



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 443/2009, et määrata kindlaks meetodid uute sõidautode CO₂-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks

{SWD(2012) 213 final}
{SWD(2012) 214 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Üldine taust

ELil on kindel eesmärk piirata üleilmset kliimamuutust nii, et temperatuur ei tõuseks rohkem kui 2 °C võrreldes tööstuseelse perioodiga. Selle saavutamiseks peavad üleilmsed heitkogused jõudma maksimumtasemeni enne 2020. aastat ning seejärel 2050. aastaks vähenema alla 50 % 1990. aastate tasemest. Euroopa Ülemkogu kinnitas veelkord, et ELi eesmärk on vähendada 2050. aastaks heitkoguseid 80–95 % võrreldes 1990. aastate tasemega ja arenenud riigid vähendavad üheskoos heidet selleks vajalikul määral.

Praeguste meetmetega väheneks kasvuhoonegaaside heide 2050. aastaks üksnes 40 %. Komisjoni teatises „Konkurentsivõimeline vähese CO₂-heitega majandus aastaks 2050 – edenemiskava”¹ on näidatud, kuidas vähendada 2050. aastaks oma territooriumil tekitatavat heidet 80 % võrra kõige kulutõhusamal viisil. Edenemiskavas on osutatud, et iga majandussektor peab osalema ning sõltuvalt stsenaariumist peab transpordisektorist pärit heide aastal 2030 olema 1990. aastatega võrreldes vahemikus +20 – –9% ning vähenema 2050. aastaks 54–67 % võrra².

Kui muude sektorite heide üldiselt väheneb, siis maanteetransport on üks neist vähestest sektoritest, kus heitkogused on kiiresti suurenenud. Aastatel 1990–2008 suurenes maanteetranspordist pärit heide 26 % võrra. 2008. aastal oli 70 % transpordisektori CO₂-heitest pärit maanteetranspordist³. Sellest lähtuvalt on maanteetranspordisektor ELis suuruselt teine kasvuhoonegaaside heite allikas ning sealt pärit heite osakaal on ligikaudu viiendik kogu ELi CO₂-heitest.

2011. aasta märtsis võttis komisjon vastu dokumendi „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas.” Selles esitatakse transpordistrateegia, millega püütakse vähendada transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet 60 % aastaks 2050.

• Määrus

Määrusega (EL) 443/2009 kehtestatakse uute sõiduautode CO₂-heite vähendamise raamistik aastani 2020. Määruse lähenemisviis on kaheastmeline. Esimeses etapis, mis kestab aastani 2015, kehtestatakse eesmärgi saavutamiseks vajalikud meetodid. Ka 2020. aastani kestvaks teiseks etapiks on sihttaseme saavutamiseks vaja kehtestada meetodid, mis tuleb kindlaks määrata läbivaatamise käigus. Sihttaseme suurus kehtestati kaasotsustamismenetlusega ning seda läbivaatamise käigus ei muudeta.

Kui kõnealuste meetodite kindlaksmääramine või rakendamine ebaõnnestub, mõjutaks see kahjulikult autotootjaid ja varuosade tarnijaid, kellel on vaja kindlustunnet seoses sihttaseme saavutamiseks vajaliku tehnoloogia ja sõidukitega.

¹ KOM/2011/0112 (lõplik).

² V.a rahvusvahelisest merendusest pärit heide.

³ ELi transport arvudes 2011, Euroopa Komisjon.

Meetodid on rakendamise aspekt, mis mõjutab heite sihttaseme saavutamise viisi. Praeguse määrusega ettenähtud põhimeetodite hulka kuulub heite piirnormi kõver, mis on määratud kasulikkuse parameetri ja funktsiooniga, mis kirjeldab kasulikkuse parameetri ja CO₂-heite vahelist seost (kõvera kuju ja tõusu kindlaksmääramine). Muud meetodid käsitlevad ülemäärase heite maksu kava, ökoinnovatsiooni, erandeid, heiteühenduse moodustamist, sihttasemete kasutuse laiendamist ja erisoodustuste andmist piiratud aja jooksul.

2. KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

Konsulteerimine huvitatud isikutega

- *Väliseksperdid*

Välisuurimuses „*Support for the revision of Regulation (EC) 443/2009 on CO₂ emissions from light commercial vehicles*”⁴ (toetusmaterjal sõiduautode CO₂-heidet käsitleva määruse (EÜ) 443/2009 läbivaatamiseks) on esitatud peamine analüüs, millel käesolev ettepanek põhineb. Selles hinnatakse erinevaid meetodeid ja nendega seotud kulusid. 2020. aasta sihttaseme üldmõju hindamisel kasutati PRIMES-TREMOVE mudelit.

- *Huvitatud isikutega konsulteerimine*

Sidusrühmadega on ametlikult konsulteeritud veebiküsimustiku kaudu ja sidusrühmade kohtumistel. Sidusrühmade ettepanekuid võeti arvesse, kui hinnati sõiduautode CO₂-heite reguleerimise võimalusi.

- Üldsusega konsulteerimine

Üldsusega toimusid konsultatsioonid internetis 2011. aastal. Vastustest saadud üldine ja selge sõnum on see, et sõidukite heite reguleerimine on oluline, seda tuleks teha kooskõlas kasvuhoonegaaside heite vähendamise pikaajaliste eesmärkidega ja aluseks tuleks võtta uute sõidukite keskmine heide ning reguleerimine peaks olema tehnoloogiliselt neutraalne. Praeguste õigusaktide tõhusust käsitlevad arvamused olid väga erinevad. Peamine põhjus näib olevat see, et paljude arvates ei ole praegused õigusaktid piisavalt ranged. Ollakse kindlal arvamusel, et aastale 2020 järgnevas perioodiks tuleb kehtestada sihttasemed sõltumata sellest, milliseid muid meetmeid võidakse rakendada. Avalike konsultatsioonide tulemustest on tehtud kokkuvõte ning see on avaldatud⁵.

- Sidusrühmade kohtumine

6. detsembril 2011 korraldati sidusrühmade kohtumine. Kohtumisel tutvustati uuringu tulemusi. Kohtumise ettekanded ja arutelude kokkuvõtte on avaldatud⁶. Osalejad ei näidanud üles olulisi eriarvamusi seoses tutvustatud analüüsiga. Vabaühenduste arvates tuleks sihttasemeid tõsta, kuna kulud on väiksemad kui esialgu arvati.

Mõju hindamine

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf

⁵ http://ec.europa.eu/yourvoice/consultations/index_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

Käesoleva ettepaneku ja määruse (EL) nr 510/2011 muutmisettepaneku toetuseks on koostatud ühine mõjuhinnang. Poliitikavõimaluste kindlaksmääramisel on kasutatud ulatuslikku lähenemisviisi, mis hõlmab õigusaktides tekkinud küsimusi, õigusaktide rakendamisega seotud küsimusi, ning selliseid küsimusi, mida on hinnatud õigusaktide tõhususe parandamist käsitlevaid võimalikke lähenemisviise analüüsivates uuringutes. Analüüsi järgmisi aspekte:

- a) poliitikat ei muudeta;
- b) sõiduautodele kehtestatud sihttaseme saavutamise meetodid;
- c) lihtsustamine ja halduskoormuse vähendamine;
- d) uue katsetsükli kohandamine;
- e) õigusaktide vorm ja rangus pärast 2020. aastat.

Erinevate meetmete majanduslikku, keskkonnavalast ja sotsiaalset mõju käsitleva analüüsi põhjal jõuti mõju hindamisel järgmistele tulemustele:

- sõiduautode kasulikkuse parameetriks peab olema jätkuvalt mass; piirnõrmi kõver peaks jääma lineaarseks;
- tõendusmaterjal osutab, et turumoonutuste vältimiseks peaks kõvera tõus olema suhteliselt väike;
- ülemääraste heite maks peaks olema endiselt 95 eurot g/km sõiduki kohta;
- määrust tuleks ajakohastada, et viia see kooskõlla Lissaboni lepinguga;
- erandite kehtestamise korda tuleks lihtsustada ning kohaldada kõige väiksemate tootjate suhtes *de minimis* erandit ja vabastada nad CO₂-heite sihttaseme järgimise kohutusest. Lisaks peaksid erandite kohaldamise kuupäevad olema väiketootjate puhul paindlikumad.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

EL on juba selles valdkonnas meetmeid rakendanud ning võtnud vastu määruse (EÜ) 443/2009, mis põhineb aluslepingu keskkonnapeatükil. Ka ühtne turg loob aluse meetmete võtmiseks pigem ELi tasandil kui liikmesriikides, et tagada ühtsed nõuded kogu ELis ja viia kulud tootjate jaoks miinimumini.

Ettepaneku vastuvõtmisega ei kaasne seniste õigusaktide kehtetuks tunnistamist.

Kavandatud meetmete kokkuvõte

Ettepanekuga muudetakse määrust, et rakendada uutele sõiduautodele 2020. aastaks kehtestatud sihttaseme 95 g CO₂/km saavutamise meetodid. Peamised rakendatavad meetodid on järgmised:

- kasulikkuse parameetriks jääb töökorras sõiduki mass;

- piirnormi kõver on endiselt lineaarne kõver, mille tõus on 60 % võrreldes võrdlusaluse sõidukipargiga, milleks on endiselt 2006. aasta sõidukipark kooskõlas 2015. aasta piirnormi kõveraga;
- ajavahemikuks 2020–2023 kehtestatakse autodele, mis tekitavad vähem kui 35 g CO₂ kilomeetri kohta, erisoodustused korruptusteguriga 1,3 ning neid võib kava kehtivuse ajal kohaldada kokku 20 000 sõiduki suhtes tootja kohta;
- nišiturgu käsitleva erandi sihttasest ajakohastatakse 2020. aastaks;
- tootjad, kelle uusi sõiduaautosid registreeritakse aastas vähem kui 500, vabastatakse CO₂-heite sihttaseme järgimise kohustusest;
- erandeid käsitlevate otsuste kohaldamise kuupäevad on väiketootjate jaoks paindlikumad;
- ökoinnovatsioon jätkub, kui läbivaadatud katsemenetlus on rakendatud;
- ülemäärase heite maks jääb endiselt 95 eurot g/km sõiduki kohta;
- komiteemenetluse sätteid muudetakse vastavalt Lissaboni lepingule.

Kuna ettevõtjatel on kasulik teada, milline on pärast 2020. aastat kohaldatav reguleeriv kord, nähakse ettepanekuga ette edasine läbivaatamine, mis peab toimuma hiljemalt 31. detsembriks 2014.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei nõua täiendavaid rahalisi vahendeid.

5. VALIKULISED ÜKSIKASJAD

- Ülevaatus-/läbivaatus-/aegumisklausel

Ettepanek sisaldab ülevaatusklauslit.

- Euroopa Majanduspiirkond

Kavandatavas õigusaktis käsitletakse Euroopa Majanduspiirkonnaga seotud küsimust, mistõttu tuleks seda kohaldada ka Euroopa Majanduspiirkonnas.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 443/2009, et määrata kindlaks meetodid uute sõidautode CO₂-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu riikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁷,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁸,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruse (EL) nr 443/2009 (millega kehtestatakse uute sõidautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames)⁹ artikli 13 lõikega 5 on ette nähtud, et komisjon vaatab läbi meetodid, mis on vajalikud 2020. aastaks kehtestatud sihttaseme (95 g CO₂/km) saavutamiseks kulutõhusal viisil, eelkõige I lisas sätestatud valemi ja artiklis 11 sätestatud erandid. Määruse muutmise ettepanek peaks olema konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalne ning sellega tuleks tagada sotsiaalne võrdsus ja säästvus.
- (2) On asjakohane selgitada, et sihttaseme 95 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 sõidautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust,¹⁰ ning selle rakendusmeetmetele ja uuenduslikule tehnoloogiale.
- (3) Võttes arvesse, et väga väikese CO₂-heitega sõidukite esimese põlvkonnaga seotud teadus- ja arendustegevuskulud ning ühe ühiku tootmise kulud on väga suured, on

⁷ ELT C , lk .

⁸ ELT C , lk .

⁹ ELT L 140, 5.6.2009, lk 1.

¹⁰ ELT L 171, 29.6.2007, lk 1.

asjakohane ajutiselt ja piiratud määral kiirendada ja lihtsustada korda, mille kohaselt tuuakse selliseid sõidukeid liidu turule nende turustamise algjärgus.

- (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 ega ülemäärase heite maksu tootjate suhtes, kes toodavad aastas alla 500 uue sõiduauto.
- (5) Väiketootjatele erandite tegemise korda lihtsustatakse, et muuta paindlikumaks ajalised tingimused, millal tootja peab erandit taotlema ja millal komisjon peab selle kohta otsuse tegema.
- (6) Nišitootjatele erandi tegemise korda tuleks jätkata 2020. aastani. Selleks et nišitootjad teeksid heite vähendamiseks sama palju jõupingutusi kui suured autotootjad, tuleks alates 2020. aastast kohaldada neile sihttasest, mis on 45 % madalam kui nende keskmine eriheide 2007. aastal.
- (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 CO₂-heite kulutõhusaks vähendamiseks vajaliku tehnoloogia väljatöötamisele. Seepärast tuleks need aspektid uuesti läbi vaadata ning komisjon peaks koostama aruande ja tegema vajaduse korral ettepanekuid sihttasemete kohta 2020. aasta järgsel perioodil.
- (8) 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, 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.
- (9) On asjakohane muuta määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 3 lõike 2 sõnastust, et seotud ettevõtjate mõiste oleks kooskõlas nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrusega 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle¹¹ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2011. aasta määruse (EL) nr 510/2011 (millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist)¹² artikli 3 lõikega 2.
- (10) Määrusega (EÜ) nr 443/2009 antakse komisjonile volitused selle määruse teatavate sätete rakendamiseks kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsuses 1999/468/EÜ¹³

¹¹ ELT L 24, 29.1.2004, lk 1.

¹² ELT L 145, 31.5.2011, lk 1.

¹³ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

sätetatud menetlusega. Seoses Lissaboni lepingu jõustumisega tuleb kõnealused volitused viia vastavusse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitega 290 ja 291.

- (11) Selleks et tagada ühetaolised tingimused määruse (EÜ) nr 443/2009 rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes¹⁴.
- (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 CO₂-heite seire eesmärgil ning I lisas CO₂ eriheite arvutamiseks sätestatud valemi kohandamiseks vastavalt sõidukimassi näitaja ja määruhes (EÜ) nr 715/2007 osutatud CO₂ 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.
- (13) On asjakohane jätkata sellise lähenemisviisi kohaldamist, mille kohaselt kehtestatakse sõiduauto CO₂-heite sihttase kõnealuse sõiduauto kasulikkuse ja I lisas esitatud valemi alusel arvutatud CO₂-heite sihttaseme vahelise lineaarse seose põhjal, kuna see võimaldab säilitada mitmekesisuse sõiduautode turul ning tootjad saavad arvesse võtta tarbijate erinevaid vajadusi; sel viisil välditakse põhjendamatuid turumoonutusi.
- (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 mõjuhinnangus 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.
- (15) Seetõttu tuleks määrust (EÜ) nr 443/2009 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 443/2009 muudetakse järgmiselt:

- (1) Artikli 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse alates 2020. aastast uute sõiduautode keskmise heite sihttasemeks 95 g CO₂/km, mida mõõdetakse kooskõlas määrusega (EÜ)

¹⁴ ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

nr 715/2007 ja määruse (EÜ) nr 692/2008 XII lisaga ja selle rakendusmeetmetega ning innovatiivsete tehnoloogialahendustega.”

(2) Artiklile 2 lisatakse järgmine lõige 4:

„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.”

(3) Artikli 3 lõike 2 punkti a esimene taane asendatakse järgmisega:

„ - õigus kasutada üle poole häälest; või”

(4) Artikli 5 järele lisatakse järgmine artikkel.

„Artikkel 5a

Erisoodustused eesmärgi 95 g CO₂ kilomeetri kohta saavutamiseks

1. CO₂ eriheite keskmise taseme arvutamisel arvestatakse 2020.–2023. aastani 1,3 sõiduautona ja alates 2024. aastast ühe sõiduautona igat uut sõiduautot, mille CO₂ eriheide on alla 35 g CO₂ kilomeetri kohta.

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

(5) Artikli 8 lõige 9 asendatakse järgmisega:

„9. Komisjon võtab rakendusaktidena vastu käesoleva artikli kohast seiret ja andmete esitamist käsitlevate menetluste ning II lisa kohaldamise üksikasjalikud eeskirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Komisjon võib kooskõlas artikliga 14a võtta vastu delegeeritud õigusakte, et muuta II lisa seoses andmetele esitatavate nõuete ja andmeparameetritega.”

(6) Artikli 9 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Komisjon võtab rakendusaktidena vastu käesoleva artikli lõike 1 kohase ülemäärase heite maksu kogumise täpse korra. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.”

(7) Artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

(a) Lõike 3 viimane lause jäetakse välja.

(b) Lõike 4 teise lõigu punkt b asendatakse järgmisega:

„b) kui taotlus on seotud I lisa punkti 1 alapunktidega a ja b, sihttase, milleks on 25 % vähem heidet võrreldes eriheite keskmise tasemega 2007. aastal või kui mitu seotud ettevõtjat esitavad ühe avalduse, 25 % vähem heidet

võrreldes nende ettevõtjate põhjustatud eriheite keskmise tasemega 2007. aastal.”

(c) Lõike 4 teisele lõigule lisatakse järgmine punkt c:

„c) kui taotlus on seotud I lisa punkti 1 alapunktiga c, sihttase, milleks on 45 % vähem heidet võrreldes CO₂ eriheite keskmise tasemega 2007. aastal või kui mitu seotud ettevõtjat esitavad ühe taotluse, 45 % vähem heidet võrreldes nende ettevõtjate CO₂ eriheite keskmise tasemega 2007. aastal.”

(8) (b) Lõige 8 asendatakse järgmisega:

„8. Komisjon võtab vastu delegeeritud õigusakte vastavalt artiklile 14a, milles sätestatakse käesoleva artikli lõikeid 1–7 täiendavad eeskirjad seoses erandi tegemise kriteeriumide, taotluste sisu ning CO₂ eriheite vähendamise kavade sisu ja hindamisega.”

(9) Artikli 12 lõike 2 esimene lause asendatakse järgmisega:

„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.”

(10) Artiklit 13 muudetakse järgmiselt:

(a) Lõike 2 kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Kõnealused meetmed võetakse vastu delegeeritud õigusaktidega vastavalt artiklile 14a.”

(b) Lõike 3 teine lõik jäetakse välja.

(c) Lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2014 läbi eriheite sihttasemed, nende saavutamise meetodid ja muud käesoleva määruse aspektid, et kehtestada uute sõiduautode CO₂-heite sihttasemed 2020. aastale järgneavaks perioodiks.”

(d) Lõige 7 asendatakse järgmisega:

„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 CO₂ 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.”

(11) Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14
Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse 280/2004/EÜ artikli 9 alusel asutatud kliimamuutuste komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.”

(12) Lisatakse artikkel 14a:

„Artikkel 14a

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse volitus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

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.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 8 lõike 9 teises lõigus, artikli 11 lõikes 8, artikli 13 lõike 2 kolmandas lõigus ja artikli 13 lõikes 7 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse selles otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Artikli 8 lõike 9, artikli 11 lõike 8, artikli 13 lõike 2 kolmanda lõigu ja artikli 13 lõike 7 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

(13) I lisa punktile 1 lisatakse järgmine alapunkt c:

„c) alates 2020. aastast:

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

kus:

M = sõiduki mass kilogrammides (kg),

M_0 = artikli 13 lõike 2 kohaselt vastuvõetud väärtus

$a = 0,0333$.”

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja