



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

---

*Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon*

---

**2012/0190(COD)**

20.3.2013

## **ARVAMUS**

Esitaja: tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon

Saaja: keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 443/2009, et määrata kindlaks meetodid uute sõiduautode CO<sub>2</sub>-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks (COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD))

Arvamuse koostaja(\*): Fiona Hall

(\* ) Kaasatud komisjon – kodukorra artikkel 50

PA\_Legam

## LÜHISELGITUS

Komisjon esitas 11. juulil 2012 ettepaneku vaadata läbi määrus (EÜ) 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode CO<sub>2</sub>-heite vähendamise raamistik aastani 2020. Läbivaatamisega rakendatakse 2020. aastale eelneva teise etapi sihttaseme 95 g CO<sub>2</sub>/km saavutamiseks vajalikke meetodeid.

Meetodid on rakendamise aspektid, mis mõjutavad heite sihttaseme saavutamise viisi. Enamikku meetodeid komisjoni ettepanek ei muuda, välja arvatud järgmised erandid:

- ajavahemikuks 2020–2023 kehtestatakse autodele, mis tekitavad vähem kui 35 g CO<sub>2</sub> kilomeetri kohta, erisoodustused korrutusteguriga 1,3 ning neid võib kava kehtivuse ajal kohaldada kokku kuni 20 000 sõiduki suhtes tootja kohta;
- nišiturgu käsitleva erandi sihttasest ajakohastatakse 2020. aastaks ning tootjad, kelle uusi sõiduautosid registreeritakse aastas vähem kui 500, vabastatakse CO<sub>2</sub>-heite sihttaseme järgimise kohustusest;
- ökoinnovatsioon jätkub, kui läbivaadatud katsemenetlus on rakendatud.

Lisaks ajakohastatakse komiteemenetluse sätteid, et viia need vastavusse Lissaboni lepinguga.

Arvamuse koostaja kiidab läbivaadatud määruse valdavas osas heaks. Arvestades, et enamik autotootjaid liigub 2009. aastal kokku lepitud CO<sub>2</sub>-heite 2015. ja 2020. aasta sihttasemetes suunas, ei oleks 2020. aastaks seatud sihttasemeni 95 g CO<sub>2</sub>/km jõudmise meetodites praeguses etapis soovitatav suuri muudatusi teha. Kuid on veel olulisi küsimusi, millele komisjon oma ettepanekus piisavalt tähelepanu ei pööra.

Üsna murelikuks teeb kasvav erinevus uute sõiduautode tüübikinnitusega kehtestatud ja tegeliku heite vahel, mis komisjoni hinnangul võib ulatuda 15–30 %-ni. Sellise lahknevuse põhjus on suurel määral meetodites, mida autotootjad kasutavad CO<sub>2</sub>-heite mõõtmisel vastavalt kehtivale katsesükli menetlusele. Lahknevuse probleemi lahendamine on äärmiselt oluline kasvõi sellepärast, et CO<sub>2</sub>-heite vähendamine väljendub otseselt kütusekulude kokkuhoius tarbijate jaoks, samuti väiksemas naftaimpordis.

Seega soovib arvamuse koostaja, et komisjon vaataks 2014. aastaks läbi määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega kehtestatud ELi regulatiivse katsemenetluse CO<sub>2</sub> eriheite mõõtmiseks. 2015. aasta jaanuariks peaks komisjonil olema võimalik ELi katsesükkel ajakohastada. Ajakohastamine peaks toimuma vaatamata sellele, kas ÜRO Euroopa majanduskomisjoni kergsõidukite ülemaailmne katsemenetlus (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure – WLTP*) on selleks ajaks välja töötatud või mitte, sest kütusesääst on Euroopa tarbijate huvides rahvusvahelistest edusammudest sõltumata. Uued WLTP menetlused saaks siis lisada ELi katsesükli raamistikku ning üksikute autotootjate CO<sub>2</sub>-heite sihttasemeid kohandataks. Võimalus mõõta ökoinnovatsiooni väljaspool katsesükli peaks kaduma ELi katsesükli ajakohastamisega 2015. aastal.

Komisjoni ettepaneku nõrk külg on nägemuse puudumine 2020. aasta järgseks ajaks. Tehnoloogia täpset arengut 2025. aastani võib olla võimatu ennustada, kuid tööstusharu kindlustunnet võib suurendada selge poliitiline märguanne. Seega tuleks kõnealuses määruses

kehtestada CO<sub>2</sub>-heite sihttasemed 2025. aastaks. Sihttaseme kehtestamine annab tööstusharule piisavalt teostusaega ning tagamaks, et selle saavutamine on võimalik sotsiaalselt ja majanduslikult õiglasel viisil, vaadatakse see vahepeal läbi.

USAs on 2025. aasta sihttase juba kehtestatud. Sellega seatakse autotootjatele nõue, et ajavahemikul 2011–2025 müüdavate autode keskmine kütusekulu peab vähenema poole võrra. Kuna EL peaks jääma keskkonnahoidlike sõidukite tootmise ülemaailmses konkurentsivõimelises esirinda, peaks täiustuste tempo olema siin sama kiire. 2011. aastaga võrreldes 50 %-line heite vähenemine tähendaks sihttasest alla 70 g CO<sub>2</sub> kilomeetri kohta. 2012. aasta Ricardo-AEA värskeimas uuringus leiti, et 70 g CO<sub>2</sub>/km oleks 2025. aastaks kõige kohasem sihttase ning et selle saavutamiseks peaks vaid 7 % sõidukitest olema väga madala heitetasemega ja 20 % hübriidsõidukid.

2025. aasta sihttase 70 g CO<sub>2</sub>/km tagaks, et investeeringud alternatiivsete jõuallikate väljaarendamisse jätkuvad, ning tooks Euroopas kaasa kasvu ja looks kõrgtehnoloogiasektoris töökohti. Konsultatsioonifirma McKinsey hinnangul luuakse ELis 2030. aastaks tootmises ning teadus- ja arendustegevuses 110 000 uut töökohta tänu vajadusele toota rohkem kütusesäästlikke autosid. Komisjon on tunnistanud, et kasulikkuse parameetrina on sõiduki kattealal eelised sõiduki massi ees, mistõttu oleks asjakohane minna 2025. aasta sihttaseme puhul üle katteala kasutamisele kasulikkuse parameetrina ning lasta ajavahemikul 2015–2020 tootjatel valida massi- ja kattealapihise mõõtmise vahel.

Lisaks teeb arvamuse koostaja ettepaneku muuta erisoodustusi käsitlevat artiklit. Erisoodustuste nõrk külg seisneb selles, et stimuleerides autotootjaid valmistama rohkem väga madala heitetasemega sõidukeid, võimaldavad need tootjatel müüa ka suuremal arvul saastavamaid autosid, mis raskendab CO<sub>2</sub>-ga seotud eesmärgi saavutamist. Arvamuse koostaja soovib võtta selle asemel kasutusele paindlikud volitused sarnaselt Kalifornias vähese CO<sub>2</sub>-heitega sõidukitele antud volitustele. See kiirendab alternatiivsete jõuallikate, nagu elektriakude ja kütuseelementide väljatöötamist ja kasutuselevõtmist ning tagab piisavad investeeringud väga madala heitega tehnoloogiasse. See oleks nõ kiiretele tegutsejatele nende keskmise CO<sub>2</sub>-heite 2025. aasta sihttaseme alandamisega stiimuliks, ning tagaks samal ajal, et tootjad, kes otsustavad väga madala heitetasemega sõidukite kiirese kasutuselevõttu mitte panustada, teevad 2020. aasta järgseks ajaks oma tavasõidukitele lisatäiustusi.

Komisjonil, liikmesriikidel ning piirkondlikel ja kohalikel võimudel tuleb teha tööd väga madala heitetasemega sõidukite nõudlust ergutavate parimate tavade väljaselgitamiseks ja levitamiseks, et mõnes Euroopa riigis täheldatud tugevat läbimüügi kasvu võiks edaspidi näha kõikides liikmesriikides.

## **MUUDATUSETTEPANEKUD**

Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon palub vastutaval keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

**Muudatusettepanek 1**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Põhjendus 1 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**(1a) Eesmärkide liiga sage muutmine tekitab autotööstuses ebamäärasust ja mõjutab selle konkurentsivõimet maailmas.**

**Muudatusettepanek 2**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Põhjendus 2**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

(2) On asjakohane selgitada, et sihttaseme 95 g CO<sub>2</sub>/km järgimise kontrollimiseks tuleks jätkata CO<sub>2</sub> heitkoguste mõõtmist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrusele (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõidautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning selle rakendusmeetmete ja uuenduslikule tehnoloogiale.

(2) On asjakohane selgitada, et sihttaseme 95 g CO<sub>2</sub>/km järgimise kontrollimiseks tuleks jätkata CO<sub>2</sub> heitkoguste mõõtmist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrusele (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõidautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning selle rakendusmeetmete ja uuenduslikule tehnoloogiale. ***Komisjoni läbi viidud uuringud on siiski näidanud, et nimetatud määruse kohaselt CO<sub>2</sub>-heite mõõtmiseks kasutatud katsemenetlused ei ole tootjaid takistanud paindlikkust üha rohkem ära kasutamast, mis on kaasa toonud CO<sub>2</sub>-heite väidetava vähenemise, mida ei saa aga seostada tehnoloogiliste arendustega ja mis ei ole reaalses sõidutingimustes saavutatav. Seetõttu tuleks määrus (EÜ) nr 715/2007 kiiresti läbi vaadata, et tagada, et katsemenetlused kajastaksid sõidautode CO<sub>2</sub>-heite tegelikke muutusi.***

**Muudatusettepanek 3**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Põhjendus 2 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(2 a) Kõrged ja järjest kasvavad fossiilsete kütuste hinnad ning eriti naftahinnad on ohuks majanduse taastumisele, energiapuudusele ja energia taskukohasusele Euroopas. Naftašokid võivad tuua kaasa sügavaid majanduslangusi, konkurentsivõime vähenemist ja tööpuuduse suurenemist. Seetõttu on naftast sõltuvuse vähendamine muu hulgas uute sõiduautode ja kaubikute tõhususe ja jätkusuutlikkuse suurendamise teel prioriteetne.*

**Muudatusettepanek 4**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 3**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

(3) Võttes arvesse, et väga väikese CO<sub>2</sub>-heitega sõidukite esimese põlvkonnaga seotud teadus- ja arendustegevuskulud ning ühe ühiku tootmise kulud on väga suured, on asjakohane ajutiselt ja piiratud määral kiirendada ja lihtsustada korda, mille kohaselt tuuakse selliseid sõidukeid liidu turule nende turustamise algjärgus.

(3) Võttes arvesse, et väga väikese CO<sub>2</sub>-heitega sõidukite esimese põlvkonnaga seotud teadus- ja arendustegevuskulud ning ühe ühiku tootmise kulud on väga suured, on asjakohane ajutiselt ja piiratud määral kiirendada ja lihtsustada korda, mille kohaselt tuuakse selliseid sõidukeid liidu turule nende turustamise algjärgus.

*Komisjonil, liikmesriikidel ning piirkondlikel ja kohalikel võimudel tuleb teha tööd väga madala heitetasemega sõidukite nõudlust ergutavate parimate tavade väljaselgitamiseks ja levitamiseks, et mõnes Euroopa riigis täheldatud tugevat läbimüügi kasvu võiks edaspidi näha kõikides liikmesriikides.*

## Muudatusettepanek 5

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Põhjendus 4

##### *Komisjoni ettepanek*

(4) Pidades silmas ebaproportsionaalset mõju, mida sõiduki kasulikkuse alusel kindlaksmääratud eriheite sihttaseme järgimine avaldab kõige väiksematele autotootjatele, suurt halduskoormust, mis on seotud erandite kehtestamisega ning marginaalset kasu, mida saadakse selliste tootjate poolt müüdavate sõidukite CO<sub>2</sub>-heite vähenemisest, ei kohaldata eriheite sihttasest ega ülemäärase heite maksu tootjate suhtes, kes toodavad aastas alla **500** uue sõiduauto.

##### *Muudatusettepanek*

(4) Pidades silmas ebaproportsionaalset mõju, mida sõiduki kasulikkuse alusel kindlaksmääratud eriheite sihttaseme järgimine avaldab kõige väiksematele autotootjatele, suurt halduskoormust, mis on seotud erandite kehtestamisega ning marginaalset kasu, mida saadakse selliste tootjate poolt müüdavate sõidukite CO<sub>2</sub>-heite vähenemisest, ei kohaldata eriheite sihttasest ega ülemäärase heite maksu tootjate suhtes, kes toodavad aastas alla **1000** uue sõiduauto.

#### *Selgitus*

*Väikesemahulised tootjad on taotlenud erandeid keeruka protsessi kaudu, mis nõuab olulisi ressursse, seda ka komisjonilt. Komisjoni mõjuhinnangus öeldakse, et neil tootjatel on kliimale marginaalne mõju. Peale selle takistab 500 auto künnis nende väikeste äriühingute majanduslikku arengut, kelle rahaline elujõulisus oleks eriti majanduskriisi olukorras tõenäoliselt suurem kuni 1000 auto tootmisel.*

## Muudatusettepanek 6

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Põhjendus 7

##### *Komisjoni ettepanek*

(7) Selleks et autotööstus saaks teha pikaajalisi investeeringuid ja viia läbi innovatsiooni, oleks soovitav esitada teavet **selle kohta, kuidas käesolevat määrust tuleks** seoses 2020. aastale järgneva perioodiga **muuta**. **Selline teave** peaks põhinema **hinnangul selle kohta, mil määral tuleb heidet** liidu pikaajaliste kliimaeesmärkide saavutamiseks **vähendada** ning **milline on mõju** sõiduautode CO<sub>2</sub>-heite kulutõhusaks vähendamiseks vajaliku tehnoloogia

##### *Muudatusettepanek*

(7) Selleks et autotööstus saaks teha pikaajalisi investeeringuid ja viia läbi innovatsiooni, oleks soovitav esitada teavet seoses 2020. aastale järgneva perioodiga. **Seda tuleks teha sihttaseme määramisega 2025. aastaks. Sihttase** peaks põhinema liidu pikaajaliste kliimaeesmärkide saavutamiseks **vajalikul heite vähendamise määral** ning **peaks parandama** sõiduautode CO<sub>2</sub>-heite kulutõhusaks vähendamiseks vajaliku tehnoloogia **väljatöötamist**. Seepärast

*väljatöötamisele. Seepärast tuleks need aspektid uuesti läbi vaadata ning komisjon peaks koostama aruande ja tegema vajaduse korral ettepanekuid sihttasemete kohta 2020. aasta järgsel perioodil.*

*peaks komisjon koostama aruande ja tegema ettepanekuid sihttasemete kohta, mis on kooskõlas kulutõhusa kavaga liidu pikaajaliste kliimaeesmärkide saavutamiseks 2050. aastaks ning mis tagavad Euroopa Liidule liidripositsiooni hoidmise kütusesäästu ja CO<sub>2</sub>-heite alal. Aruanne peaks võtma arvesse CO<sub>2</sub>-heidet autode kogu olelusringi vältel (kaasa arvatud tootmine ja kasutuselt kõrvaldamine).*

## **Muudatusettepanek 7** **Ettepanek võtta vastu määrus**

### **Põhjendus 7 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(7 a) Arvestades pikki perioode, mida tootjad vajavad uurimis- ja arendustöök, ning pakkumaks investoritele vajalikku kindlustunnet, on oluline kehtestada sihttase 2025. aastaks.*

## **Muudatusettepanek 8** **Ettepanek võtta vastu määrus**

### **Põhjendus 7 b (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(7 b) Kuna õige ja tõepärane teave CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu kohta, mis on omavahel otseselt seotud, on tarbijatele teadlike otsuste tegemiseks hädavajalik, tuleks neile parameetritele pöörata eriti suurt tähelepanu. Praegu aga erinevad maanteel sõitvate sõiduautode ja kaubikute tegelikud heited suuresti olemasolevas katsetsüklis kajastatavatest väärtustest. Seetõttu on vaja töötada kiiresti välja täiustatud katsetsüklid.*



## Muudatusettepanek 9

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 8

#### *Komisjoni ettepanek*

(8) Määruses on sätestatud, et komisjon viib läbi mõju hindamise katsemenetluste läbivaatamiseks, et kajastada sõiduautode CO<sub>2</sub>-heite tegelikke muutusi. See **töö ei ole veel valmis, kuid seda tehakse** ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis World Light Duty Test-menetluse väljatöötamise raames. Seepärast on määruse (EÜ) nr 443/2009 I lisas kehtestatud 2020. aasta heitenormid, **mis on mõõdetud** vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ja määruse (EÜ) nr 692/2008 XII lisale. **Kui katsemenetlusi** muudetakse, tuleks I lisas kehtestatud heitenorme muuta, et tootjaid ja sõidukiklasse käsitlevad normid oleksid ranguse poolest võrreldavad.

#### *Muudatusettepanek*

(8) Määruses (EÜ) nr 443/2009 on sätestatud, et komisjon viib läbi mõju hindamise katsemenetluste läbivaatamiseks, et kajastada sõiduautode CO<sub>2</sub>-heite tegelikke muutusi. **Liidu reguleeriva menetluse praegune kasutamine CO<sub>2</sub> eriheite mõõtmisel põhjustab heitetaseme registreerimist madalamana, kui see on maanteel sõitvate sõidukite puhul tegelikult. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määruses (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning selle rakendusmeetmetes viidatud mõõtmismenetlusi tuleb seega võimalikult kiiresti muuta.**

**Katsemenetlused on praegu läbivaatamisel** ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis World Light Duty Test-menetluse (WLTP) väljatöötamise raames, **kuid töö ei ole veel lõpetatud. Seepärast ja arvestades, et olemasolev katsesükkel ei kajasta piisavalt maanteel sõitvate sõiduautode ja kaubikute tegelikke heiteid, on väga oluline töötada kiiresti välja täiustatud katsesükkel. Et tootjatel võiks kavandamisel olla sätetest täielik ülevaade, tuleb neil järgida kehtivat katsemenetlust nii kaua, kuni WLTP selle asendab. Kui praeguseid katsemenetlusi, mis on sätestatud** määruse (EÜ) nr 443/2009 I lisas, **milles on kehtestatud 2020. aasta heitenormid vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 ja määruse (EÜ) nr 692/2008 XII lisale, muudetakse, tuleks I lisas kehtestatud heitenorme muuta, et tootjaid ja**

sõidukiklasse käsitlevad normid oleksid ranguse poolest võrreldavad.

## **Muudatusettepanek 10** **Ettepanek võtta vastu määrus**

### **Põhjendus 12**

#### *Komisjoni ettepanek*

(12) Komisjonile tuleks anda volitused võtta vastu õigusakte Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 290 sätestatud korras eriheite sihttasemetest tehtavaid erandeid käsitlevate eeskirjade täiendamiseks, andmetele esitatavate nõuete muutmiseks CO<sub>2</sub>-heite seire eesmärgil ning I lisas CO<sub>2</sub> eriheite arvutamiseks sätestatud valemi kohandamiseks vastavalt sõidukimassi näitaja ja **määruses (EÜ) nr 715/2007 osutatud** CO<sub>2</sub> eriheite mõõtmist käsitleva reguleeriva katsemenetluse muudatustele. On eriti oluline, et komisjon viiks ettevalmistava töö käigus läbi nõuetekohased konsultatsioonid, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning nõuetekohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

## **Muudatusettepanek 11** **Ettepanek võtta vastu määrus**

### **Põhjendus 12 a (uus)**

#### *Komisjoni ettepanek*

#### *Muudatusettepanek*

(12) Komisjonile tuleks anda volitused võtta vastu õigusakte Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 290 sätestatud korras eriheite sihttasemetest tehtavaid erandeid käsitlevate eeskirjade täiendamiseks, andmetele esitatavate nõuete muutmiseks CO<sub>2</sub>-heite seire eesmärgil ning I lisas CO<sub>2</sub> eriheite arvutamiseks sätestatud valemi kohandamiseks vastavalt sõidukimassi näitaja ja CO<sub>2</sub> eriheite mõõtmist käsitleva reguleeriva katsemenetluse muudatustele. On eriti oluline, et komisjon viiks ettevalmistava töö käigus läbi nõuetekohased konsultatsioonid, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning nõuetekohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

***(12 a) On asjakohane hinnata vajadust loobuda CO<sub>2</sub> heitkogustega seotud eesmärkidest, asendades need kütusekulu tõhususega seotud eesmärkidega, sest CO<sub>2</sub> heitkogustega seotud eesmärkide puhul ei võeta arvesse nüüdisaegsetes***

*sisepõlemismootorites tekkivaid kahjulikke heitmeid. Seetõttu palutakse komisjonil esitada selle küsimuse kohta aruanne.*

## **Muudatusettepanek 12**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 14**

#### *Komisjoni ettepanek*

(14) Komisjon on hinnanud sõiduki katteala andmete kättesaadavust ja nende kasutamist kasulikkuse parameetrina I lisa valemis. Sellised andmed on kättesaadavad ning nende võimalikku kasutamist on mõjuhinnaangus käsitletud; selle põhjal on jõutud järeldusele, et 2020. aasta sihttaseme arvutamise valemis tuleks kasulikkuse parameetrina kasutada massi. ***Tulevase läbivaatamise käigus tuleks siiski kaaluda*** kulude vähendamist ning kasu, mida saadaks, kui kasulikkuse parameetriks oleks sõiduki katteala.

#### *Muudatusettepanek*

(14) Komisjon on hinnanud sõiduki katteala andmete kättesaadavust ja nende kasutamist kasulikkuse parameetrina ***määruse (EÜ) nr 443/2009*** I lisa valemis. Sellised andmed on kättesaadavad ning nende võimalikku kasutamist on mõjuhinnaangus käsitletud. Selle põhjal on jõutud järeldusele, et 2020. aasta sihttaseme arvutamise valemis tuleks kasulikkuse parameetrina kasutada massi, ***kuna kasulikkuse parameetri vahetamine ei vastaks kavandamiskindluse eesmärgile, sest tootjad on juba teinud algust oma nõuete täitmise kavaga 2020. aastani eeldusel, et praegust parameetrit kasutatakse ka edaspidi. Võttes aga arvesse*** kulude vähendamist ning kasu, mida saadaks, kui kasulikkuse parameetriks oleks sõiduki katteala, ***võiks sõiduki katteala kasutada kasulikkuse parameetrina 2025. aasta sihttaseme puhul ning tootjatele võiks anda võimaluse kasutada sõiduki katteala alates 2020. aastast.***

## **Muudatusettepanek 13**

### **Ettepanek võtta vastu määrus**

#### **Artikkel 1 – punkt 1**

Määrus (EÜ) nr 443/2009

Artikkel 1 – lõik 2

#### *Komisjoni ettepanek*

Käesoleva määrusega kehtestatakse alates

AD\930092ET.doc

#### *Muudatusettepanek*

Käesoleva määrusega kehtestatakse alates

11/22

PE502.182v02-00

2020. aastast uute sõiduautode keskmise heite sihttasemeks 95 g CO<sub>2</sub>/km, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007 ja määruse (EÜ) nr 692/2008 XII lisaga ja selle rakendusmeetmetega ning innovatiivsete tehnoloogialahendustega.

2020. aastast uute sõiduautode keskmise heite sihttasemeks 95 g CO<sub>2</sub>/km, mida mõõdetakse *igal juhtumil* kooskõlas määrusega (EÜ) nr 715/2007, määruse (EÜ) nr 692/2008 III ja XII lisaga, ECE R83-06 ja ECE R101-ga, nagu kehtib ...<sup>+</sup>.

---

<sup>+</sup> *ELT: palun sisestada käesoleva määruse vastuvõtmise kuupäev.*

### *Selgitus*

*Euro 6 määruse kehtivat versiooni (NEDC/ECE R83 ja ECE R101) tuleks ajakohastada, et tagada praegu kehtestatud sihttasemetega sama range tase, olenemata ettenähtavatest muudatustest menetlustes ja tsüklis kui sellises.*

## **Muudatusettepanek 14** **Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 2**  
Määrus (EÜ) nr 443/2009  
Artikkel 2 – lõige 4

### *Komisjoni ettepanek*

4. Artiklit 4, artikli 8 lõike 4 punkte b ja c, artiklit 9 ja artikli 10 lõike 1 punkte a ja c ei kohaldata selliste tootjate suhtes, kes on koos kõigi nendega seotud ettevõtjatega tootnud alla **500** ELis eelmisel kalendriaastal registreeritud uue sõiduauto.

### *Muudatusettepanek*

4. Artiklit 4, artikli 8 lõike 4 punkte b ja c, artiklit 9 ja artikli 10 lõike 1 punkte a ja c ei kohaldata selliste tootjate suhtes, kes on koos kõigi nendega seotud ettevõtjatega tootnud alla **1000** ELis eelmisel kalendriaastal registreeritud uue sõiduauto.

### *Selgitus*

*Väikesemahulised tootjad on taotlenud erandeid keeruka protsessi kaudu, mis nõuab olulisi ressursse, seda ka komisjonilt. Komisjoni mõjuhinnangus öeldakse, et neil tootjatel on kliimale marginaalne mõju. Peale selle takistab 500 auto künnis nende väikeste äriühingute majanduslikku arengut, kelle rahaline elujõulisus oleks eriti majanduskriisi olukorras tõenäoliselt suurem kuni 1000 auto tootmisel.*

## **Muudatusettepanek 15** **Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 2 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(2 a) Artikli 3 lõike 1 punkt f asendatakse järgmisega:*

**„f) „süsinikdioksiidi eriheide” – vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007 mõõdetud ning vastavustunnistusel süsinikdioksiidi heitkogusena (kombineeritult) märgitud sõiduauto süsinikdioksiidi heitkogus. Sõiduautode osas, mille tüüp ei ole määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt kinnitatud, tähendab „süsinikdioksiidi eriheide” süsinikdioksiidi heitkoguseid, mis on mõõdetud määruses (EÜ) nr 692/2008 määratletud mõõtmisprotseduuri kohaselt või selliste sõiduautode süsinikdioksiidi heitkoguse kindlaksmääramiseks vastu võetud komisjoni menetluste kohaselt. Käesoleva määruse kohaldamisel jõustuvad määruses (EÜ) nr 715/2007 ja määruses (EÜ) nr 692/2008 ning Euroopa Majanduskomisjoni standardites R 83 ja R 101 tehtavad võimalikud muudatused, mis võetakse aluseks ja jõustuvad 1. jaanuarist 2013, alles alates 1. jaanuarist 2021;”**

**Muudatusettepanek 16**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 4**

Määrus (EÜ) nr 443/2009

Artikkel 5 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

1. CO<sub>2</sub> eriheite keskmise taseme arvutamisel arvestatakse **2020.–2023. aastani 1,3 sõiduautona** ja alates 2024. aastast ühe sõiduautona igat uut sõiduautot, mille CO<sub>2</sub> eriheide on alla **35 g**

1. CO<sub>2</sub> eriheite keskmise taseme arvutamisel arvestatakse **2016.–2023. aastani 1,5 sõiduautona** ja alates 2024. aastast ühe sõiduautona igat uut sõiduautot, mille CO<sub>2</sub> eriheide on alla **50 g**

CO<sub>2</sub> kilomeetri kohta.

**2. Lõikes 1 ajavahemikuks 2020 – 2023 sätestatud korrutusteguri kohaldamisel võib arvesse võtta kokku kuni 20 000 esmakordselt registreeritavat sõiduautot tootja kohta.**

## **Muudatusettepanek 17 Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 4 a (uus)**  
Määrus (EÜ) nr 443/2009  
Artikkel 6

*Komisjoni ettepanek*

CO<sub>2</sub> kilomeetri kohta.

**2. Erisoodustuste arvutamisest tuletatud heite sihttaseme kasvule iga tootja kohta seatakse ülempiiriks 2,5 g CO<sub>2</sub> kilomeetri kohta.**

*Muudatusettepanek*

**(4 a) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:**

**„Et saaks kindlaks teha, kas tootja peab kinni oma artiklis 4 nimetatud süsinikdioksiidi eriheite sihttasemest, vähendatakse 31. detsembriks 2015 iga [...] sõiduki puhul, mis kasutab [...] kooskõlas ELi standarditega alternatiivseid kütuseid, süsinikdioksiidi eriheite sihttasemeid 5 %, võttes arvesse innovaatiliste kütusetehnoloogiate suuremat potentsiaali ning heitkoguste vähendamist biokütuste kasutamise korral. Nimetatud vähendamist kohaldatakse ainult juhul, kui vähemalt 30 % bensiinjaamadest liikmesriigis, kus sõiduk on registreeritud, pakub sellist alternatiivkütust, sealhulgas biokütust, mis vastab liidu asjakohastes õigusaktides sätestatud säästvuse kriteeriumidele”.**

*Selgitus*

*Preemia, mis seisneb CO<sub>2</sub> heitetaseme vähendamises 5 % võrra, ei peaks hõlmama ainult bioetanooli, vaid kõigi alternatiivkütuste, sh bioestrite kasutamist.*

## Muudatusettepanek 18

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 1 – punkt 4 b (uus)

Määrus (EÜ) nr 443/2009

Artikkel 8 – lõige 4 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**(4 b) Artiklile 8 lisatakse järgmine lõige:**

**„4 a. Kui liikmesriik tuvastab toodangu nõuetele vastavuse kontrollimise käigus vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 12 lõikele 3, et toodetavate sõidukite süsinikdioksiidiheide erineb rohkem kui 4 % kinnitatud tüübi näitajast, edastatakse sellekohane teave koos käesoleva määruse II lisas kindlaks määratud üksikasjalike andmetega komisjonile.**

**Selle sõidukitüübi süsinikdioksiidi eriheidet, mille puhul tuvastati kõrvalekalle, korrigeeritakse vastavalt järgmisel kalendriaastal süsinikdioksiidi eriheidete keskmise taseme arvutamisel.”**

## Muudatusettepanek 19

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 1 – punkt 9

Määrus (EÜ) nr 443/2009

Artikkel 12 – lõige 2 – esimene lause

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

Komisjon võtab rakendusaktidena vastu lõikes 1 osutatud uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise menetlust käsitlevad üksikasjalikud sätted. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Komisjon võtab rakendusaktidena vastu lõikes 1 osutatud uuenduslike tehnoloogiate **või uuendusliku tehnoloogiapaketi** heakskiitmise menetlust käsitlevad üksikasjalikud sätted. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

**Muudatusettepanek 20**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 9 a (uus)**  
Määrus (EÜ) nr 443/2009  
Artikkel 12 – lõige 4 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**(9 a) Artiklile 12 lisatakse järgmine lõige:**

**„4 a. Komisjon esitab kord aastas nõukogule ja parlamendile aruande heakskiidetud ja tagasilükatud uuenduslike tehnoloogiate ja uuenduslike tehnoloogiapakettide kohta.”**

**Muudatusettepanek 21**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – punkt 9 b (uus)**  
Määrus (EÜ) nr 443/2009  
Artikkel 12 – lõige 4 b (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**(9 b) Artiklile 12 lisatakse järgmine lõige:**

**„4 b. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2013 läbi käesolevas artiklis viidatud uuenduslike tehnoloogiate rakendussätted, et lihtsustada ja seostada vajaduse korral taotlus- ja kinnitusmenetlusi.”**

**Muudatusettepanek 22**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – punkt 10 – alapunkt b**  
Määrus (EÜ) nr 443/2009  
Artikkel 13 – lõige 3

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

(b) Lõike 3 *teine* lõik **jäetakse välja.**

(b) Lõike 3 *esimene* lõik **asendatakse järgmisega:**



**„3. Alates 2012. aastast viib komisjon läbi mõju hindamise, et vaadata määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 14 lõikes 3 sätestatud korras 2014. aastaks läbi kõnealuse määruse kohased süsinikdioksiidi heitkoguste mõõtemenetlused ja hakata läbivaadatud mõõtemenetlust võimalikult kiiresti kohaldama. Komisjon teeb eelkõige asjakohased ettepanekud nende menetluste kohandamiseks, et arvestada autode süsinikdioksiidi heitkoguste tegelikku arengut ja lisada nendesse heakskiidetud uuenduslikud tehnoloogiad, mis on määratletud artiklis 12, mida võiks arvesse võtta katsetsükliks. Komisjon tagab, et need menetlused vaadatakse seejärel korrapäraselt läbi. ”**

**Muudatusettepanek 23**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 10 – alapunkt b a (uus)**  
Määrus (EÜ) nr 443/2009  
Artikkel 13 – lõige 3 – lõik 2 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**(b a) Artikli 13 lõikele 3 lisatakse teise lõigu järele järgmine lõik:**

**„Et teha kindlaks, kas toodetud sõidukite süsinikdioksiidiheide on kooskõlas kinnitatud tüübi väärtustega, auditeerivad toodangu vastavuse kontrollimise eest vastutavad liikmesriigid toodetud sõidukite representatiivse valimi aerodünaamilise ja veeretakistusjõu väärtusi, sealhulgas vabakäiguga sõidu katseid, ning kui esineb kõrvalekaldeid tüübikinnituse väärtustest, annavad sellest teada vastavalt artikli 8 lõikele 4 a. ”**

**Muudatusettepanek 24**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 10 – alapunkt b b (uus)**  
Määrus (EÜ) nr 443/2009  
Artikkel 13 – lõige 3 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(b b) Artiklile 13 lisatakse järgmine lõige:*

*„3 a. Komisjon analüüsib võimalust asendada väljalasketorul põhinev käsitus, mille raames võetakse arvesse vaid kütuse tootmise ja kasutamisega seotud heidet, olelusringist lähtuva käsitusega, mis hõlmab sõiduki olelusringi kõigi etappide heiteid alates materjali tootmisest kuni kasutamisjärgse kõrvaldamise või ringlussevõtuni.”*

**Muudatusettepanek 25**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – punkt 10 – alapunkt c**  
Määrus (EÜ) nr 443/2009  
Artikkel 13 – lõige 5

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

5. Komisjon *vaatab* 31. detsembriks 2014 läbi eriheite *sihttasemed*, nende saavutamise *meetodid ja muud* käesoleva määruse *aspektid*, et kehtestada uute sõiduautode CO<sub>2</sub>-heite sihttasemed *2020. aastale* järgnevas perioodiks.

5. Komisjon *viib* 31. detsembriks 2014 lõpule eriheite *sihttasemete*, nende saavutamise *meetodite ja muude* käesoleva määruse *aspektide läbivaatamise*, et kehtestada uute sõiduautode CO<sub>2</sub>-heite sihttasemed *2025. aastaks ja sellele* järgnevas perioodiks. *Sellised sihttasemed on kooskõlas kulutõhusa kavaga liidu pikaajaliste kliimaeesmärkide saavutamiseks aastaks 2050.*

*Komisjon hindab:*

*a) mõjuhindangu ning tehnilise ja majandusliku teostatavuse alusel viise 2025. aastaks seatud pikaajalise sihttaseme saavutamiseks;*

*b) nimetatud sihttaseme rakendamise aspekte, sealhulgas ülemäärase heite maksu.*

*Kõnealuse läbivaatamise ja mõjuhinnangu põhjal, mis hõlmab üldhinnangut autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstusharudele avalduva mõju kohta, esitab komisjon vajaduse korral ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks vastavalt seadusandlikule tavamenetlusele sellisel viisil, mis on konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning sotsiaalselt õiglane ja säästev.”*

## **Muudatusettepanek 26** **Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 10 – alapunkt d**  
Määrus (EÜ) nr 443/2009  
Artikkel 13 – lõige 7

### *Komisjoni ettepanek*

7. Komisjonile antakse volitused võtta vastu *delegeeritud õigusakte* kooskõlas **artikliga 14a** I lisas esitatud valemi kohandamiseks, et võtta arvesse määruses (EÜ) nr 715/2007 ja määruses (EÜ) nr 692/2008 osutatud CO<sub>2</sub> eriheite mõõtmist reguleeriva katsemenetluse muudatusi, tagades samas, et vanas ja uues katsemenetluses on erineva kasulikkusega sõidukitele ja eri tootjatele kehtestatud heite vähendamise nõuded oma ranguselt võrreldavad.

### *Muudatusettepanek*

7. Komisjonile antakse volitused võtta vastu *rakendusakte* kooskõlas **artikli 14 lõikes 2 viidatud kontrollimenetlusega** I lisas esitatud valemi kohandamiseks, et võtta arvesse määruses (EÜ) nr 715/2007 ja määruses (EÜ) nr 692/2008 osutatud CO<sub>2</sub> eriheite mõõtmist reguleeriva katsemenetluse muudatusi, tagades samas, et vanas ja uues katsemenetluses on erineva kasulikkusega sõidukitele ja eri tootjatele kehtestatud heite vähendamise nõuded oma ranguselt võrreldavad.

### *Selgitus*

*Praegune ettepanek annab Euroopa Parlamendile ja liikmesriikidele vaid võimaluse teha järelkontrolli. Kuna liikmesriigid vastutavad liidu õiguse rakendamise eest ning komisjonile on antud täidesaatev roll, on vaja ühtseid rakendamistingimusi. Tööstuse seisukohast lähtudes peab liikmesriikidel olema ülevaade komisjoni tegevusest. Seepärast tuleks kohaldada asjakohast komiteemenetlust.*

**Muudatusettepanek 27**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 12**

Määrus (EÜ) nr 443/2009

Artikkel 14a – lõige 2

*Komisjoni ettepanek*

2. Komisjonile antakse **määramata tähtajaks** alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäev] volitused võtta vastu artikli 8 lõike 9 teises lõigus, artikli 11 lõikes 8, artikli 13 lõike 2 kolmandas lõigus **ja artikli 13 lõikes 7** osutatud delegeeritud õigusakte.

*Muudatusettepanek*

2. Komisjonile antakse **viieks aastaks** alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäev] volitused võtta vastu artikli 8 lõike 9 teises lõigus, artikli 11 lõikes 8 **ja** artikli 13 lõike 2 kolmandas lõigus osutatud delegeeritud õigusakte. **Komisjon esitab volituste delegeerimisega seoses hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase perioodi lõppu aruande. Delegeeritud volitusi pikendatakse automaatselt sama pikkusega perioodideks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab sellisele pikendamisele vastuväiteid hiljemalt kolm kuud enne iga perioodi lõppu.**

**Muudatusettepanek 28**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – punkt 13**

Määrus (EÜ) nr 443/2009

I lisa – punkt 1 – alapunkt c

*Komisjoni ettepanek*

c) alates 2020. aastast:

süsinikdioksiidi eriheite tase =  $95 + a \times (M - M_0)$ ,

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

$M_0$  = artikli 13 lõike 2 kohaselt vastuvõetud väärtus

a = 0,0333.

*Muudatusettepanek*

c) alates 2020. aastast:

**tuleb sõidukite „süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme” kindlakstegemiseks kasutada üht järgnevatest valemitest:**

**i)** süsinikdioksiidi eriheite tase =  $95 + a \times (M - M_0)$ ,

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

$M_0$  = artikli 13 lõike 2 kohaselt

vastuvõetud väärtus

$a = 0,0333;$

*ii) süsinikdioksüdi eriheite tase =  $95 + b \times (F - F_0),$*

*kus:*

*$F =$  sõiduki katteala ruutmeetrites ( $m^2$ )*

*$F_0 =$  artikli 13 lõike 2 kohaselt  
vastuvõetud väärtus*

*$b = 60$  %-line piirnormi kõvera tõus.”*

## MENETLUS

<b>Pealkiri</b>	Meetodid uute sõiduautode CO2-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks
<b>Viited</b>	COM(2012)0393 – C7-0184/2012 – 2012/0190(COD)
<b>Vastutav komisjon</b> istungil teada andmise kuupäev	ENVI 11.9.2012
<b>Arvamuse esitaja(d)</b> istungil teada andmise kuupäev	ITRE 11.9.2012
<b>Kaasatud komisjon(id) - istungil teada andmise kuupäev</b>	17.1.2013
<b>Arvamuse koostaja</b> nimetamise kuupäev	Fiona Hall 23.10.2012
<b>Arutamine parlamendikomisjonis</b>	23.1.2013                      20.2.2013
<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	19.3.2013
<b>Lõpphääletuse tulemus</b>	+:                      51 –:                      5 0:                      0
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Amelia Andersdotter, Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed</b>	António Fernando Correia de Campos, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Holger Kraemer, Bernd Lange, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)</b>	Oldřich Vlasák