



Brüssel, 25. juuni 2022
(OR. fr, en)

10686/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0197(COD)

CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014

MÄRKUS

Saatja: Eesistujariik

Saaja: Nõukogu

Komisjoni dok nr: 10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final

Teema: Pakett „Eesmärk 55“

Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite norme kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega

– Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 14. juulil 2021 Euroopa Parlamendile ja nõukogule paketi „Eesmärk 55“ raames sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite norme käsitleva määruse läbivaatamise ettepaneku. Ettepaneku eesmärk on aidata kaasa ELi suurema üldise eesmärgi saavutamisele, stimuleerides seeläbi innovatsiooni ja tagades, et Euroopa autotööstus säilitab oma ülemaailmse konkurentsivõime ja suurendab seda. Suuremad eesmärgid toetavad muu hulgas liikmesriike jõupingutuste jagamise määruse kohaste siduvate riiklike eesmärkide saavutamisel.

2. Sel eesmärgil teeb komisjon ettepaneku suurendada uute sõiduautode ja kaubikute jaoks 2030. aastaks seatud kogu ELi hõlmava CO₂ heite vähendamise eesmärke ning kehtestada 2035. aastaks 100% eesmärk.
3. Lisaks teeb komisjon ettepaneku kaotada alates 2030. aastast heiteta ja vähese heitega sõidukeid puudutav stimuleeriv mehhanism ning lõpetada erandi tegemine tootjatele, kelle toodetud on väike hulk registreeritud uusi sõidukeid.
4. Euroopa Parlamendis nimetati keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni nimel ettepaneku raportööriks Jan Huitema (Renew, NL). Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon võttis oma raporti vastu 11. mail 2022 ning parlament võttis oma täiskogu istungil 8. juunil 2022 vastu rea muudatusettepanekuid komisjoni ettepaneku muutmiseks.
5. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee esitas oma arvamuse 19. jaanuaril 2022. Regioonide Komitee esitas arvamuse komitee täiskogu 26.–27. jaanuari 2022. aasta istungil.
6. Keskkonna nõukogu pidas 20. detsembril 2021 poliitilise mõttevahetuse.
7. Eesistujariik Prantsusmaa jätkas määruse läbivaatamist töörühma tasandil. Läbivaatamise käigus esitas eesistujariik kompromissteksti, milles säilitatakse komisjoni ettepanek küsimustes, mis puudutavad sõidukite heite sihttasemeid, heiteta ja vähese heitega sõidukite stimuleerimise mehhanismi kaotamist alates 2030. aastast ning nende tootjate puhul, kelle toodetud on väike hulk registreeritud uusi sõidukeid, erandi tegemise lõpetamist alates 2030. aastast. Samas tehakse kompromisettepanekus delegatsioonide märkuste alusel ettepanek täiendada seda tekstiosa, mis puudutab iga kahe aasta järel esitatavaid eduaruandeid.

8. Alaliste esindajate komitee pidas 13. mail 2022 eesistujariigi kompromissteksti alusel arvamuste vahetuse, et anda suuniseid edasiseks tööks.
9. Keskkonna nõukogu 28. juuni 2022. aasta istungit ette valmistades vaatas alaliste esindajate komitee oma 24. juuni 2022. aasta koosolekul läbi eesistujariigi kompromissteksti, milles muudetakse natuke seda osa, mis puudutab iga kahe aasta järel esitatavaid eduaruandeid.

II. ÜLEVAADE OLUKORRAST

10. Nende arutelude põhjal on eesistujariik jätkuvalt seisukohal, et komisjoni ettepanek kujutab endast tasakaalustatud alust kompromissi saavutamiseks nõukogus sõiduautosid ja kaubikuid hõlmavate kohustuste küsimuses ajavahemikuks 2030–2035. Seetõttu jääb eesistujariik kõnealuse kompromisettepaneku juurde.
11. Kompromisstekst on esitatud käesoleva märkuse lisas.

III. KOKKUVÕTE

12. Nõukogul palutakse veel lahendamata küsimused käesoleva märkuse lisas esitatud teksti põhjal lahendada ning võtta vastu üldine lähenemisviis.

Üldine lähenemisviis on nõukogu volitus seadusandliku tavamenetluse raames toimuvateks tulevasteks läbirääkimisteks Euroopa Parlamendiga.

Ettepanek

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,
millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõiduautode ja uute väikeste
tarbesõidukite CO₂-heite norme kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega¹**

(EMPs kohaldatav tekst)

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 liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust²,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust³,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

¹ Komisjoni ettepanekusse tehtud muudatused on alla joonitud ja väljajäetud tekst on tähistatud nurksulgudega [...].

² ELT C , , lk .

³ ELT C , , lk .

- (1) 2015. aasta detsembris ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kokkulepe (edaspidi „Pariisi kliimakokkulepe“) jõustus 2016. aasta novembris. Selle osalised leppisid kokku hoida maailmas keskmise temperatuuri tõus industriaalühiskonna eelse tasemega võrreldes oluliselt alla 2 °C ning teha jõupingutusi selle nimel, et temperatuuri tõus piirduks üksnes 1,5 °C-ga võrreldes industriaalühiskonna eelse tasemega.
- (2) Kliima- ja keskkonnaprobleemide lahendamine ning Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkide saavutamine on kesksel kohal teatises „Euroopa roheline kokkulepe“, mille komisjon võttis vastu 11. detsembril 2019⁴. Tulenevalt COVID-19 pandeemia väga tõsisest mõjust liidu kodanike tervisele ja majanduslikule heaolule on Euroopa roheline kokkuleppe vajalikkus ja väärtus veelgi kasvanud.
- (3) Euroopa rohelises kokkuleppes on esitatud ulatuslikud üksteist vastastikku tugevdavad meetmed ja algatused, mille eesmärk on saavutada ELis 2050. aastaks kliimaneutraalsus, ning uus majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Samuti on selle eesmärk kaitsta, säilitada ja suurendada liidu looduskapitali ning kaitsta kodanike tervist ja heaolu keskkonnaga seotud ohtude ja mõju eest. Samas mõjutab see üleminek naisi ja mehi erinevalt ning avaldab eriti suurt mõju teatavatele ebasoodsas olukorras olevatele rühmadele, nagu eakamad inimesed, puuetega inimesed ja rassilise või etnilise vähemuse taustaga inimesed. Seepärast tuleb tagada, et üleminek oleks õiglane ja kaasav, nii et kedagi ei jäetaks kõrvale.
- (4) 17. detsembril 2020 ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni sekretariaadile esitatud ajakohastatud riiklikult kindlaksmääratud panusega on liit võtnud kohustuse vähendada 2030. aastaks liidu kasvuhoonegaaside netoheidet kogu majanduses tervikuna vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.

⁴ Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatis „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final).

- (5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) [--]⁵ on liit sätestanud oma eesmärgi saavutada 2050. aastaks kogu majandust hõlmav kliimanetraalsus. Kõnealuse määrusega on kehtestatud ka siduv kohustus vähendada liidusisest kasvuhoonegaaside netoheidet (heide pärast seotud koguste mahaarvamist) 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.
- (6) Kõik majandussektorid, sealhulgas maanteetranspordisektor, peaksid heite vähendamisele kaasa aitama.
- (7) Käesolevas määruses sätestatud meetmed moodustavad osa ühtselt ja terviklikult raamistikust, mis on vajalik liidu kasvuhoonegaaside netoheite vähendamise üldeesmärgi saavutamiseks.
- (8) Selleks et vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega, on vaja karmistada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/631⁶ sätestatud vähendamise nõudeid nii sõiduautode kui ka väikeste tarbesõidukite puhul. Samuti tuleb ette näha selge tee heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsuse eesmärk. Kui maanteetranspordis ei võeta kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks ambitsioonikaid meetmeid, tuleks heitkoguseid vähendada rohkem teistes sektorites, sealhulgas sektorites, kus CO₂-heite vähendamine on keerulisem.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu [...] 2021. aasta määrus (EL) [.../...], millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) ([ELT L .../....]).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

- (9) Rangemad CO₂-heite vähendamise nõuded peaksid soodustama heiteta sõidukite kasutuselevõttu liidu turul, tuues samal ajal kasu tarbijatele ja kodanikele õhukvaliteedi ja energiasäästu seisukohast ning tagades jätkuva innovatsiooni autotööstuse väärtusahelas. Ülemaailmses kontekstis peab ka ELi autotööstuse väärtusahel käimasolevas üleminekus heitevabale liikuvusele olema juhtival kohal. Rangemad CO₂-heite vähendamise normid on kogu sõidukipargile kehtestatud sihttasemete järgimise seisukohast tehnoloogianeutraalsed. Heiteta sõidukipargi sihttaseme järgimiseks on nüüd ja edaspidigi olemas mitmesugused tehnoloogilised lahendused. Heiteta sõidukite hulka kuuluvad praegu akutoitega elektrisõidukid ning kütuseelemendiga ja muud vesinikkütusega töötavad sõidukid, ning uuendusliku tehnoloogia väljatöötamine jätkub. Heiteta ja vähese heitega sõidukid, mille hulka kuuluvad ka tõhusad pistikühendusega hübriidsõidukid, võivad üleminekuotsuses jätkuvalt rolli mängida.
- (10) Eeltoodust lähtuvalt tuleks nii uutele sõiduautodele kui ka uutele väikestele tarbesõidukitele kehtestada uued rangemad CO₂-heite vähendamise eesmärgid alates 2030. aastast. Need eesmärgid tuleks kehtestada tasemel, mis annab tugeva signaali liidu turul heiteta sõidukite kasutuselevõtu kiirendamiseks ja heitevaba tehnoloogia valdkonnas innovatsiooni kulutõhusaks stimuleerimiseks.
- (11) CO₂-heite sihttasemete muutmisega peaks kaasnema Euroopa strateegia heiteta sõidukite tootmise laiendamisest ja nendega seotud tehnoloogiliste lahenduste ulatuslikumast kasutuselevõttust tulenevate küsimuste lahendamiseks, samuti sektori töötajate täiendus- ja ümberõppe ning majandustegevuse mitmekesistamise ja ümberkorraldamise vajaduse rahuldamiseks. Kui see on asjakohane, tuleks kaaluda ELi ja liikmesriikide tasandil rahalise toetuse andmist erainvesteeringute kaasamiseks, sealhulgas ESF+, õiglase ülemineku fondi, innovatsioonifondi, taaste- ja vastupidavusraha ning mitmeaastase finantsraamistiku ja taasterahastu „Next Generation EU“ muude rahastamisvahendite kaudu, kooskõlas riigiabi eeskirjadega. Muudetud keskkonna- ja energiaalase riigiabi eeskirjad võimaldavad liikmesriikidel toetada ettevõtjaid tootmisprotsessidega seotud CO₂-heite vähendamisel ja keskkonnahoidlikuma tehnoloogia kasutuselevõtmisel uue tööstusstrateegia kontekstis.

- (12) Ajakohastatud uue tööstusstrateegiaga⁷ nähakse ette rohe- ja digipöörde juhiste koostamine koostöös tööstussektori, avaliku sektori asutuste, sotsiaalpartnerite ja muude sidusrühmadega. Seega tuleks autotööstuse väärtusahelas toimuva üleminekuga seoses välja töötada üleminekujuhis liikuvuse ökosüsteemi jaoks. Selle ülemineku puhul tuleks erilist tähelepanu pöörata autotööstuse tarneahelas tegutsevatele VKEdele ja sotsiaalpartneritega konsulteerimisele, sealhulgas liikmesriikide tasandil, ning tugineda Euroopa oskuste tegevuskavale, sealhulgas sellistele algatustele nagu oskuste pakt, et kaasata erasektor ja muud sidusrühmad rohe- ja digipöördega seonduvasse Euroopa tööjõu täiendus- ja ümberõppesse. Ülemineku kavandamisel tuleks samuti käsitleda asjakohaseid Euroopa ja riikliku tasandi meetmeid ja stiimuleid, et edendada heiteta sõidukite taskukohasust. Liikuvuse ökosüsteemi terviklikul üleminekul tehtud edusamme tuleks kajastada iga kahe aasta järel koostatavas komisjoni eduaruandes, milles muu hulgas käsitletakse heiteta sõidukite kasutuselevõtu edenemist, nende sõidukite hindade muutumist, alternatiivkütuste arendamist ja vastava taristu kasutuselevõttu kooskõlas alternatiivkütuste taristu määrusega, uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste potentsiaali kliimaneutraalse liikuvuse saavutamisel, rahvusvahelist konkurentsivõimet, investeeringuid autotööstuse väärtusahelasse, töötajate täiendus- ja ümberõpet ning tegevuse ümberkorraldamist. Eduaruande koostamisel tuginetakse ka vahearuanetele, mille liikmesriigid esitavad alternatiivkütuste taristu määruse alusel iga kahe aasta järel. Komisjon peaks eduaruande koostamisel konsulteerima sotsiaalpartneritega ja kajastama sotsiaaldialoogi tulemusi. Innovatsioon autotööstuse tarneahelas jätkub. Uuenduslikud tehnoloogilised lahendused, nagu sünteetiliste kütuste tootmine CO₂ sidumisega õhust, võivad edasiarendamisel pakkuda väljavaateid taskukohaseks kliimaneutraalseks liikuvuseks. Seepärast peaks komisjon oma eduaruandes jälgima ka innovatsiooni arengut kõnealuses sektoris.
- (13) Neid kogu ELi sõidukiparki hõlmavaid eesmärke tuleb täiendada vajaliku laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtmisega, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL⁸.

⁷ Komisjoni 5. mai 2021. aasta teatis „2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda“ (COM(2021) 350 final).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

- (14) Tootjatele tuleks võimaldada piisavat paindlikkust oma sõidukipargi järkjärgulisel kohandamisel, et tagada üleminek heiteta sõidukitele kulutõhusal viisil, ning seepärast on asjakohane jätkata sihttasemete vähendamist viieaastaste etappide kaupa.
- (15) Tulenevalt ELi sõidukipargi heite sihttasemete karmistamisest alates 2030. aastast peavad tootjad tooma liidu turule oluliselt rohkem heiteta sõidukeid. Seepärast ei täidaks heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism enam oma algset eesmärki ja ohustaks määruse (EL) 2019/631 tulemuslikkust. Seega tuleks heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism alates 2030. aastast kaotada. Enne seda aastat ja seega kogu käesoleva kümnendi vältel võimaldab heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism jätkuvalt toetada selliste sõidukite kasutuselevõttu, mille heide on 0–50 g CO₂/km; muu hulgas hõlmab see akutoitega elektrisõidukeid, vesinikkütuseelemendiga elektrisõidukeid ja tõhusaid pistikühendusega hübriidsõidukeid. Pärast nimetatud aastat võetakse pistikühendusega hübriidsõidukeid jätkuvalt arvesse sõidukitootjatele kohustuslike sõidukipargi sihttasemete järgimise hindamisel.
- (16) CO₂-heite normide rakendamine on tihedalt seotud tüübikinnitust käsitleva õigusakti rakendamisega. Pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ⁹ kehtetuks tunnistamist ja asendamist 1. septembril 2020 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858¹⁰ on kõnealuse kahe õigusnormide kogumi vahelise jätkuva kooskõla tagamiseks asjakohane veelgi ühtlustada määruses (EL) 2019/631 sätestatud määratlusi ja ajakohastada viited tüübikinnitust käsitlevale raamõigusaktile.

⁹ 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 seadmestike kinnituse kohta (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

- (17) Heite vähendamise jõupingutused, mida tuleb teha ELi sõidukipargi sihttasemete järgimiseks, jaotatakse tootjate vahel heite piinormi kõvera abil lähtuvalt ELi uute sõidukite ja tootja uute sõidukite keskmisest massist. Kuigi selle mehhanismi säilitamine on asjakohane, on vaja ära hoida olukorda, kus ELi sõidukipargi karmistatud sihttasemete tõttu muutub tootja eriheite sihttase negatiivseks. Seepärast on vaja täpsustada, et sellisel juhul tuleks eriheite sihttasemeks kehtestada 0 g CO₂/km.
- (18) Selleks et tagada heite vähendamise jõupingutuste õiglane jaotumine, tuleks kergemate ja raskemate väikeste tarbesõidukite kahte heite piinormi kõverat kohandada nii, et need kajastaksid CO₂-heite vähendamise rangemaid eesmärke.
- (19) Eriheite sihttasemete ja tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamiseks kasutatavad väärtused põhinevad tüübikinnitusdokumentides ja asjaomaste sõidukite vastavustunnistustes esitatud andmetel. CO₂-heite normide tulemuslikkuse tagamiseks on oluline, et nimetatud eesmärkidel kasutatavad andmed oleksid õiged. Kui andmetes leitakse siiski vigu, ei pruugi tüübikinnitust käsitleva õigusakti alusel olla võimalik parandada juba välja antud tüübikinnitusdokumenti või vastavustunnistust, kui andmetes viidatakse tüübikinnitusele, mis enam ei kehti. Sellises olukorras peaks komisjonil olema õigus taotleda asjaomaselt tüübikinnitusasutuselt või asjakohasel juhul tootjalt parandusteatise väljastamist, mille alusel saab korrigeerida väärtusi, mida kasutatakse sihttasemete järgimist kajastavate tootja tulemuste kindlakstegemiseks.
- (20) M₂-kategooria sõidukite (bussid) ja N₂-kategooria sõidukite (keskmise suurusega veoautod) kohta andmete esitamine kuulub Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/956¹¹ kohaldamisalasse ning seepärast on asjakohane see nõue määrusest (EL) 2019/631 välja jätta.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT L 173, 9.7.2018, lk 1).

- (21) Tulenevalt kasvuhoonegaaside heite vähendamise rangematest üldeesmärkidest ja hoidmaks ära võimalikku turgu moonutavat mõju, tuleks kõigi liidu turul tegutsevate tootjate suhtes kohaldatavad vähendamisnõuded ühtlustada ning teha erandi vaid nendele tootjatele, kelle toodetud uusi sõidukeid on kalendriaastas registreeritud alla 1000. Sellest tulenevalt peaks alates 2030. aastast lõppema võimalus, et tootjad, kelle toodetud uusi sõiduautosid on liidus registreeritud 1000–10 000 või kelle toodetud uusi väikeseid tarbesõidukeid on liidus registreeritud 1000–22 000 kalendriaasta kohta, saavad taotleda erandit eriheite sihttasemeid käsitlevatest nõuetest.
- (22) Selleks et tagada õigusselgus ja kooskõla senise tavaga, on asjakohane täpsustada, et M_0 ja TM_0 väärtuste korrigeerimiseks tuleks muuta määruse (EL) 2019/631 I lisa, selle asemel et kehtestada kõnealust määrust täiendav õigusakt.
- (23) Määruse (EL) 2019/631 alusel 2030. aastaks ja sellele järgnevateks aastateks seatud vähendamiseesmärkide saavutamiseks tehtud edusammud tuleks läbi vaadata 2026. aastal. Lävivaatamisel tuleks käsitleda kõiki neid aspekte, mida käsitletakse iga kahe aasta järel esitatavates aruannetes.
- (24) Määruse (EL) 2019/631 artikli 15 lõike 5 kohaselt hinnati võimalust suunata ülemäärase heite maksust saadav tulu sihtotstarbelisse fondi või asjaomasesse programmi ja jõuti järeldusele, et see suurendaks märkimisväärselt halduskoormust, kuid ei tooks üleminekuprotsessis autotööstusele otsest kasu. Seepärast kajastatakse ülemäärase heite maksust saadav tulu jätkuvalt tuluna liidu üldeelarves, nagu on sätestatud määruse (EL) 2019/631 artikli 8 lõikes 4.

(25) Selleks et tagada võimalus kohandada mitmeastmelise tüübikinnitusega väikeste tarbesõidukite CO₂-heite eest vastutavate tootjate eriheite sihttasemete arvutamist, et võtta arvesse muutusi selliste sõidukite CO₂-heite ja massi kindlakstegemise korras, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et vajaduse korral muuta määruse (EL) 2019/631 I lisa B osas esitatud arvutusvalemeid. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi 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, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(26) Seepärast tuleks määrust (EL) 2019/631 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) 2019/631 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 1 muudetakse järgmiselt.

a) Lõiget 5 muudetakse järgmiselt:

i) punktis a asendatakse protsendimäär „37,5 %“ protsendimääraga „55 %“;

ii) punktis b asendatakse protsendimäär „31 %“ protsendimääraga „50 %“;

b) lisatakse lõige 5a:

„5a. Alates 1. jaanuarist 2035 kehtivad ELi sõidukipargi suhtes järgmised sihttasemed:

a) ELi uute sõiduautode sõidukipargi keskmise heite sihttase võrdub I lisa A osa punkti 6.1.3 kohase 2021. aasta sihttasemega, mida on vähendatud 100 %;

b) ELi uute väikeste tarbesõidukite sõidukipargi keskmise heite sihttase võrdub I lisa B osa punkti 6.1.3 kohase 2021. aasta sihttasemega, mida on vähendatud 100 %.“;

- c) lõikes 6 asendatakse sõnad „Alates 1. jaanuarist 2025“ sõnadega „Alates 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2029“;
- d) lõige 7 jäetakse välja.

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) Lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

a) punktis a asendatakse viide „direktiivi 2007/46/EÜ II lisa“ viitega „määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti a alapunktis i“;

b) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti b alapunktis i määratletud N₁-kategooria sõidukid, mis kuuluvad määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaldamisalasse („väikesed tarbesõidukid“) ning mis registreeritakse liidus esmakordselt ja mida ei ole varem väljaspool liitu registreeritud („uued väikesed tarbesõidukid“); N-kategooria heiteta mootorsõidukid tuletatud massiga vastavalt üle 2610 kg või üle 2840 kg loetakse alates 1. jaanuarist 2025 käesoleva määruse kohaldamisel ning ilma määruse (EL) 2018/858 ja määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaldamist piiramata väikesteks tarbesõidukiteks, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse, kui nende tuletatud mass ületab maksimummäära üksnes energiasalvestussüsteemi massi tõttu.“;

b) lõikes 3 asendatakse viide „direktiivi 2007/46/EÜ II lisa A osa punktis 5“ viitega „määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 5“.

3) Artikli 3 lõiget 1 muudetakse järgmiselt.

a) Sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Käesolevas määruses kasutatakse määruses (EL) 2018/858 sätestatud mõisteid. Kasutatakse ka järgmisi mõisteid:“;

b) punktid b–g ning punktid i ja n jäetakse välja.

4) Artikli 4 lõikesse 1 lisatakse järgmine lõik:

„Kui I lisa A osa punkti 6.3 või B osa punkti 6.3 kohaselt kindlaks tehtud eriheite sihttase on negatiivne, loetakse punkti c kohaldamisel eriheite sihttasemeks 0 g/km.“

- 5) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt.
- a) Lisatakse lõige 6a:
„6a. Kui komisjon leiab, et lõike 2 kohaselt liikmesriikide esitatud esialgsed andmed või lõike 5 kohaselt tootjate esitatud andmed põhinevad tüübikinnitusdokumentides või vastavustunnistustes esitatud ebaõigetel andmetel, teavitab komisjon sellest tüübikinnitusasutust või asjakohasel juhul tootjat ning taotleb tüübikinnitusasutuselt või asjakohasel juhul tootjalt parandatud andmeid sisaldava parandusteatisi väljastamist. Parandusteatis edastatakse komisjonile ja parandatud andmeid kasutatakse lõike 4 kohaste esialgsete arvutuste muutmiseks.“;
- b) lõige 11 jäetakse välja.
- 6) Artikli 10 lõike 2 esimene lause asendatakse järgmisega:
„Lõike 1 alusel taotletud erandi võib teha eriheite sihttasemest, mida kohaldatakse 2029. kalendriaasta lõpuni.“
- 7) Artikli 13 lõikesse 3 lisatakse teine lause:
„Kui tüübikinnitusdokumendis sisalduvaid andmeid ei saa määruse (EL) 2018/858 kohaselt parandada, väljastab vastutav tüübikinnitusasutus parandatud andmetega parandusteatisi ning edastab selle komisjonile ja asjaomastele isikutele.“
- 8) Artikli 14 lõikes 2 asendatakse sõnad „käesolevat määrust täiendavaid delegeeritud õigusakte, millega kehtestatakse käesoleva artikli lõikes 1 osutatud meetmed“ sõnadega „delegeeritud õigusakte, millega muudetakse I lisa, nagu on ette nähtud käesoleva artikli lõikes 1“.
- 9) Lisatakse artikkel 14a:
- „Artikkel 14a
Eduaruanne
- Komisjon esitab 31. detsembriks 2025 ja seejärel iga kahe aasta tagant aruande heitevaba maanteeliikluse suunas liikumisel tehtud edusammude kohta. Eelkõige jälgitakse ja hinnatakse aruandes vajadust võtta ülemineku hõlbustamiseks võimalikke lisameetmeid, sealhulgas rahaliste vahendite abil.

Aruandes käsitleb komisjon kõiki tegureid, mis aitavad 2050. aastaks kulutõhusalt saavutada kliimaneutraalsuse. Need hõlmavad:

- heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu eelkõige väikeste tarbesõidukite segmendis, sõidukite energiatõhususe parandamist, edusamme laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtu eesmärkide saavutamisel vastavalt alternatiivkütuste taristu määrusele ning liikmesriikide kasutatud autode turu analüüsi;
- uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste ja säästvate alternatiivkütuste võimalikku panust kliimaneutraalse liikuvuse saavutamisse, mõju tarbijatele, sealhulgas elektrihindadele, eelkõige madala ja keskmise sissetulekuga leibkondade seas, sotsiaaldialoogi edenemist, autotööstuse töötajate ümber- ja täiendusõppe toetamiseks võetud meetmete tulemuslikkust ning aspekte, mis võiksid täiendavalt hõlbustada majanduslikult edukat ja sotsiaalselt õiglast üleminekut heitevabale maanteeliiklusele;
- käesoleva muutmismääruse mõju sellele, kuidas liikmesriigid suudavad täita määruse EL/xxxx/xxxx [jõupingutuste jagamise määrus, mida on muudetud] ja õhukvaliteedi standardeid käsitleva direktiivi 2008/50/EL kohased eesmärgid;
- vajadus selliste lisameetmete, sealhulgas ELi tasandi meetmete järele, mis võivad hõlbustada liikmesriikide üleminekut heiteta kergsõidukitele.“;

10) Artiklit 15 muudetakse järgmiselt.

a) Lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Komisjon vaatab 2028. aastal läbi käesoleva määruse tulemuslikkuse ja mõju, tuginedes iga kahe aasta järel koostatud aruannetele, ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta.

Vajaduse korral lisatakse aruandele ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.“;

b) lõiked 2–5 jäetakse välja;

c) lisatakse lõige 9:

„9. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse I lisa B osas esitatud valemeid, kui muudatused on vajalikud selleks, et võtta arvesse III lisa A osas mitmeastmelise tüübikinnitusega N₁-kategooria sõidukite jaoks sätestatud korda.“

- 11) Artiklit 17 muudetakse järgmiselt.
- a) Lõikes 2 asendatakse sõnad „artikli 15 lõikes 8“ sõnadega „artikli 15 lõigetes 8 ja 9“;
 - b) lõikes 3 asendatakse sõnad „artikli 15 lõikes 8“ sõnadega „artikli 15 lõigetes 8 ja 9“;
 - c) lõikes 6 asendatakse sõnad „artikli 15 lõikes 8“ sõnadega „artikli 15 lõigetes 8 ja 9“.
- 12) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal 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

I lisa muudetakse järgmiselt.

1) A osa muudetakse järgmiselt:

a) Punkti 6.1 pealkiri asendatakse järgmisega:

„ELi sõidukipargi heite sihttasemed alates 2025. aastast“;

b) punkti 6.1.2 pealkiri asendatakse järgmisega:

„ELi sõidukipargi heite sihttase ajavahemikuks 2030–2034:“;

c) lisatakse punkt 6.1.3:

„6.1.3. ELi sõidukipargi heite sihttase alates 2035. aastast:

$ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2035} = ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2021} \cdot (1 - vähendustegur_{2035})$,

kus

$ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2021}$ on punktis 6.0 määratletud suurus ning

$vähendustegur_{2035}$ on artikli 1 lõike 5a punktis a määratletud vähendustegur.“;

d) punkti 6.2 pealkiri asendatakse järgmisega:

„Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused“;

e) punkt 6.2.2 jäetakse välja;

f) punkt 6.3 asendatakse järgmisega:

„6.3. Eriheite sihttasemed alates 2025. aastast

6.3.1. Eriheite sihttasemed ajavahemikuks 2025–2029:

eriheite sihttase = eriheite sihttaseme võrdlusväärtus ZLEVi tegur,

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus

on CO₂ eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis on kindlaks tehtud punkti 6.2.1 kohaselt;

ZLEVi tegur

on $(1 + y - x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05 või väiksem kui 1,0; sellisel juhul määratakse ZLEVi teguriks vastavalt kas 1,05 või 1,0,

kus

y

on heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal tootja uute sõiduautode koguarvust ning selle arvutamiseks jagatakse uute heiteta ja vähese heitega sõidukite koguarv, milles iga sõidukit võetakse arvesse allpool esitatud valemi kohaselt arvutatud kaaluna $ZLEV_{eri}$, kõigi vastaval kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode koguarvuga:

$$ZLEV_{eri} = 1 - \left(\frac{CO_2\text{-eriheide} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Liikmesriikides, kus heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal kogu sõidukipargis oli 2017. aastal alla 60 % liidu keskmisest ning kus 2017. aastal registreeriti vähem kui 1000 uut heiteta ja vähese heitega sõidukit,* arvutatakse uute registreeritud sõiduautode puhul $ZLEV_{eri}$ 2029. aasta lõpuni vastavalt järgmisele valemile:

$$ZLEV_{eri} = \left(1 - \left(\frac{CO_2\text{-eriheide} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Kui heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal liikmesriigi uute, aastatel 2025–2028 registreeritud sõiduautode pargis on üle 5 %, ei saa see liikmesriik järgnevatel aastatel kohaldada kordajat 1,85;

x on 2025.–2029. aastal 15 %.

6.3.2. Eriheite sihttasemed ajavahemikuks 2030–2034:

eriheite sihttase = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀),

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ on punkti 6.1.2 kohaselt kindlaks tehtud suurus;

$$a_{2030} \text{ on } \frac{a_{2021} \cdot \text{ELi sõidukipargi-heite sihttase}_{2030}}{\text{keskmine heide}_{2021}}$$

kus

a_{2021} on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

keskmine heide₂₀₂₁ on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM₀ on punktis 6.2.1 määratletud suurus.

6.3.3 Eriheite sihttasemed alates 2035. aastast:

eriheite sihttase = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$,

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₅ on punkti 6.1.3 kohaselt kindlaks tehtud suurus;

$$a_{2035} \text{ on } \frac{a_{2021} \cdot \text{ELi sõidukipargi-heite sihttase}_{2035}}{\text{keskmine heide}_{2021}}$$

kus

a_{2021} on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

keskmine heide₂₀₂₁ on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM₀ on punktis 6.2.1 määratletud suurus.

* Heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal liikmesriigi uute sõiduautode pargis 2017. aastal arvutatakse 2017. aastal registreeritud uute heiteta ja vähese heitega sõidukite koguarvu ja samal aastal registreeritud uute sõiduautode koguarvu jagatisena.“

2) B osa muudetakse järgmiselt.

a) Punkti 6.1 pealkiri asendatakse järgmisega:

„ELi sõidukipargi heite sihttasemed alates 2025. aastast“;

b) punkti 6.1.2 pealkiri asendatakse järgmisega:

„ELi sõidukipargi heite sihttasemed ajavahemikuks 2030–2034.“;

c) lisatakse punkt 6.1.3:

„6.1.3. ELi sõidukipargi heite sihttasemed alates 2035. aastast:

$ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2035} = ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2021} \cdot (1 - \text{vähendustegur}_{2035})$,

kus

$ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2021}$ on punktis 6.0 määratletud suurus ning

$\text{vähendustegur}_{2035}$ on artikli 1 lõike 5a punktis b määratletud vähendustegur.“

d) punkt 6.2.2 asendatakse järgmisega:

„6.2.2. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused ajavahemikuks 2030–2034:

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus = $ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$,

kus

$ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2030}$ on punkti 6.1.3 kohaselt kindlaks tehtud suurus;

α on $a_{2030,L}$, kui tootja uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on kuni TM_0 , ja $a_{2030,H}$, kui tootja uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on suurem kui TM_0 ,

kus

$a_{2030,L}$ on $\frac{a_{2021} \cdot ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2030}}{\text{keskmine heide}_{2021}}$

$a_{2030,H}$ on $\frac{a_{2021} \cdot ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2030}}{ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2025}}$

keskmine heide₂₀₂₁ on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM_0 on punktis 6.2.1 määratletud suurus.“;

e) lisatakse punkt 6.2.3:

„6.2.3. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused alates 2035. aastast:

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus = $ELi\ sõidukipargi\ heite\ sihttase_{2035} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$,

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₅ on punkti 6.1.3 kohaselt kindlaks tehtud suurus;

α on $a_{2035,L}$, kui tootja uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on kuni TM_0 , ja $a_{2035,H}$, kui tootja uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on suurem kui TM_0 ,

kus

$a_{2035,L}$ on $\frac{a_{2021} \cdot \text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2035}}{\text{keskmine heide}_{2021}}$

$a_{2035,H}$ on $\frac{a_{2021} \cdot \text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2035}}{\text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2025}}$

keskmine heide₂₀₂₁ on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM_0 on punktis 6.2.1 määratletud suurus.

f) punkt 6.3.2 asendatakse järgmisega:

„6.3.2. Eriheite sihttasemed ajavahemikuks 2030–2034:

eriheite sihttase = eriheite sihttaseme võrdlusväärtus – ($\emptyset_{\text{sihttasemed}}$ – ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀),

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus on tootja eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvutatud punkti 6.2.2 kohaselt;

$\emptyset_{\text{sihttasemed}}$ on kõikide punkti 6.2.2 kohaselt arvutatud eriheite sihttaseme võrdlusväärtuste keskmine, mida on kaalutud iga tootja uute väikeste tarbesõidukite arvuga;

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ on punkti 6.1.2 kohaselt kindlaks tehtud suurus.“;

g) lisatakse punkt 6.3.3:

„6.3.3. Eriheite sihttasemed alates 2035. aastast:

eriheite sihttase = eriheite sihttaseme võrdlusväärtus – ($\emptyset_{\text{sihttasemed}}$ – ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₅),

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus on tootja eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvatud punkti 6.2.3 kohaselt;

Øsihttasemed

on kõikide punkti 6.2.3 kohaselt arvatud eriheite sihttaseme võrdlusväärtuste keskmine, mida on

kaalutud iga tootja uute väikeste tarbesõidukite arvuga;

ELi sõidukipargi heite sihttaseme²⁰³⁵ on punkti 6.1.3 kohaselt kindlaks tehtud suurus.“
