



Brüssel, 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**millega muudetakse määrust (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**

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

13. detsembril 2018 võttis Üldkohus vastu otsuse hagide T-339/16 (*Ville de Paris/komisjon*), T-352/16 (*Brüssel/komisjon*) ja T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid/komisjon*), mis olid esitatud komisjoni määruse (EL) 2016/646 (millega muudetakse komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitega¹) kohta. Määruses (EL) 2016/646 on sätestatud vastavustegurid, millega hinnatakse sõiduki vastavust heitkoguste piirnormidele tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katse käigus. Vaidlustatud vastavustegureid kasutati tegelikus liikluses mõõdetud heitkoguste ja laboris mõõdetud heitkoguste erinevuse järkjärguliseks vähendamiseks.

Kohus ei otsusta vastavustegurite tehnilise vajalikkuse üle. Komisjon leiab, et määrus (EL) 2016/646 muudab *de facto* määrusega (EL) 715/2007 kehtestatud piirnormi 80 mg/km, võimaldades tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katsetel kõrgemat heitkoguste taset kui siis, kui heitkoguseid mõõdetakse laboritingimustes. Kohus leiab, et vastavustegurid oleks võinud kehtestada ainult seadusandja ise, kuna see on seotud seadusandliku akti (määrus (EÜ) nr 715/2007²) olulise osaga. Seetõttu tühistas kohus määruse (EL) 2016/646 selle osa, millega määrati kindlaks vastavustegurid.

Tühistamine on osaline. Seega jääb RDE-katsemenetlus, mis on kehtestatud komisjoni määrusega (EL) 2016/427³ ja mida on täiendavalt muudetud komisjoni määrustega (EL) 2016/646⁴, (EL) 2017/1154⁵ ja (EL) 2018/1832⁶, kehtima ning seda tuleb tüübikinnitusel endiselt teha.

Vajadus käesoleva ettepaneku vastuvõtmiseks tuleneb otseselt Üldkohtu otsusest kohtuasjades T-339/16, T-352/16 ja T-391/16 ning selle kiire vastuvõtmine on äärmiselt oluline, et vältida õiguslikku ebakindlust seoses 1. septembrist 2017 juba antud tüübikinnituste ja tulevaste tüübikinnitustega. Tegelikult on oluline, et ettevõtjatel oleks kohaldatavate eeskirjade suhtes

¹ ELT L 109, 26.4.2016, lk 1.

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 (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).

³ Komisjoni 10. märtsi 2016. aasta määrus (EL) 2016/427, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitmetega (ELT L 82, 31.3.2016, lk 1).

⁴ Komisjoni 20. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/646, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitega (ELT L 109, 26.4.2016, lk 1).

⁵ Komisjoni 7. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1154, millega muudetakse komisjoni määrust (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) tegelikus liikluses tekkiva heite osas (ELT L 175, 7.7.2017, lk 708).

⁶ Komisjoni 5. novembri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1832, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ, komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) 2017/1151, et parandada kergsõidukite heitkoguste tüübikinnituskatseid ja -menetlusi, sealhulgas kasutusel olevate sõidukite vastavuskatseid ja tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katseid, ning võtta kasutusele kütuse- ja elektrienergiakulu jälgimise seadmed (ELT L 301, 27.11.2018, lk 1).

selgus niipea kui võimalik ja igal juhul enne, kui kohtuotsus 23. veebruaril 2020 jõustub. Õiguskindlusetuse riski vähendamiseks on artiklis 3 tähtajaks määratud kolm päeva.

Et vältida õiguslikku ebakindlust alates 1. septembrist 2017 juba antud tüübikinnituste suhtes, lükkab Üldkohus selle tühistamise mõju edasi maksimaalselt 12 kuu võrra (st 23. veebruarini 2020), et anda komisjonile otsuse rakendamiseks aega.

Vahepeal on komisjon otsustanud teha Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku varem vastu võetud vastavustegurite taaskehtestamise kohta, et vältida liigset koormust tootjatele, kes juba kavandasid oma sõidukid varasemat tegelikes sõidutingimustes tekkivate heitkoguste mõõtmise menetlust arvesse võttes.

Peale selle teeb komisjon ettepaneku, et seadusandja annaks komisjonile õiguse igal aastal seadusandja kehtestatud vastavustegureid allapoole korrigeerida, et kajastada kaasaskantavate mõõteseadmete täpsuse parandamisel tehtud edusamme. See võimaldab lämmastikoksiidide (NO_x) heitkoguseid tegelikus liikluses järk-järgult veelgi vähendada.

• **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Heitkoguste normid võetakse vastu sõiduautode, kaubikute ning linnaliini- ja kaugsõidubusside tüübikinnitust käsitleva ELi raamistiku osana. Järjestikuseid Euro-norme märgitakse kergeveokite (sõiduautod ja kaubikud) puhul araabia numbritega ja raskeveokite (veoautod, bussid ja kaugsõidubussid) puhul rooma numbritega. Viimased normid on Euro 6 kergsõidukitele ja Euro VI raskeveokitele:

- Direktiivis 2007/46/EÜ⁷ on sätestatud ühine õigusraamistik sõiduautode, kaubikute, veoautode ja busside tüübikinnituse jaoks.
- Euro 5 ja euro 6 norme käsitlevas määruses (EÜ) nr 715/2007 on reguleeritud saasteainete, eelkõige lämmastikoksiidide (NO_x) heite piirnormiks (NO_x, st NO ja NO₂ kombineeritud heide) sõidukitele 80 mg/km.
- Määrusega (EÜ) nr 692/2008 rakendatakse ja muudetakse määrust (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
- Määrustes 2017/1151 (kergsõidukite ülemaailmne ühtlustatud katsemenetlus) ja 2018/1832 (tegelikus liikluses tekkivad heitkogused 4) määratakse kindlaks uued sõidukite tüübikinnituse katsemenetlused ja lubatakse katsetamine tegelikus liikluses, sealhulgas katsetamine sõltumatute sertifitseeritud laborite poolt.
- Määrusega nr 595/2009/EÜ on ette nähtud, et uued raskeveokid ja mootorid peavad vastama uutele heitkoguste piirnormidele, ning on kehtestatud teabele juurdepääsu lisanõuded.
- Komisjoni määrusega (EL) nr 582/2011 rakendatakse ja muudetakse määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite heidetega (Euro VI).

⁷

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

Euro-heitenormid on kaasa toonud tahkete osakeste heite väga märkimisväärse vähenemise nii massi (PM) kui ka arvu (PN) poolest ja muude saasteainete, näiteks süsivesinike (HC) ja süsinikmonooksiidi (CO) poolest. Maanteetranspordist tulenevat NO_x heidet ja eelkõige lämmastikdioksiidi (NO₂) heidet ei ole siiski vähendatud nii palju, kui Euro-heitenormide kasutuselevõtuga 1991. aastal loodeti. Selle põhjuseks on asjaolu, et tegelikes sõidutingimustes on heitkogused sageli suuremad kui tüübikinnituskatsete käigus mõõdetud heitkogused (eriti diiselsõidukite puhul).

Kuna viimastel aastatel täheldati märkimisväärset erinevust kergsõidukite tegelikus liikluses ja laborikatsete käigus tekkivate heitkoguste vahel, töötas komisjon välja RDE-katsemenetluse, mida kohaldatakse alates 1. septembrist 2017. Selles katsemenetluses, mis kajastab paremini tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid ja vähendab erinevust tegelikus liikluses ja laboris mõõdetud heitkoguste vahel, kasutatakse heitkoguste mõõtmiseks kaasaskantavaid sõiduki pardal olevaid heiteanalüsaatoreid realistliku teekatte ajal.

RDE-menetlus täiendab laboripõhist menetlust, et kontrollida, kas laboratoorse katse käigus mõõdetud lämmastikoksiidide ja tahkete osakeste heitkoguste tase püsib madal ka tegelikes sõidutingimustes. Uusimate heitenormide („Euro 6d-TEMP“ või „Euro 6d“) kohaselt sertifitseeritud kergsõidukid on kinnituse saanud tegelikes sõidutingimustes tekkivate heitkoguste katsete tulemusel.

Lisaks katsekorra olulisele muutmisele on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrusega (EL) 2018/858 (mootorsõidukite tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta) tagatud tõhus turujärelevalve sõidukite keskkonnamõju üle.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Õhukvaliteet on kogu Euroopa Liidus viimastel aastakümnetel paranenud tänu ELi ning riiklike, piirkondlike ja kohalike asutuste ühistele pingutustele. See hõlmab võrreldes 2000. aastaga 10–70-protsendilist õhusaasteainete heitkoguste vähendamist olenevalt saasteainest (ja NO_x vähendamist 42 %). Vähendamine põhineb ka edusammudel, mis on tehtud keskkonnakaitsealaste nõuete transpordisektoris integreerimisel.⁸

Siiski seisavad linnad Euroopa Liidus jätkuvalt silmitsi tõsiste probleemidega, mis on seotud lämmastikdioksiidi (NO₂) kontsentratsiooniga välisõhus, kusjuures maanteetranspordil on endiselt suurim osakaal selles, et inimeste tervise ja keskkonna kaitseks mõeldud välisõhu kvaliteeti ja Euroopa õhu puhtamaks muutmist käsitleva direktiiviga (direktiiv 2008/50/EÜ) sätestatud piirnorme ületatakse. 2016. aastal teatas 19 liikmesriiki normide ületamisest⁹, tavaliselt linnapiirkondade suure NO_x heite (NO + NO₂) tõttu, mis on põhjustatud kohalikust liiklusest. Diiselaute ja kaubikute NO_x heitkogused, mis võivad tegelikes sõiduoludes olla oluliselt kõrgemad kui labori katsetsüklis mõõdetud regulatiivsed heite piirnormid, aitavad sellele oluliselt kaasa.¹⁰

Diiselaute kohustuslikke NO_x heite piirnorme on ELis järk-järgult vähendatud 500 mg-lt kilomeetri kohta Euro 3 tasemel (diiselsõidukite Euro 1 ja Euro 2 tasemel ei ole NO_x piirnorme kehtestatud) 80 mg/km-le (Euro 6 tasemel)¹¹. Siiski on tõendeid selle kohta, et vaatamata nendele üha rangematele NO_x piirnormidele, mida kontrollitakse laboritingimustes

⁸ Vaata: COM (2018) 330. Euroopa, mis kaitseb: puhas õhk kõigile.

⁹ Vaata: Euroopa Keskkonnaamet (EEA), 2019. Õhukvaliteet Euroopas – 2018. aasta aruanne <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>

¹⁰ Maanteetranspordi tõttu tekib umbes 40 % lämmastikdioksiidide heitkogustest ELis. Liikluse tõttu õhku paisatud lämmastikoksiidide üldheitkogusest 80 % tekitavad diiselmootoriga sõidukid.

¹¹ Euro 6 NO_x piirnorm kehtestati 2007. aastal ja seda hakati kohaldama uute sõidukitüüpide suhtes septembris 2014 ja uute sõidukite suhtes septembris 2015.

ja standarditud katsetsükli abil, ei vähenenud tegelikus liikluses tekkivad NO_x heitkogused samal määral (Weiss *et al.* 2011).

Vastuseks sellele töötas komisjon välja tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise menetluse (RDE). See uus katsemenetlus on vajalik diiselautode tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kontrollimiseks. Esimest korda kasutati seda alates 2016. aasta algusest seire eesmärgil laborikatse täiendamiseks ja uute sõidukitüüpide suhtes on seda kohaldatud alates 1. septembrist 2017; kõigi uute sõidukite suhtes kohaldatakse seda alates 1. septembrist 2019.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 114.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Võttes arvesse muid mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevaid õigusakte, põhineb kõnealune meede Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 114, millega on tagatud siseturu toimimine.

Euroopa Liidu meetmed on vajalikud selleks, et vältida tõkete tekkimist ühtsel turul eelkõige autotööstuse valdkonnas, ning õhusaaste ja kliimamuutuste rahvusvahelise iseloomu tõttu. Kuigi peamiste toksiliste õhusaasteainete mõju on kõige tugevam saasteallika läheduses, ei piirdu õhukvaliteedile avalduv mõju kohaliku tasandiga ja piiriülene saaste on tõsine keskkonnaprobleem, mis tihti muudab riiklikud lahendused ebatõhusaks. Mõõtmised atmosfääris annavad tunnistust sellest, et ühes liikmesriigis tekkiv reostus suurendab saastet ka teistes liikmesriikides. Õhusaaste probleemi lahendamiseks on vajalik kooskõlastatud tegevus ELi tasandil.

• Proportsionaalsus

Ettepanek on proportsionaalne, kuna sellega nähakse ette vajalikud õiguslikud muudatused ja samas ei lähe see kaugemale sellest, mis on vajalik ühest küljest mootorsõidukite saasteainete heitkoguste vähendamise eesmärkide saavutamiseks ja teiselt poolt sõidukitootjatele õiguskindluse tagamiseks. Sellega nähakse ette vajalikud õiguslikud tingimused, et tagada tootjatele võimalikult suurel määral võrdsed tingimused.

• Vahendi valik

Määruse kasutamine on asjakohane, kuna sellega muudetakse kehtivat määrust.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

• Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll

Ei kohaldata

• Konsulteerimine sidusrühmadega

Komisjon saatis autotööstuse esindajatele enne RDE-vastavustegurite vastuvõtmist küsimustiku. Küsimustiku abil sooviti saada tehnilist teavet ja andmeid komisjoni koostatava hinnangu tarbeks. Küsimused keskendusid järgmisele kolmele valdkonnale:

- a) uue diiselsõidukipargi koosseis seoses NO_x vähendamise tehnoloogiaga;
- b) kõik olemasolevad andmed nende sõidukite tegelike heitkoguste kohta;
- c) teave üldiste NO_x heitkoguste tulemuste parandamise võimaluste kohta.

Saadi neli vastust. Vastused saabusid Euroopa autotootjate ühenduselt (ACEA), teadusühenduselt Association for Emissions Control by Catalyst (AECC), ühelt (anonüümsust taotlenud) autotootjate ühenduselt ja ühelt (anonüümsust taotlenud) esimese taseme tarnijalt. Vaatamata kirjalikele ja mitmetele suulistele taotlustele asjaomastes töörühmades ei andnud teavet ükski konkreetne sõidukitootja. Neljast saadud vastusest esitasid asjakohast teavet ja andmeid üksnes AECC ja esimese taseme tarnija. Ülejäänud kaks vastust osutusid antud kontekstis suhteliselt kasutuks.

- **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Enne määruse (EL) 2016/646 vastuvõtmist tegi komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskus (JRC) metauuringu NO_x heitkoguste kohta, mis saadi kaasaskantavate heitkoguste mõõtmise süsteemidega (PEMS) teostatud Euro 6 diiselsõidukite katsetega. Saadud andmekogum hõlmas 36 eri tüüpi diiselsõidukit ja 234 katsesõitu. See oli põhjalik ja usaldusväärne andmekogum, millest ilmnis, et Euro 6 diiselsõidukite keskmine NO_x heitkoguste tase maanteel oli umbes 4 (st neli korda regulatiivsest NO_x piirnormist kõrgem).

- **Mõjuhindang**

Käesoleva ettepaneku puhul ei ole mõju hindamine vajalik. Käesoleva algatusega muudetakse õiguslikku vahendit, mille abil määratakse kindlaks samad olemasolevad vastavustegurid, mis on vajalikud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katsemenetluse nõuetekohaseks kohaldamiseks, ning volitatakse komisjoni vastavustegurit veelgi allapoole korrigeerima, et kohandada seda tehnika arenguga. Vastavustegurid ei mõjuta määruses (EÜ) nr 715/2007 sätestatud kehtivaid heitkoguste piirnorme, mille mõju hinnati määruse (EÜ) nr 715/2007¹² vastuvõtmise ajal.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Ei kohaldata.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Ei kohaldata.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Ei kohaldata.

¹² Komisjoni talituste töödokument — Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku (mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses heitmetega ja sõidukite remonditeabe kättesaadavust ning millega muudetakse direktiivi 72/306/EMÜ ja direktiivi/EÜ — mõjuhindang) lisa {KOM (2005) 683 lõplik}.

/* SEK/2005/1745 */

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artiklit 114,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 715/2007² on üks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2007/46/EÜ³ ette nähtud tüübikinnitusmenetlust käsitlevatest eraldiseisvatest õigusaktidest.
- (2) Määrusega (EÜ) nr 715/2007 on ette nähtud, et uued kergsõidukid peavad vastama teatavatele heite piirnormidele (Euro 5 ja Euro 6 normid), ning kehtestatakse lisanõuded sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse kohta. Kõnealuse määruse rakendamiseks vajalikud konkreetset tehnilised sätted on sätestatud komisjoni määrmuses (EÜ) nr 692/2008⁴ ja seejärel komisjoni määrmuses (EL) 2017/1151⁵.

¹ ELT C , , lk .

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 (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

⁴ Komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (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 (ELT L 199, 28.7.2008, lk 1).

⁵ Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning

- (3) Mootorsõidukite tüübikinnituse heitega seotud nõudeid on Euroopa normide kasutuselevõtmise ja hilisema läbivaatamisega järk-järgult oluliselt karmistatud. Kuigi üldiselt on sõidukite heide kõigi reguleeritud saasteainete ulatuses oluliselt vähenenud, ei olnud see nii diiselmootoritest pärinevate NOx heitkoguste puhul ega eelkõige kergsõidukitesse paigaldatud bensiini otsesissepritsega mootorite tahkete osakeste puhul. Seetõttu on vaja olukorra parandamiseks võtta meetmeid.
- (4) Komisjon analüüsis määruses (EÜ) nr 692/2008 kehtestatud tüübikinnitusega seotud menetlusi, katseid ja nõudeid oma uuringutele ja komisjonivälistele allikatele toetudes põhjalikult ja leidis, et Euro 5 ka Euro 6 sõidukite tegelikus liikluses teel tekkivad heitkogused ületavad oluliselt heitkoguseid, mida on mõõdetud regulatiivses uues Euroopa sõidutsükli (New European Driving Cycle, NEDC), seda eriti diiselsõidukite NOx heite osas.
- (5) Selle tulemusena töötas komisjon välja uue metoodika tegelikes sõidutingimustes tekkivate sõidukite heitkoguste katsetamiseks ehk tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste (RDE) katsemenetluse. RDE-katsemenetlus kehtestati komisjoni määrustega (EL) 2016/427⁶ ja (EL) 2016/646⁷. Hiljem võeti see üle määrusesse (EL) 2017/1151 ja täiendati parandatud komisjoni määrusega (EL) 2017/1154⁸.
- (6) Määrusega (EL) 2016/646⁹ kehtestati RDE-katsemenetluse kohaldamise tähtajad ning RDE-katsemenetluses kasutatavad vastavuskriteeriumid. Selleks kasutati saasteainepõhiseid vastavustegureid, et võtta arvesse kaasaskantava heitemõõtmisüsteemi (PEMS) abil tehtud mõõtmiste statistilist ja tehnilist ebakindlust.
- (7) 13. detsembril 2018 võttis Üldkohus liidetud kohtuasjades T-339/16, T-352/16 ja T-391/16¹⁰ vastu otsuse seoses hagiga määruse (EL) 2016/646 tühistamiseks. Üldkohus tühistas määruse (EL) 2016/646 selle osa, millega määrati kindlaks vastavustegurid, mida kasutatakse selleks, et hinnata RDE-katse tulemuste vastavust määruses (EÜ) nr 715/2007 sätestatud heite piirnormidele. Kohus leidis, et vastavustegurid võib kehtestada ainult seadusandja, kuna need on seotud määruse (EÜ) nr 715/2007 olulise osaga.
- (8) Üldkohus ei seadnud kahtluse alla vastavustegurite tehnilist põhjendatust. Seepärast ja arvestades, et tehnoloogia arengu praeguses etapis on tegelikus liikluses mõõdetud

komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

⁶ Komisjoni 10. märtsi 2016. aasta määrus (EL) 2016/427, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitmetega (ELT L 82, 31.3.2016, lk 1).

⁷ Komisjoni 20. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/646, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitega (ELT L 109, 26.4.2016, lk 1).

⁸ Komisjoni 7. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1154, millega muudetakse komisjoni määrust (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) tegelikus liikluses tekkiva heite osas (ELT L 175, 7.7.2017, p.708).

⁹ Komisjoni 20. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/646, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 692/2008 seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 6) heitega (ELT L 109, 26.4.2016, lk 1).

¹⁰ 13. detsembri 2018. aasta kohtuotsus *Ville de Paris, Ville de Bruxelles ja Ayuntamiento de Madrid vs. komisjon*, T-339/16, T-352/16 ja T-391/16, EU:T:2018:927.

heitlekogused ja laboris mõõdetavad heitlekogused endiselt erinevad, on asjakohane võtta vastavustegurid määruses (EÜ) nr 715/2007 kasutusele.

- (9) Selleks et võimaldada tootjatel järgida Euro 6 heitlekoguste piirnorme RDE-katsemenetluses, tuleks tegelikus liikluses tekkivate heitlekoguste katses kasutatavad vastavuskriteeriumid kehtestada kahes etapis. Esimese sammuna tuleks tootja taotluse korral kohaldada ajutist vastavustegurit, teise sammuna tuleks kasutada ainult lõplikku vastavustegurit. Komisjon peaks lõplikke vastavustegureid tehnika arengut silmas pidades pidevalt jälgima.
- (10) Lissaboni lepinguga anti seadusandjale võimalus delegeerida komisjonile õigus võtta vastu muid kui seadusandlikke akte, mis on üldkohaldatavad ja täiendavad või muudavad seadusandliku akti teatavaid mitteolemuslikke osi. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 lõike 1 alusel delegeeritavad volitused võivad hõlmata meetmeid, mis vastavad üldjoontes nõukogu otsuse 1999/468/EÜ¹¹ artikli 5a kehtestatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohastele meetmetele. Seetõttu on vajalik kohandada määruse (EÜ) nr 715/2007 kontrolliga regulatiivmenetluse kasutamist käsitlevad sätted Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 290.
- (11) Selleks et aidata kaasa liidu õhukvaliteedi eesmärkide saavutamisele ja vähendada sõidukite heitlekoguseid, tuleks komisjonile delegeerida õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte konkreetsete menetluste, katsete ja tüüvikinnitustõuete üksikasjalike eeskirjade kohta. Kõnealune delegeerimine peaks hõlmama määruse (EÜ) nr 715/2007 täiendamist nende läbivaadatud eeskirjadega ning heitlekoguste mõõtmiseks kasutatavate katsetsükklitega; heitekontrollisüsteemide tõhusust vähendavate katkestusseadmete kasutamise keelu rakendamise nõudeid; meetmeid, mis on vajalikud, et täita tootja kohustust tagada sõidukite remondi- ja hooldusteabe piiranguteta ja standardses vormis kättesaadavus; tahkete osakeste mõõtmise muudetud korra vastuvõtmist. Samuti peaks delegeerimine hõlmama määruse (EÜ) nr 715/2007 muutmist, et korrigeerida lõplikke vastavustegureid allapoole, et võtta arvesse kaasaskantava heitemõõtmisüsteemi tehnilist arengut, ning et muuta tahkete osakeste massi põhiseid piirnorme ja kehtestada tahkete osakeste arvulised piirnormid. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (12) Selleks et tagada rakendamise järjepidevus tehnika arengut silmas pidades, tuleks käesoleva määruse jõustumise ajal pooleli olev kontrolliga regulatiivmenetlus, mille kohta komitee on oma arvamuse juba esitanud, viia lõpule kooskõlas otsuse 1999/468/EÜ artikliga 5a.

¹¹ Nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsus 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused (EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23).

- (13) Selleks et tagada ühetaolised tingimused määruse (EL) nr 715/2007 artikli 4 lõigete 2 ja 3 rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendusvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹².
- (14) Kuna käesoleva määruse eesmärke, milleks on kehtestada eeskirjad mootorsõidukite heitkoguste kohta, et aidata kaasa peamiste õhukvaliteedi eesmärkide saavutamisele, ei suuda liikmesriigid üksi piisaval tasemel saavutada, sest kehtiva tüübikinnitusega mootorsõidukeid võib turustada piiriüleselt, kuid meetme ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (15) Määrust (EÜ) nr 715/2007 tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 715/2007 muudetakse järgmiselt.

- (1) Artikli 2 lõige 2 asendatakse järgmisega:
- „2. Tootja taotlusel võib käesoleva määruse alusel antud tüübikinnitust laiendada lõikes 1 käsitletud sõidukitelt ka direktiivi 2007/46/EMÜ II lisas määratletud M_1 , M_2 , N_1 ja N_2 -kategooria sõidukitele, mille tuletatud mass on kuni 2 840 kg ja mis vastavad käesolevas määruses kehtestatud nõuetele.“.
- (2) Artikli 3 sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:
- „Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:“.
- (3) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:
- (a) lõige 1 asendatakse järgmisega:
- „1. Tootjad tõendavad, et kõik ühenduses müüdavad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued sõidukid saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele. Samuti tõendavad tootjad, et kõik uued varu-saastetõrjeseadmed, mis vajavad tüübikinnitust ja mida ühenduses müüakse või võetakse kasutusele, saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele.
- Need kohustused hõlmavad I lisas sätestatud heitkoguste piirnormide järgimist. I lisa tabelis 2 sätestatud Euro 6 heitkoguste piirnormide järgimiseks jagatakse mis tahes kehtiva tegelikes sõidutingimustes tekkivate heitkoguste katse käigus kindlaks määratud heitkogused I lisa tabelis 2a sätestatud vastavusteguriga. Tulemus peab jääma allapoole nimetatud lisa tabelis 2 sätestatud Euro 6 heite piirnorme.“;
- (b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

„4. Komisjon kehtestab rakendusaktidega lõigetes 2 ja 3 osutatud erimenetlused ja -nõuded. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 15 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“.

(4) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Tootja varustab sõidukid selliselt, et komponendid, mis võivad mõjutada heitmeid, oleksid konstrueeritud, valmistatud ja kokku monteeritud selliselt, et sõiduk on normaalse kasutamise korral kooskõlas käesoleva määrusega.“;

(b) lõike 3 sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14a vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada lõikeid 1 ja 2, kehtestades erinõuded ja töötades välja käesolevas lõikes sätestatud tüübikinnituse erimenetlused, katsed ja nõuded, mis on seotud eelkõige:“.

(5) Artikli 6 lõike 7 teine lause asendatakse järgmisega:

„Kui see teave ei ole veel kättesaadav või ei vasta veel käesolevale määrusele, esitab tootja selle kuue kuu jooksul alates tüübikinnituse kuupäevast.“.

(6) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Delegeeritud õigusaktid sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavuse kohta

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14a vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada artikleid 6 ja 7. Selle hulka kuulub OBD- ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe esitamise tehniliste tingimuste määramine ja ajakohastamine, pöörates erilist tähelepanu VKEdel erivajadustele.“.

(7) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Alates 2. juulist 2007 ei tohi riigiasutused sõiduki heitmete või kütusekuluga seotud põhjustel keelduda andmast uut tüüpi sõidukile EÜ või siseriiklikku tüübikinnitust, mida tootja taotleb, või keelata uue sõiduki registreerimist, müüki või kasutuselevõtmist, kui asjassepuutuv sõiduk on kooskõlas käesoleva määrusega, ja eriti I lisa tabelis 1 sätestatud Euro 5 piinormide või I lisa tabelis 2 sätestatud Euro 6 piinormidega, kui artikli 4 lõike 1 teisest lõigust ei tulene teisiti.“;

(b) lõiked 4 ja 5 asendatakse järgmisega:

„4. Alates 1. septembrist 2014 ja N₁-kategooria II ja III klassi ning N₂-kategooria sõidukite puhul alates 1. septembrist 2015 keelduvad riigiasutused heite või kütusekuluga seotud põhjustel EÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi sõidukitele, mis ei ole kooskõlas käesoleva määrusega ning eriti I lisa tabelis 2 sätestatud Euro 6 piinormidega.

Vastavust Euro 6 piinormidele tuleb kontrollida mis tahes asjakohase RDE-katse käigus, võttes arvesse I lisa tabelis 2a sätestatud saasteainepõhiseid vastavustegureid kooskõlas artikli 4 lõike 1 teise lõiguga.

5. Alates 1. septembrist 2015 ja N₁-kategooria II ja III klassi ning N₂-kategooria sõidukite puhul alates 1. septembrist 2016 loevad riigiasutused direktiivi 2007/46/EÜ artikli 18 tähenduses kehtetuks nende uute sõidukite vastavussertifikaadi, mis ei ole

kooskõlas käesoleva määrusega ning eriti I lisa tabelis 2 sätestatud Euro 6 piirnormidega [„mis on kindlaks määratud lõike 4 teise lõigu kohaselt“] ja keelavad heite või kütusekuluga seotud põhjustel nende registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.

Vastavust Euro 6 piirnormidele tuleb kontrollida mis tahes asjakohase RDE-katse käigus, võttes arvesse I lisa tabelis 2a sätestatud saasteainepõhiseid vastavustegureid kooskõlas artikli 4 lõike 1 teise lõiguga.“.

- (8) Artikli 11 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kui uued varusaastetõrjeseadmed, mis on ette nähtud paigaldamiseks käesoleva määruse alusel tüübikinnitusega kinnitatud sõidukitele, ei ole seda tüüpi, millele on antud käesoleva määruse kohaselt tüübikinnitus, keelavad riigiasutused nende müügi või paigaldamise sõidukitele.“.

- (9) Artikli 12 lõike 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid võivad pakkuda käesoleva määrusega kooskõlas olevate mootorsõidukite seeriatootmisele finantssoodustusi.“.

- (10) Artikli 14 lõiked 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14a vastu delegeeritud õigusakte, et võtta vastu järgmised meetmed, mis põhinevad sõidukeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ülemaailmse foorumi egiidi all läbiviidava ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni tahkete osakeste mõõtmise programmi tulemustel, vähendamata liidus keskkonnakaitse taset:

a) Muuta käesolevat määrust, et vaadata läbi I lisa sätestatud tahkete osakeste massi ja osakeste arvu piirnormid;

b) täiendada käesolevat määrust, võttes vastu tahkete osakeste arvu läbivaadatud mõõtmiskorra.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 14a vastu delegeeritud õigusakte:

a) mis täiendavad käesolevat määrust, et kohandada menetlusi, katseid ja nõudeid ning heitkoguste mõõtmiseks kasutatavaid katsetsükleid, et õigesti kajastada tegelikust liikluses tekkivaid heitkoguseid;

b) millega muudetakse käesolevat määrust, et kohandada I lisa tabelis 2a sätestatud saasteainepõhised lõplikud vastavustegureid tehnika arenguga.“.

- (11) Lisatakse artikkel 14a:

„Artikkel 14a

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 5 lõikes 3, artiklis 8 ja artikli 14 lõigetes 2 ja 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates ... [jõustumiskuupäev]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 5 lõikes 3, artiklis 8 ja artikli 14 lõigetes 2 ja 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse kõnealuses otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 5 lõike 3, artikli 8 ja artikli 14 lõigete 2 ja 3 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 vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“.

(12) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab direktiivi 2007/46/EÜ artikli 40 lõikes 1 osutatud komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.“.

(13) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Käesolev määrus ei mõjuta määruse (EÜ) nr 715/2007 artikli 5 lõike 3, artikli 8 ning artikli 14 lõigete 2 ja 3 kohaseid käimasolevaid menetlusi, mille puhul komitee on oma arvamuse kooskõlas otsuse 1999/468/EÜ artikliga 5a juba esitanud.

Artikkel 3

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