



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Transpordi- ja turismikomisjon

2012/0191(COD)

28.3.2013

ARVAMUS

Esitaja: transpordi- ja turismikomisjon

Saaja: keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) nr 510/2011, et määrata kindlaks meetodid uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks

(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Arvamuse koostaja: Eider Gardiazábal Rubial

PA_Legam

LÜHISELGITUS

Sõiduautod ja kaubikud tekitavad üheskoos enam kui poole Euroopa transpordisektori kasvuhoonegaaside koguheitest. Samal ajal kui teiste sektorite kasvuhoonegaaside heide üldjuhul väheneb, on transpordisektorist pärit heitkogused alates 1990. aastast 23 % võrra suurenenud.

Kaubikutele 2020. aastaks kehtestatud sihttaseme 147 g CO₂/km saavutamiseks tuleb võrreldes 2017. aasta 175-grammise sihttasemega vähendada aastast kütusetarbimist 17 %. See peaks ergutama autotööstuses teadus- ja uuendustegevust, edendama keskkonnahoidlikku majanduskasvu ja töökohti ning parandama ELi tööstuse rahvusvahelist konkurentsivõimet, vähendades samas ELi sõltuvust naftaimportidest.

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

Võttes arvesse käesoleva seadusandliku ettepaneku eesmärkidele osaks saanud laialdast toetust, teeb käesoleva arvamuse raportöör mõned muudatusettepanekud üldise sihiga tugevdada selle eesmärke.

i) 2020. aasta järgne eesmärk

Komisjoni ettepaneku nõrk külge on nägemuse puudumine 2020. aasta järgseks perioodiks. Ehkki ei pruugi olla võimalik ennustada, kuhu tehnoloogilise arenguga 2025. aastaks välja jõutakse, oleks 2025. aastaks sihttaseme kehtestamine kasulik selleks, et a) tagada autotööstusele planeerimis- ja investeerimiskindlus; (b) ergutada väga väikese CO₂-heitega sõidukite turgu; (c) säilitada ELi üleilmne juhtpositsioon vähemsaastavate ja kütusesäästlikumate sõidukite tootmisel ning d) edastada selge poliitiline sõnum vajaduse kohta jätkata heitkoguste vähendamist. Euroopa Parlamendil on võimalus 2020. aasta järgset perioodi käsitlevat arutelu juhtida.

Käesoleva arvamuse raportöör teeb ettepaneku kehtestada 2025. aastaks sihttase vahemikus 100 g CO₂/km kuni 115 g CO₂/km. Täpse sihttaseme peaks välja pakkuma komisjon oma 2014. aasta lõpuks esitatavas seadusandlikus ettepanekus, võttes arvesse oodatavat vähemsaastava tehnoloogia levikut turul. Tuleb märkida, et USA-s on 2025. aasta sihttase juba kehtestatud.

ii) Tüübikinnituse heitkoguste ja tegelike õhku paisatavate heitkoguste erinevus (katsetsükkel)

Tõsiselt muretekitav nähtus on suurenev lõhe kaubikute tüübikinnituse heitkoguste ja tegelike õhku paisatavate heitkoguste vahel. Asjakohase kirjanduse ning tüübikinnitus- ja katsetusasutustelt saadud teabe põhjal on selge, et uute sõidukite CO₂/km heite vähendamiseks kasutatakse üha enam paindlikke võimalusi. Kaubikute puhul on hinnatud, et

paindlike võimaluste kasutamise on vähendatud viimasel kümnendil registreeritud tüübikinnituse CO₂-heidet umbes 7 % (ribalaius 3,5–10,5 %), mis moodustab kogusest, mille võrra heide ajavahemikus 2002–2010 hinnangute kohaselt vähenes, vähemalt kolmandiku (35,5 g/km suurusest heite vähenemisest 12,5 g/km)¹.

Paindlike võimaluste üha suurema kasutamise võimalik mõju ei ole tähtis üksnes reguleerimise seisukohast. Tüübikinnituskatsete käigus ilmnev heite vähenemine, mis ei ole tingitud sõidukite tehnoloogilisest täiustamisest, ei too kaasa kütusetarbimise vähenemist tegelikes sõidutingimustes. See viib tarbijate eksitamiseni, kuna lõpptarbijatele lubatud kütusekulu vähenemist ei toimu. Tarbijate pettumine tegelikes sõidutingimustes avalduvates kütusekulu näitajates võib vähendada lõppkokkuvõttes nende toetust Euroopa CO₂-vähendamise poliitikale. See, kui tootjad kasutavad paindlikke võimalusi ära erineval määral, võib põhjustada ka ebaõiglast konkurentsi.

Käesoleva arvamuse raportöör rõhutab vajadust muuta määrust (EÜ) nr 715/2007² tagamaks, et katsemenetlused kajastaksid asjakohaselt maanteel tegelikes sõidutingimustes tekkivat heidet. Selle küsimuse käsitlemiseks on esitatud hulk muudatusettepanekuid.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Transpordi- ja turismikomisjon palub vastutaval keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek

(2) On asjakohane selgitada, et sihttaseme 147 g CO₂/km järgimise kontrollimiseks tuleks jätkata CO₂ heitkoguste mõõtmist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrusele (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heidetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning selle

Muudatusettepanek

(2) On asjakohane selgitada, et sihttaseme 147 g CO₂/km järgimise kontrollimiseks tuleks jätkata CO₂ heitkoguste mõõtmist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrusele (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heidetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning selle

¹ Vt komisjoni korraldatud uuringuid:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (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.

rakendusmeetmetele ja uuenduslikule tehnoloogiale.

rakendusmeetmetele ja uuenduslikule tehnoloogiale. *Komisjoni läbi viidud uuringud on siiski näidanud, et määruse kohaselt CO₂-heite mõõtmiseks kasutatud katsemenetlused ei ole tootjaid takistanud paindlikkust üha rohkem ära kasutamast, mis on kaasa toonud CO₂-heite väidetava vähenemise, mida ei saa aga seostada tehnoloogiliste arendustega ja mis ei ole reaalses sõidutingimustes saavutatav. Seetõttu tuleks määrus (EÜ) nr 715/2007 kiiremas korras ja hiljemalt 2014. aasta lõpuks läbi vaadata, tagamaks et katsemenetlused kajastavad adekvaatselt tegelikus maanteeliikluses tekkivaid CO₂ heitkoguseid.*

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt
Põhjendus 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 a) Tunnistades, et enamik Euroopa Liidu tööstusharusid on teinud suuri pingutusi CO₂-heite vähendamiseks ja tõhususe suurendamiseks, peavad ka väikeste tarbesõidukite tootjad muutuma tõhusamaks, et saavutada Euroopa nõudlikke kliimaalaseid eesmärke.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt
Põhjendus 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 b) Kaugeleulatuvamad CO₂ vähendamise sihttasemed on saavutatavad, kuid tootjad vajavad õiguslaseid juhiseid, et investeerida keskkonnahoidlikesse ja

kütusesäästlikesse tehnoloogiatesse, ilma et sellega kaasneks konkurentsivõime vähenemine.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt 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 CO₂-heite vähenemisest, ei kohaldata eriheite sihttasest ja ülemäärase heite maksu tootjate suhtes, kes toodavad aastas alla **500** uue väikese tarbesõiduki.

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 CO₂-heite vähenemisest, ei kohaldata eriheite sihttasest ja ülemäärase heite maksu tootjate suhtes, kes toodavad aastas alla **1000** uue väikese tarbesõiduki.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 a) Suurenevad kütusekulud on ELi ettevõtjate jaoks muutumas suureks probleemiks, arvestades, et EL impordib enamiku transpordisektoris kasutatavast naftast. Kütusetarbimise vähendamine aitaks naftasõltuvuse vähendamise kaudu nii ettevõtjaid kui ka ELi.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt Põhjendus 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6 a) Selleks et kiirendada ülimadala CO₂-heitega sõidukite levikut turul, tuleb kogu liidus töötada välja asjakohane infrastruktuur alternatiivkütuste ja sõidukitele mõeldud elektri tarnimiseks, sealhulgas tihe laadimispunktide võrgustik, mis katab kõik sellised asjakohased paigad nagu elurajoonid, töökohad, ostupiirkonnad ja põhimaanteed.

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*(9) Komisjon on hinnanud sõiduki katteala andmete kättesaadavust ja nende kasutamist kasulikkuse parameetrina I lisa valemities. **Sellised andmed on kättesaadavad ning nende võimalikku kasutamist on mõjuhinnangus käsitletud; selle põhjal on jõutud järeldusele, et 2020. aasta sihttaseme arvutamise valemis tuleks kasulikkuse parameetrina kasutada massi.***

(9) Komisjon peab hindama muude kasulikkuse parameetrite kui massi andmete kättesaadavust ja edasi uurima nende kasutamist kasulikkuse parameetrina I lisa valemities.

Selgitus

Muude kasulikkuse parameetrite kui massi kasutamine aitaks takistada üha raskemate sõidukite laienevat kasutust ning edendaks kergekaaluliste sõidukite tootmist, milleks praegu puudub stiimul.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek

(10) Määruses on sätestatud, et komisjon viib läbi mõju hindamise katsemenetluste läbivaatamiseks, et kajastada sõiduautode CO₂-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 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

(10) Määruses on sätestatud, et komisjon viib läbi mõju hindamise katsemenetluste läbivaatamiseks, et kajastada sõiduautode CO₂-heite tegelikke muutusi. Seda **tööd** tehakse ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis World Light Duty Test-menetluse (**WLTP**) väljatöötamise raames. **Menetlus tuleks pärast väljatöötamist võimalikult kiiresti lõimida liidu õigusaktidesse. Komisjon peaks kaaluma vajadust täiendada WLTP-d selle liidu õigusesse lõimimisel lisasätetega kandmaks hoolt selle eest, et katsemenetlused kajastaksid asjakohaselt heiteid, mis tekivad maanteedel tegelikes sõidutingimustes.** Seepärast on määruse (EÜ) nr 443/2009 I lisas kehtestatud 2020. aasta heitenormid 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 9

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt Põhjendus 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(10 a) Energiavarustuse ning sõidukite tootmise ja kõrvaldamisega seotud kasvuhooonegaaside heide moodustab märkimisväärse osa praegusest üldisest maanteedtranspordi CO₂-jalajäljest, mille tähtsus tulevikus kasvab tõenäoliselt märkimisväärselt. Seepärast tuleks võtta poliitikameetmeid, et suunata tootjaid

kasutama optimaalseid lahendusi, võttes eelkõige arvesse sõidukitele ettenähtud energia tootmisega seotud kasvuhoonegaaside heidet ja kandes hoolt selle eest, et see heide ei vähendaks kasu, mis on seotud käesolevas määruses käsitletud sõidukite täiustatud energiakasutusega. Seepärast peaks komisjon kaaluma käesoleva määruse tulevasel läbivaatamisel 2020. aasta järgseks perioodiks õiguslikku käsitlust, milles võetakse arvesse energiavarustuse ja sõiduki olelusringiga seotud kasvuhoonegaaside heidet.

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 1 a (uus)

Määrus (EÜ) nr 510/2011

Artikkel 1 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1 a) Artiklile 1 lisatakse lõige 2 a järgmises sõnastuses:

„(2 a) Käesolevas määruses sätestatakse alates 2025. aastast kehtiv väikeste tarbesõidukite keskmise heite sihttaseme vahemik 100 g CO₂/km kuni 115 g CO₂/km, nagu on ette nähtud artikli 13 lõikes 1.”

Muudatusettepanek 11

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2

Määrus (EL) nr 510/2011

Artikkel 2 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

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

toodavad koos kõigi nendega seotud ettevõtjatega aastas alla **500** uue väikese tarbesõiduki, mis on ELis eelmisel kalendriaastal registreeritud.

toodavad koos kõigi nendega seotud ettevõtjatega aastas alla **1000** uue väikese tarbesõiduki, mis on ELis eelmisel kalendriaastal registreeritud.

Muudatusettepanek 12

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2 a (uus)

Määrus (EL) nr 510/2011

Artikkel 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 a) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

Artikkel 5

Erisoodustused

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

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

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

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

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

– 1-le väikesele tarbesõidukile 2018. aastal.

Selgitus

Sõidukite ülalpidamiskulude vähendamiseks ja käesolevas ettepanekus kehtestatud keskkonnaalaste eesmärkide täitmiseks peaks erisoodustus olema tõhus stiimul igat liiki keskkonnasõbralikke sõidukite (elektri-, hübriidautod jne) arendamiseks. Kavandatud sihttaseme eemaldamine julgustab autotootjaid tooma turule maksimaalsel arvul keskkonnasõbralikke sõidukeid ja lahendama seega ettevõtjate jaoks kütusehindadega seotud probleemi.

Muudatusettepanek 13

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2 b (uus)

Määrus (EÜ) nr 510/2011

Artikkel 8 – lõige 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 b) Artiklile 8 lisatakse lõige 4 a järgmises sõnastuses:

„(4 a) Kui liikmesriik tuvastab toodangu nõuetelevastavuse kontrollimise käigus vastavalt direktiivi 2007/46/EÜ artikli 12 lõikele 3, et toodetavate sõidukite CO₂-heide erineb märgatavalt kinnitatud tüübi näitajast, edastatakse teave selle kohta koos käesoleva määruse II lisas kindlaks määratud üksikasjalike andmetega komisjonile.

Selle sõidukitüübi CO₂ eriheidet, mille puhul tuvastati kõrvalekalle, vastavalt korrigeeritakse järgmisel kalendriaastal keskmise CO₂ eriheite arvutamisel.”

Muudatusettepanek 14

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 2 c (uus)

Määrus (EÜ) nr 510/2011

Artikkel 8 – lõige 4 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2 c) Artiklile 8 lisatakse lõige 4 b järgmises sõnastuses:

„(4 b) Komisjon kontrollib parimate olemasolevate teabeallikate põhjal sõidukitüüpide ja tootjate lõikes teatatud tegelikke CO₂-heite näitajaid ja avaldab oma iga-aastases järelevalvearuandes, kuidas need on vastavuses tüübikinnituse näitajatega.”

Selgitus

Tegelikku kütusetarbimist käsitlevat teavet leiab mitmest allikast. Nende allikate hulka kuuluvad andmed, mille on kogunud ja edastanud inimesed oma isikliku kütusetarbimise kohta, liisingusõidukite kütusetarbimisülevaated ning tarbija- või järelevalveorganisatsioonide korraldatud katsed. Nendest ja ka teistest allikatest pärit teave on võimalik koondada, et anda ülevaade sellest, kuidas tegeliku kütusetarbimise ja tüübikinnituse kohase kütusetarbimise erinevus muutub ning kuidas oleks võimalik võrrelda eri tootjate sõidukite tõhusust.

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 4 – alapunkt a

Määrus (EÜ) nr 510/2011

Artikkel 13 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Komisjon vaatab 31. detsembriks **2014** eriheite sihttasemed, selle saavutamise meetodid ja muud käesoleva määruse aspektid **läbi**, et kehtestada uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite sihttasemed 2020. aastale järgnevas perioodiks.

Muudatusettepanek

Komisjon vaatab 31. detsembriks **2015 uue World Light Duty Test-menetluse (WLTP) alusel läbi** eriheite sihttasemed, selle saavutamise meetodid ja muud käesoleva määruse aspektid, et kehtestada uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite sihttasemed 2020. aastale järgnevas perioodiks **eesmärgiga saavutada 2025. aastaks sihttase, mis jääb vahemikku 100 g CO₂/km kuni 115 g CO₂/km, välja arvatud juhul, kui vähesaastava tehnoloogia kasutuselevõtt ja levik turul annab põhjuse kehtestada madalam sihttase.**

Selle läbivaatamise, sealhulgas autotööstusele ja sellest sõltuvatele tööstustele avalduva mõju hindamise alusel esitab komisjon vajaduse korral ettepaneku muuta käesolevat määrust sellisel viisil, mis on konkurentsivõimeline ja võimalikult kulutasuv ja neutraalne ning tagab liidu kliimamuutusevastase võitluse pikaajaliste eesmärkide saavutamise.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 4 – alapunkt b a (uus)

Määrus (EÜ) nr 510/2011

Artikkel 13 – lõige 6 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikli 13 lõikele 6 lisatakse esimene a lõik järgmises sõnastuses:

„Selleks et tagada tegeliku heite asjakohane kajastamine ja mõõdetud CO2 näitajate otsene võrreldavus, seisab komisjon vastavalt määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 14 lõikele 3 hea selle eest, et need katsemenetluse elemendid, millel on mõõdetavatele CO2-heitkogustele märkimisväärne mõju, on rangelt määratletud, ennetamaks seda, et tootjad kasutavad ära katsetsükli paindlikke võimalusi.”

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 4 – alapunkt b b (uus)

Määrus (EÜ) nr 510/2011

Artikkel 13 – lõige 6 – lõik 1 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikli 13 lõikele 3 lisatakse esimene b lõik järgmises sõnastuses:

„Et teha kindlaks, kas toodetud sõidukite CO2-heide on kooskõlas kinnitatud tüübi väärtustega, tagatakse aerodünaamilise ja veeretakistusjõu väärtuste võtmine sõidukilt, mille tootmise nõuetele vastavust kontrollitakse.”

Selgitus

On väga oluline, et sõiduki puhul, mille vastavust nõuetele kontrollitakse, tehakse vabakäiguga sõidu katse, et teha kindlaks selle aerodünaamiline ja veeretakistusjõud ning saada näitajad dünamomeetri katse jaoks, mis moodustab osa toote vastavuse katsest. See

asendaks praeguse olukorra, kus diinamomeetri seadistuse jaoks kasutatakse algse katsetatud sõiduki näitajaid. Seda seepärast, et katseandmed näitavad, et algse vabakäiguga sõidu katsel saadud näitajaid ei ole toodetava sõidukiga sageli võimalik korrata.

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu määrus – muutmisakt

Artikkel 1 – punkt 4 – alapunkt b c (uus)

Määrus (EÜ) nr 510/2011

Artikkel 13 – lõige 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artiklile 13 lisatakse lõige 6 a järgmises sõnastuses:

„(6 a) Komisjon vaatab läbi, millist kasu annaks selle kindlustamine, et CO2 väärtused tüübikinnitusel sisaldaksid heidet, mis tekib põhienergia kasutamisest sõiduki seadmete kasutamisel, ning teeb vajaduse korral ettepanekud selle jõustamiseks pärast 2020. aastat.”

Selgitus

Energiat tarbivad seadmed ei ole praegu katsemenetluse ajal aktiveeritud, näiteks kliimaseade ja tuled on välja lülitatud.

MENETLUS

Pealkiri	Meetodid uute väikeste tarbesõidukite CO2-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks	
Viited	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	ENVI 11.9.2012	
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	TRAN 11.9.2012	
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012	
Arutamine parlamendikomisjonis	19.2.2013	25.3.2013
Vastuvõtmise kuupäev	26.3.2013	
Lõpphääletuse tulemus	+: 36 –: 5 0: 0	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils	