemuste alusel
kinnitatakse kõnealuse sihttaseme
otstarbekus; ning

Muudatusettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks
kaugema tuleviku sihttase **125 g CO₂/km**
kulusäästlikult; ning

Or. en

Selgitus

*On tähtis, et kehtestatud sihttasemed oleksid õiguslikult siduvad ja lõplikud. Kui määru-
s toodud sihttasemed kuuluksid kinnitamisele nende teostatavuse põhjal, ei oleks tootjatel
kindlustunnet investeeringute tegemiseks ja planeerimiseks.*

Muudatusettepanek 264

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

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks
kaugema tuleviku sihttase **135 g CO₂/km**

Muudatusettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks
kaugema tuleviku sihttase **125 g CO₂/km**

kulusäästlikult, *kui mõjuhinnangu
ajakohastatud tulemuste alusel
kinnitatakse kõnealuse sihttaseme
otstarbekus*; ning

kulusäästlikult; ning

Or. en

Selgitus

Sihttaseme 125 g CO₂/km saavutamine 2020. aastaks tähendaks praeguste tasemetega võrreldes 38 % vähendamist. See oleks paremini kooskõlas vähendamistasemetega autodes, mille puhul 2020. aasta eesmärk nõuab 40 % vähendamist. 125 g CO₂/km taseme saavutamise tehnilist teostatavust toetab komisjoni mõjuhinnang ja see saadab tootjatele tugeva signaali kaubikupargi uuendamiseks.

Muudatusettepanek 265

Åsa Westlund, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks kaugema tuleviku sihttase **135 g CO₂/km** kulusäästlikult, *kui mõjuhinnangu
ajakohastatud tulemuste alusel
kinnitatakse kõnealuse sihttaseme
otstarbekus*; ning

Muudatusettepanek

– viisid, kuidas saavutada 2020. aastaks kaugema tuleviku sihttase **125 g CO₂/km** kulusäästlikult; ning

Or. en

Muudatusettepanek 266

Carl Schlyter, Rebecca Harms

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Sellise läbivaatamise ja mõju hindamise, sealhulgas autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstusharudele avalduva mõju hindamise alusel toimib komisjon vajaduse korral järgmiselt:

Muudatusettepanek

Hindamise ja **selle** mõju hindamise, sealhulgas autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstusharudele avalduva mõju hindamise alusel toimib komisjon järgmiselt:

Muudatusettepanek 267

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 2 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Sellise läbivaatamise **ja mõju hindamise, sealhulgas autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstusharudele avalduva mõju hindamise** alusel toimib komisjon vajaduse korral järgmiselt:

Muudatusettepanek

Sellise läbivaatamise alusel toimib komisjon vajaduse korral järgmiselt:

Or. en

Selgitus

On tähtis, et kehtestatud sihttasemed oleksid õiguslikult siduvad ja lõplikud. Kui määruses toodud sihttasemed kuuluksid kinnitamisele nende teostatavuse põhjal, ei oleks tootjatel kindlustunnet investeringute tegemiseks ja planeerimiseks.

Muudatusettepanek 268

Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– **esitab käesoleva määruse muutmise ettepaneku viisil, mis on konkurentsiseisukohast võimalikult neutraalne ning sotsiaalselt õiglane ja säästev,**

Muudatusettepanek

välja jäetud

Or. en

Selgitus

On tähtis, et kehtestatud sihttasemed oleksid õiguslikult siduvad ja lõplikud. Kui määruses toodud sihttasemed kuuluksid kinnitamisele nende teostatavuse põhjal, ei oleks tootjatel kindlustunnet investeringute tegemiseks ja planeerimiseks.

Muudatusettepanek 269

Åsa Westlund, Marita Ulvskog, Dan Jørgensen

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– esitab käesoleva määruse muutmise ettepaneku viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning sotsiaalselt õiglane ja säästev,

Muudatusettepanek

esitab käesoleva määruse muutmise ettepaneku viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning sotsiaalselt õiglane ja säästev **ning mis on kooskõlas ELi eesmärgiga vähendada heiteid 2050. aastaks 80-90% võrreldes 1990. aasta tasemega.**

Or. en

Selgitus

On oluline lisada õigusakti viide ELi kliimaeesmärkide laiemale kontekstile. Käesoleva õigusakti läbivaatamisel tuleks võtta arvesse ELi uusimaid eesmäärke.

Muudatusettepanek 270

Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 - lõige 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– esitab käesoleva määruse muutmise ettepaneku viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne **ning** sotsiaalselt õiglane ja säästev,

Muudatusettepanek

– esitab käesoleva määruse muutmise ettepaneku viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne, sotsiaalselt õiglane ja säästev **ning vastab ELi eesmärgile vähendada heitkoguseid 2050. aastaks 80–95% võrreldes 1990. aasta tasemega;**

Or. de

Selgitus

Oluline on rõhutada, et antud õigusakt moodustab osa ELi kliimamuutuse vastase võitluse strateegiast. Kui 135g/km eesmärk kinnitatakse, peaks see kajastuma ka Euroopa Liidu kliima valdkonnas võetud kohustustes. Euroopa Ülemkogu kinnitas 11. märtsil veel kord heite vähendamise eesmärgi.

Muudatusettepanek 271
Carl Schlyter, Rebecca Harms

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 2 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– **esitab** käesoleva määruse **muutmise ettepaneku** viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning sotsiaalselt õiglane ja säästev,

Muudatusettepanek

– **võtab vastu üksikasjalikud eeskirjad** käesoleva määruse **nõuete rakendamiseks** viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning sotsiaalselt õiglane ja säästev,

Or. en

Muudatusettepanek 272
Anja Weisgerber, Françoise Grossetête, Horst Schnellhardt, Catherine Soullie, Thomas Ulmer, Renate Sommer, Birgit Schnieper-Jastram

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 - lõige 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– **kinnitab** direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele **vastavate** M2- ja N2-kategooria **mootorsõidukite** (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja **selliste sõidukite lisamise käesolevasse määrusesse**, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Muudatusettepanek

– **teeb ettepaneku lisada käesolevasse määrusesse** direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele **vastavad** M2- ja N2-kategooria **mootorsõidukid** (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja **sõidukid**, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2, **pidades silmas pikaajalist eesmärki alates 2020. aastast.**

Or. de

Selgitus

Täpsete väärtuste kehtestamine kaugema tuleviku sihttasemetega jaoks ning M2- ja N2-kategooria väikeste tarbesõidukite lisamine käesolevasse määrusesse sõltuvad teostatavuse kinnitamisest mõjuhinna läbiviimise teel.

Muudatusettepanek 273

Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– **kinnitab** direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja selliste sõidukite lisamise **käesolevasse määrusesse**, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Muudatusettepanek

– **esitab käesolevasse määrusesse kaugema tuleviku sihttaseme jaoks** direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja selliste sõidukite **võimaliku** lisamise **viisid**, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Or. en

Selgitus

The proposed long-term target of 135g/km in 2020 is totally unrealistic and it is not reasonable to base an impact assessment on such a number. Need for comprehensive impact assessment before fixing any long-term target value and date. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation. N2 and M2 vehicles tend much more to Heavy Duty Vehicles, i.e. even those with reference mass below 2610kg normally have a Gross vehicle mass up to 5-6 tons. The extension to those vehicle categories has a high impact on the these vehicle categories and thus can only be considered for any long-term target. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation with an dramatic impact on the vehicle manufacturers.

Muudatusettepanek 274

Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– **kinnitab** direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja selliste sõidukite lisamise **käesolevasse määrusesse**, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse

Muudatusettepanek

– **esitab käesolevasse määrusesse kaugema tuleviku sihttaseme jaoks** direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja selliste sõidukite **võimaliku**

(EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

lisamise **viisid**, millele laiendati
tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr
715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Or. en

Selgitus

The proposed long-term target of 135g/km in 2020 is totally unrealistic and it is not reasonable to base an impact assessment on such a number. Need for comprehensive impact assessment before fixing any long-term target value and date. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation. N2 and M2 vehicles tend much more to Heavy Duty Vehicles, i.e. even those with reference mass below 2610kg normally have a Gross vehicle mass up to 5-6 tons. The extension to those vehicle categories has a high impact on the these vehicle categories and thus can only be considered for any long-term target. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation with an dramatic impact on the vehicle manufacturers.

Muudatusettepanek 275

Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– **kinnitab** direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja selliste sõidukite lisamise **käesolevasse määrusesse**, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Muudatusettepanek

– **esitab käesolevasse määrusesse kaugema tuleviku sihttaseme jaoks** direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja selliste sõidukite **võimaliku** lisamise **viisid**, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Or. en

Muudatusettepanek 276

Mario Pirillo

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 2 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– **kinnitab** direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja selliste sõidukite lisamise **käesolevasse määrusesse**, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Muudatusettepanek

– **esitab käesolevasse määrusesse kaugema tuleviku sihttaseme jaoks** direktiivi 2007/46/EÜ II lisa määratlusele vastavate M2- ja N2-kategooria mootorsõidukite (tuletatud massiga kuni 2610 kg) ja selliste sõidukite **võimaliku** lisamise **viisid**, millele laiendati tüübikinnitust kooskõlas määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 2 lõikega 2.

Or. en

Muudatusettepanek 277
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Meetmed käesoleva määruse **vähem oluliste sätete muutmiseks** võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud **kontrolliga** regulatiivmenetlusele.

Muudatusettepanek

Meetmed, **mille eesmärk on muuta** käesoleva määruse **vähemolulisi sätteid**, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 2 osutatud regulatiivmenetlusele, **tingimusel et menetlus on jätkuvalt kooskõlas muudetud aluslepingutega**.

Or. en

Muudatusettepanek 278
Miroslav Ouzký

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Meetmed käesoleva määruse **vähem oluliste sätete muutmiseks** võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud **kontrolliga** regulatiivmenetlusele.

Muudatusettepanek

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku nende meetmete kohta, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse **olulisi sätteid**.

Or. en

Selgitus

The proposed long-term target of 135g/km in 2020 is totally unrealistic and it is not reasonable to base an impact assessment on such a number. Need for comprehensive impact assessment before fixing any long-term target value and date. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation. N2 and M2 vehicles tend much more to Heavy Duty Vehicles, i.e. even those with reference mass below 2610kg normally have a Gross vehicle mass up to 5-6 tons. The extension to those vehicle categories has a high impact on the these vehicle categories and thus can only be considered for any long-term target. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation with an dramatic impact on the vehicle manufacturers.

Muudatusettepanek 279
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Meetmed käesoleva määruse ***vähem oluliste sätete muutmiseks võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrollliga regulatiivmenetlusele.***

Muudatusettepanek

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku nende meetmete kohta, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse olulisi sätteid.

Or. en

Selgitus

The proposed long-term target of 135g/km in 2020 is totally unrealistic and it is not reasonable to base an impact assessment on such a number. Need for comprehensive impact assessment before fixing any long-term target value and date. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation. N2 and M2 vehicles tend much more to Heavy Duty Vehicles, i.e. even those with reference mass below 2610kg normally have a Gross vehicle mass up to 5-6 tons. The extension to those vehicle categories has a high impact on the these vehicle categories and thus can only be considered for any long-term target. The possible extension of the scope of the Regulation to N2 and M2 vehicles is a fundamental change of the regulation with an dramatic impact on the vehicle manufacturers.

Muudatusettepanek 280

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Meetmed käesoleva määruse vähem oluliste sätete muutmiseks võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrollliga regulatiivmenetlusele.

Muudatusettepanek

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku nende meetmete kohta, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse olulisi sätteid.

Or. en

Muudatusettepanek 281

Mario Pirillo

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Meetmed käesoleva määruse vähem oluliste sätete muutmiseks võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrollliga regulatiivmenetlusele.

Muudatusettepanek

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku nende meetmete kohta, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse olulisi sätteid.

Or. en

Muudatusettepanek 282

Sergio Berlato

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

jaanuariks 2013 lõpetab komisjon I lisas sätestatud CO2 eriheite sihttaseme ja artiklis 10 sätestatud erandite läbivaatamise, mille eesmärk on määratlada:

– viisid, kuidas saavutada alates 2025. aastast kaugema tuleviku sihttase 145 g

CO₂/km kulusäästlikult; ning

– nimetatud sihttaseme rakendamise aspektid, sealhulgas ülemäärase heite maks.

Sellise läbivaatamise ja mõju hindamise, sealhulgas autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstusharudele avalduva mõju hindamise alusel esitab komisjon vajadusel käesoleva määruse muutmise ettepaneku viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning mis on sotsiaalselt õiglane ja säästev.

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja Euroopa Ülemkogule ettepaneku nende meetmete kohta, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse olulisi sätteid.

Or. en

Selgitus

Arvestades asjaolu, et uute väikeste tarbesõidukite puhul on CO₂ heite vähendamise kulud suuremad kui sõiduautode puhul ning arenduseks ja tootmiseks kuluv aeg on pikem, ei ole pikaajaliseks eesmärgiks seatud heitetaset – 135 g CO₂/km – 2020. aastaks tegelikult võimalik saavutada. See tooks kaasa jaehinna tõusu üle 5 000 euro ja tervete sõidukiklasside (nt klass III) kadumise. Esimene komisjoni teostatud uuring näitas, et 160g CO₂/km on nõudlik, ent saavutatav eesmärk.

Muudatusettepanek 283

Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 4 – lõik 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

jaanuariks 2013 lõpetab komisjon I lisas sätestatud CO₂ eriheite sihttaseme ja artiklis 10 sätestatud erandite läbivaatamise, mille eesmärk on määratlada:

– viisid, kuidas saavutada alates 2025. aastast kaugema tuleviku sihttase 145 g CO₂/km kulusäästlikult; ning

– nimetatud sihttaseme rakendamise aspektid, sealhulgas ülemäärase heite maks.

Sellise läbivaatamise ja mõju hindamise, sealhulgas autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstusharudele avalduva mõju hindamise alusel toimib komisjon vajaduse korral järgmiselt:

– esitab käesoleva määruse muutmise ettepaneku viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning sotsiaalselt õiglane ja säästev,

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku nende meetmete kohta, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse olulisi sätteid.

Or. en

Selgitus

A long-term target is important to drive enironmental 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 in 2020 is an ambitious but feasible CO2 reduction target (which would already result in average retail price increase of €3800 per vehicle).

Muudatusettepanek 284

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

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõige 6 – lõik 2**

Komisjoni ettepanek

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähem olulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Muudatusettepanek

välja jäetud

Selgitus

Täpsete väärtuste kehtestamine kaugema tuleviku sihttasemete jaoks ning M2- ja N2-kategooria väikeste tarbesõidukite lisamine käesolevasse määrusesse sõltuvad teostatavuse kinnitamisest mõjuhinnangu läbiviimise teel.

Muudatusettepanek 285**Cristian Silviu Buşoi****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 12 – lõige 7***Komisjoni ettepanek*

7. Komisjon **vaatab 2015.** aastaks **läbi** komplekteeritud sõidukite CO₂ **eriheite määramise meetodi, mis on esitatud II lisa B osa punktis 7, ning vajaduse korral esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku II lisa muutmiseks.**

Muudatusettepanek

7. Komisjon **kehtestab 2011.** aastaks **menetluse** komplekteeritud sõidukite CO₂ **heite ja massi representatiivväärtuste hankimiseks järelevalve kaalutlustel.**

Selgitus

Komisjoni kohustus peaks olema esitada enne õigusakti ettepaneku vastuvõtmist sobiv lahendus. Komisjoni ettepanekus nähakse ette CO₂ sihttaseme järgimine alates 2014. aastast. Komplekteeritud sõidukid moodustavad umbes 15–16 % väikeste tarbesõidukite koguturust. Kuna turuosa on suur ja mõju algseadmete valmistaja sõidukipargile ei ole praegu teada, tuleb nii kiiresti kui võimalik kehtestada sobiv menetlus komplekteeritud sõidukite CO₂-heite ja massi representatiivsete väärtuste saamiseks.

Muudatusettepanek 286**Sergio Berlato****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 12 – lõige 7***Komisjoni ettepanek*

7. Komisjon **vaatab 2015.** aastaks **läbi** komplekteeritud sõidukite CO₂ **eriheite määramise meetodi, mis on esitatud II**

Muudatusettepanek

7. Komisjon **kehtestab 2011.** aastaks **menetluse** komplekteeritud sõidukite CO₂ **heite ja massi representatiivväärtuste**

lisas B osa punktis 7, ning vajaduse korral esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku II lisa muutmiseks.

hankimiseks järelevalve kaalutlustel.

Or. en

Selgitus

Komisjoni kohustus peaks olema esitada enne õigusakti ettepaneku vastuvõtmist sobiv lahendus. Komisjoni ettepanekus nähakse ette CO₂ kohustuslik sihttase alates 2014. aastast. Komplekteeritud sõidukid moodustavad umbes 15–16 % väikeste tarbesõidukite koguturust. Kuna turuosa on suur ja mõju algseadmete valmistaja sõidukipargile ei ole praegu teada, tuleb nii kiiresti kui võimalik kehtestada sobiv menetlus komplekteeritud sõidukite CO₂-heite ja massi representatiivsete väärtuste saamiseks.

Muudatusettepanek 287

Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

7. Komisjon vaatab 2015. aastaks läbi komplekteeritud sõidukite CO₂ eriheite määramise meetodi, mis on esitatud II lisas B osa punktis 7, ning vajaduse korral esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku II lisa muutmiseks.

Muudatusettepanek

7. Komisjon esitab 2011. aastaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku komplekteeritud sõidukite CO₂ eriheite määramise meetodi kohta.

Or. de

Selgitus

Komisjon märkis juba töödokumendis, et määruse ettepanekus nimetatud meetod komplekteeritud sõidukite CO₂ eriheite määramiseks ei ole sobiv, ning ta peaks võimalikult kiiresti esitama läbivaatamismenetluse.

Muudatusettepanek 288

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

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7. Komisjon **vaatab 2015.** aastaks **läbi** komplekteeritud sõidukite CO₂ **eriheite määramise meetodi, mis on esitatud II lisas B osa punktis 7, ning vajaduse korral esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku II lisa muutmiseks.**

7. Komisjon **kehtestab 2011.** aastaks **menetluse** komplekteeritud sõidukite CO₂ **heite ja massi representatiivväärtuste hankimiseks järelevalve kaalutlustel.**

Or. en

Selgitus

Komisjoni kohustus peaks olema esitada enne õigusakti ettepaneku vastuvõtmist sobiv lahendus. Komisjoni ettepanekus nähakse ette CO₂ kohustuslik sihttase alates 2014. aastast. Komplekteeritud sõidukid moodustavad umbes 15–16 % väikeste tarbesõidukite koguturust. Kuna turuosa on suur ja mõju algseadmete valmistaja sõidukipargile ei ole praegu teada, tuleb nii kiiresti kui võimalik kehtestada sobiv menetlus komplekteeritud sõidukite CO₂-heite ja massi representatiivsete väärtuste saamiseks.

Muudatusettepanek 289

Adina-Ioana Vălean

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 12 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7. Komisjon **vaatab 2015.** aastaks **läbi** komplekteeritud sõidukite CO₂ **eriheite määramise meetodi, mis on esitatud II lisas B osa punktis 7, ning vajaduse korral esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku II lisa muutmiseks.**

7. Komisjon **kehtestab 2011.** aastaks **menetluse** komplekteeritud sõidukite CO₂ **heite ja massi representatiivväärtuste hankimiseks järelevalve kaalutlustel.**

Or. en

Selgitus

Komisjoni kohustus peaks olema esitada enne õigusakti ettepaneku vastuvõtmist sobiv lahendus. Komisjoni ettepanekus nähakse ette CO₂ kohustuslik sihttase alates 2014. aastast. Komplekteeritud sõidukid moodustavad umbes 15–16 % väikeste tarbesõidukite koguturust. Kuna turuosa on suur ja mõju algseadmete valmistaja sõidukipargile ei ole praegu teada, tuleb nii kiiresti kui võimalik kehtestada sobiv menetlus komplekteeritud sõidukite CO₂-heite ja massi representatiivsete väärtuste saamiseks.

Muudatusettepanek 290
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 12a

Muudatusettepanek direktiivile 92/6/EMÜ

Alates ...* muudetakse nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ¹ järgmiselt:

(1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Käesolevas direktiivis tähendab „mootorsõiduk“ mootori jõul liikuvat, kategooriasse M2, M3, N1, N2 või N3 kuuluvat sõidukit, millel on vähemalt neli ratast ja mille valmistajakiirus ületab 25 km/h.“

Kategooriad M2, M3, N1, N2 ja N3 on määratletud direktiivi 70/156/EMÜ* II lisas.“

(2) Artikli 2 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et artiklis 1 osutatud N1, N2, M2 ja M3 kategooria mootorsõidukeid võib kasutada teel ainult juhul, kui need on varustatud kiiruspüürikuga, mis ei võimalda kiirusel tõusta üle 100 km/h.“

****EÜT: Üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva.***

¹ EÜT L 57, 2.3.1992, lk. 27.

Or. en

Muudatusettepanek 291
Sabine Wils

Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt 1 – alapunkt a – rida 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) **2014.** aastast kuni 2017. aastani:

(a) **2012.** aastast kuni 2017. aastani:

Or. en

Selgitus

Määruse jõustumiskuupäev tuleks viia tagasi 2012. aastale, nagu komisjon ja nõukogu 2007. aastal soovitasid.

Muudatusettepanek 292

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

Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt 1 – alapunkt a – rida 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) **2014.** aastast kuni 2017. aastani:

(a) **2015.** aastast kuni 2017. aastani:

Or. de

Selgitus

Muudatus on tingitud sellest, et järkjärgulise kasutuselevõtu etapi tõttu toodi alguskuupäev 2015. aastasse.

Muudatusettepanek 293

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt 1 – alapunkt a – rida 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(a) 2014. aastast kuni 2017. aastani:

(a) 2014. aastast kuni 2017. aastani:

Muudatusettepanek 294
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt 1 – alapunkt a – rida 2

Komisjoni ettepanek

CO2 eriheite soovituslik tase = **175** + a ×
(M – M0),

Muudatusettepanek

CO2 eriheite soovituslik tase = **165** + a ×
(M – M0),

Selgitus

Investeeringiskindluse suurendamiseks on vaja 2020. aasta kaugema tuleviku sihttaseme suhtes õiguskindlust.

Muudatusettepanek 295
Chris Davies, Corinne Lepage

Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt 1 – alapunkt a – rida 1

Komisjoni ettepanek

CO2 eriheite soovituslik tase = **175** + a ×
(M – M0),

Muudatusettepanek

CO2 eriheite soovituslik tase = **160** + a ×
(M – M0),

Selgitus

Kui ELi 2020. aasta eesmäärke soovitakse saavutada, on hädavajalik parandada kaubikute ja väikeste tarbesõidukite kütusesäästlikkust, et vähendada ettevõtjate transpordikulusid. Kütusesäästlikkuse suurendamise ja CO2 heidete vähendamise meetmed on tegelikult samad. Sõidukitootjad väidavad avalikult, et komisjoni 2016. aasta eesmärgid on raskesti saavutatavad, kuid eraviisiliselt tunnistavad nad, et eesmärgid võiksid olla oluliselt ambitsioonikamad.

Muudatusettepanek 296

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 1 – alapunkt a – rida 2

Komisjoni ettepanek

CO2 eriheite *soovituslik* tase = $175 + a \times (M - M_0)$,

Muudatusettepanek

CO2 eriheite tase = $175 + a \times (M - M_0)$,

Or. en

Muudatusettepanek 297

Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 1 – alapunkt b

Komisjoni ettepanek

(b) alates 2018. aastast:

CO2 eriheite soovituslik tase = $175 + a \times (M - M_0)$,

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

M₀ = artikli 12 lõike 1 kohaselt vastuvõetud väärtus,

a = 0,093

Muudatusettepanek

välja jäetud

Or. en

Selgitus

Komisjoni konsultant märkis, et massi suurenemise tõenäosust peetakse väikeste tarbesõidukite puhul oluliselt väiksemaks kui sõiduautode puhul, sest keskmise massi suurenemisega kaasnevad tunduvalt suuremad kulud sihttaseme saavutamiseks. Lisaks toob massi korrigeerimine 2018. aastal ja pärast seda iga kolme aasta järel kaasa sihttaseme sagedase kohandamise, mis ei kooskõlas kaubikute tootjate ajavajadustega. Sellepärast ei ole autonoomset massi suurenemist vaja arvesse võtta.

Muudatusettepanek 298
Chris Davies, Corinne Lepage

Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt 1 – alapunkt b – rida 2

Komisjoni ettepanek

CO2 eriheite soovituslik tase = **175** + $a \times (M - M0)$,

Muudatusettepanek

CO2 eriheite soovituslik tase = **160** + $a \times (M - M0)$,

Or. en

Selgitus

Kui ELi 2020. aasta eesmäärke soovitakse saavutada, on hädavajalik parandada kaubikute ja väikeste tarbesõidukite kütusesäästlikkust, et vähendada ettevõtjate transpordikulusid. Kütusesäästlikkuse suurendamise ja CO2 heidete vähendamise meetmed on tegelikult samad. Sõidukitootjad väidavad avalikult, et komisjoni 2016. aasta eesmärgid on raskesti saavutatavad, kuid eraviisiliselt tunnistavad nad, et eesmärgid võiksid olla oluliselt ambitsioonikamad.

Muudatusettepanek 299
Rebecca Harms, Carl Schlyter

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – punkt 1 – alapunkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(b a) alates 2020. aastast:

CO2 eriheite soovituslik tase = **125** + $a \times (M - M0)$,

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg), või muu kasulikkuse parameeter, mis on vastu võetud artikli 12 lõike 4 kohaselt;

$M0$ = artikli 12 lõike 1 kohaselt vastu võetud väärtus,

a = artikli 12 lõike 4 kohaselt vastu võetud väärtus

Or. en

Muudatusettepanek 300
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – A osa – punkt 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2011** ja igal järgmisel aastal talletavad liikmesriigid iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta järgmised andmed:

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2014** ja igal järgmisel aastal talletavad liikmesriigid iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta järgmised andmed:

Or. en

Muudatusettepanek 301
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – A osa – punkt 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2011** ja igal järgmisel aastal talletavad liikmesriigid iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta järgmised andmed:

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2013** ja igal järgmisel aastal talletavad liikmesriigid iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta järgmised andmed:

Or. en

Selgitus

Sidususe tagamiseks. Seire peaks toimuma paralleelselt määruse rakendamisega, et vältida turumoonutust ja tootjate diskrimineerimist.

Muudatusettepanek 302
Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – A osa – punkt 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2011** ja igal

Muudatusettepanek

1. Alates 1. jaanuarist **2013** ja igal

järgmisel aastal talletavad liikmesriigid iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta järgmised andmed:

järgmisel aastal talletavad liikmesriigid iga oma territooriumil registreeritud uue väikese tarbesõiduki kohta järgmised andmed:

Or. en

Muudatusettepanek 303
Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – A osa – punkt 1 – alapunkt b

Komisjoni ettepanek

(b) sõiduki tüüp, variant ja versioon;

Muudatusettepanek

(b) sõiduki, ***sealhulgas komplekteeritud sõiduki*** tüüp, variant ja versioon;

Or. de

Selgitus

Komisjoni komplekteeritud sõidukeid puudutav kompromissettepanek ei ole piisavalt selge ning võib ajendada tootjaid minema üle komplekteeritud sõidukite tootmisele. Lisada tuleb kaitseklauslid, näiteks komplekteeritud sõidukite osakaalu suuruse kontrollimise kohta.

Muudatusettepanek 304
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – A osa – punkt 3 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

3. 1. jaanuaril **2011** algava kalendriaasta ja iga järgmise kalendriaasta kohta määrab iga liikmesriik vastavalt B osas kirjeldatud meetoditele iga tootja kohta kindlaks järgmised andmed:

Muudatusettepanek

3. 1. jaanuaril **2014** algava kalendriaasta ja iga järgmise kalendriaasta kohta määrab iga liikmesriik vastavalt B osas kirjeldatud meetoditele iga tootja kohta kindlaks järgmised andmed:

Or. en

Muudatusettepanek 305
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – A osa – punkt 3 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

3. 1. jaanuaril **2011** algava kalendriaasta ja iga järgmise kalendriaasta kohta määrab iga liikmesriik vastavalt B osas kirjeldatud meetoditele iga tootja kohta kindlaks järgmised andmed:

Muudatusettepanek

3. 1. jaanuaril **2013** algava kalendriaasta ja iga järgmise kalendriaasta kohta määrab iga liikmesriik vastavalt B osas kirjeldatud meetoditele iga tootja kohta kindlaks järgmised andmed:

Or. en

Selgitus

Sidususe tagamiseks. Seire peaks toimuma paralleelselt määruse rakendamisega, et vältida turumoonutust ja tootjate diskrimineerimist.

Muudatusettepanek 306
Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – A osa – punkt 3 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

3. 1. jaanuaril **2011** algava kalendriaasta ja iga järgmise kalendriaasta kohta määrab iga liikmesriik vastavalt B osas kirjeldatud meetoditele iga tootja kohta kindlaks järgmised andmed:

Muudatusettepanek

3. 1. jaanuaril **2013** algava kalendriaasta ja iga järgmise kalendriaasta kohta määrab iga liikmesriik vastavalt B osas kirjeldatud meetoditele iga tootja kohta kindlaks järgmised andmed:

Or. en

Muudatusettepanek 307
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – A osa – punkt 3 – alapunkt d – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

(d) uue väikese tarbesõiduki iga tüübi iga

Muudatusettepanek

(d) uue väikese tarbesõiduki iga tüübi iga

versiooni iga *variandi* kohta:

variandi iga *versiooni* kohta:

Or. en

Selgitus

See muudatusettepanek on seotud muudatusettepanekuga artikli 7 lõikele 1.

Muudatusettepanek 308
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – A osa – punkt 3 – alapunkt d – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ii) CO₂ eriheite tase;

(ii) CO₂ eriheite tase **ja artikli 11 kohaselt innovatiivsete tehnoloogialahenduste abil saavutatud CO₂-heite vähenemise osakaal;**

Or. en

Selgitus

Sidususe tagamiseks. Seire peaks toimuma paralleelselt määruse rakendamisega, et vältida turumoonutust ja tootjate diskrimineerimist.

Muudatusettepanek 309
Adina-Ioana Vălean, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – A osa – punkt 3 – alapunkt d – alapunkt ii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ii) CO₂ eriheite tase;

(ii) CO₂ eriheite tase **ja artikli 11 kohaselt innovatiivsete tehnoloogialahenduste abil saavutatud CO₂-heite vähenemise osakaal;**

Or. en

Muudatusettepanek 310
Matthias Groote

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – B osa – punkt 4 – pealkiri

Komisjoni ettepanek

4. Uute väikeste tarbesõidukite jaotus
versioonide alusel

Muudatusettepanek

4. Uute väikeste tarbesõidukite jaotus
versioonide alusel, **kaasa arvatud**
komplekteeritud sõidukite osakaal

Or. de

Selgitus

Komisjoni komplekteeritud sõidukeid puudutav kompromissettepanek ei ole piisavalt selge ning võib ajendada tootjaid minema üle komplekteeritud sõidukite tootmisele. Lisada tuleb kaitseklauslid, näiteks komplekteeritud sõidukite osakaalu suuruse kontrollimise kohta.

Muudatusettepanek 311
Elena Oana Antonescu

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – B osa – punkt 6 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Sõiduki kasulik koormus on direktiivi 2007/46/EÜ III **lisa kohase** suurima tehniliselt lubatud täislastis sõiduki massi ja sõiduki massi vahe.

Muudatusettepanek

Sõiduki kasulik koormus on **vastavalt** direktiivi 2007/46/EÜ III **lisale vastavustunnistuses esitatud ning direktiivi 2007/46/EÜ I lisa punkti 2.8 määratletud** suurima tehniliselt lubatud täislastis sõiduki massi ja sõiduki massi vahe.

Or. en

Selgitus

Vastavusse viimiseks direktiiviga 2007/46/EÜ.

Muudatusettepanek 312
Cristian Silviu Buşoi

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – B osa – punkt 7

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7. Komplekteeritud sõidukite eriheide

välja jäetud

Komplekteeritud sõiduki eriheide määratakse vastavalt direktiivile 2004/3/EÜ. Kui kõnealune väärtus ei ole kättesaadav, on komplekteeritud sõiduki eriheide võrdne kõikide sama tüüpi komplekteeritud sõidukite eriheite suurima väärtusega, mis on sama tüüpi sõidukid kui mittekomplektne sõiduk, mille baasil komplekteeritud sõiduk on ehitatud, ja mis on registreeritud ELis samal seireaastal, kusjuures „sõiduki tüüp” on määratletud vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artiklile 3. Kui kõikide komplekteeritud sõidukite kohta on esitatud rohkem kui kolm eriheite väärtust, kasutatakse suuruselt teist väärtust.

Or. en

Selgitus

Euroopa Komisjon soovitas käesolevat muudatusettepanekut seetõttu, et algses komisjoni ettepanekus puudus toimiv lahendus.

Muudatusettepanek 313
Holger Krahmer, Jorgo Chatzimarkakis

Ettepanek võtta vastu määrus
II lisa – B osa – punkt 7 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Komplekteeritud sõiduki eriheide määratakse vastavalt direktiivile 2004/3/EÜ. Kui kõnealune väärtus ei ole kättesaadav, on komplekteeritud sõiduki

Mitmeastmeliselt komplekteeritavate sõidukite puhul vastutab komplekteeritud sõiduki tootja kogu sõiduki eest. Käesoleva määruse jaoks oluliste

eriheide võrdne kõikide sama tüüpi komplekteeritud sõidukite eriheite suurima väärtusega, mis on sama tüüpi sõidukid kui mittekomplektne sõiduk, mille baasil komplekteeritud sõiduk on ehitatud, ja mis on registreeritud ELis samal seireaastal, kusjuures „sõiduki tüüp” on määratletud vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artiklile 3. Kui kõikide komplekteeritud sõidukite kohta on esitatud rohkem kui kolm eriheite väärtust, kasutatakse suuruselt teist väärtust.

põhiparameetrite CO₂-heite ja sõiduki tuletatud massi kindlaksmääramiseks võib olla vajalik, et mittekomplektse sõiduki tootja võtab käesoleva määruse kohaselt vastutuse CO₂ sihttaseme järgimise eest. Sealjuures ei tohi mittekomplektse sõiduki tootjat liigselt koormata.

Komplekteeritud sõiduki tootja edastab komplekteeritud sõiduki tuletatud massi ja CO₂ piirväärtuse, kui see on teada, või komplekteeritud sõiduki tuletatud massi jaoks mittekomplekse sõiduki alusel tuletatud CO₂ piirväärtuse, kui see ei ole teada, järelevalve eest vastutavatele asutustele (mittekomplektse sõiduki tootja, komisjon, tüübikinnituse andnud riiklikud asutused).

Selle protsessi jaoks muudab komisjon 31. detsembriks 2011 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv))¹. Protsessi kehtivuse tagamiseks peab komisjon esimesel kalendriaastal pärast käesoleva määruse jõustumist selle protsessi valideerima ja vajaduse korral seda kohandama. Mitmeastmeliselt komplekteeritavad sõidukid saab sihttaseme saavutamiseks siduda alles pärast nimetatud muudatuse jõustumist.

¹ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

Or. de

Selgitus

Komisjoni ettepanekus ei võeta arvesse mittekomplektsete sõidukite sertifitseerimist ning mittekomplektsete ja komplekteeritud sõidukite tootjate vahelisi ettevõtlussuhteid puudutavaid nõudeid. Mittekomplektsete ja komplekteeritud sõidukite CO₂ ja tuletatud massi nõuetekohane lisamine ei tohi tekitada mittekomplektse sõiduki tootjale liigset koormust.