



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 16. juuli 2021  
(OR. en)

10906/21

---

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2021/0197(COD)

---

---

CLIMA 198  
ENV 534  
TRANS 483  
MI 572  
CODEC 1108

#### ETTEPANEK

---

Saatja: Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor

Kättesaamise kuupäev: 15. juuli 2021

Saaja: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär

Komisjoni dok nr: COM(2021) 556 final

Teema: Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõidautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite norme kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega

---

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2021) 556 final.

---

Lisatud: COM(2021) 556 final



Brüssel, 14.7.2021  
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,**

**millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite norme kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega**

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -  
{SWD(2021) 614 final}

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

**Euroopa roheline kokkuleppe teatisega**<sup>1</sup> käivitati ELi uus majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta EL õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks. Sellega kinnitati veel kord komisjoni ambitsiooni suurendada oma kliimaeesmärke ja muuta Euroopa 2050. aastaks esimeseks kliimanetraalseks maailmajaoks. Lisaks seati strateegias eesmärk kaitsta kodanike tervist ja heaolu keskkonnaga seotud ohtude ja mõju eest. Tulenevalt COVID-19 pandeemia väga tõsisest mõjust liidu kodanike tervisele ja majanduslikule heaolule on Euroopa roheline kokkuleppe vajalikkus ja väärtus veelgi kasvanud.

Kliimamuutuste vastu võitlemine on kiireloomuline ülesanne. Vastavalt valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) eriaruande teaduslikele järeldustele tuleb 2050. aasta paiku kogu maailmas saavutada CO<sub>2</sub> netonullheide ja sajandi lõpu poole neutraalsus kõigi muude kasvuhoonegaaside puhul. Selle pakilise ülesande täitmine eeldab, et EL tõhustaks oma meetmeid ja oleks maailmale eeskujuks, muutudes 2050. aastaks kliimanetraalseks. See eesmärk on sätestatud teatises „**Puhas planeet kõigi jaoks**. Euroopa pikaajaline strateegiline visioon, et jõuda jõuka, nüüdisaegse, konkurentsivõimelise ja kliimanetraalse majanduseni“<sup>2</sup>.

Põhjalikule mõjuhindangule tuginevalt tehti komisjoni 2020. aasta septembri teatises „**Euroopa 2030. aasta kliimaeesmärgi suurendamine**“<sup>3</sup> ettepanek tõsta ELi ambitsioonitaset ja esitati terviklik kava, et saavutada 2030. aastaks vastutustundlikul viisil Euroopa Liidu siduva eesmärgina netoheite vähenemine vähemalt 55 % võrra. 2030. aasta eesmärgi suurendamine aitab anda poliitikakujundajatele ja investoritele kindlustunnet ning tagada, et lähiaastatel tehtavate otsustega ei kinnistata heitetasemeid, mis on vastuolus ELi eesmärgiga saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus. 2030. aastaks seatud eesmärk on kooskõlas Pariisi kliimakokkuleppe eesmärgiga hoida ülemaailmne temperatuuri tõus tunduvalt alla 2 °C ja teha jõupingutusi temperatuuri tõusu hoidmiseks alla 1,5 °C.

Euroopa Ülemkogu kinnitas ELi uue siduva eesmärgi 2030. aastaks oma kohtumisel, mis toimus 2020. aasta detsembris<sup>4</sup>. Samuti palus Euroopa Ülemkogu komisjonil „*hinnata, kuidas saaksid kõik majandussektorid kõige paremini kaasa aidata 2030. aasta eesmärgi saavutamisele, ning esitada vajalikud ettepanekud koos põhjaliku analüüsiga liikmesriikide tasandil avalduva keskkonnavalase, majandusliku ja sotsiaalse mõju kohta, võttes arvesse riiklikke energia- ja kliimakavasid ja vaadates üle olemasoleva paindlikkuse*“.

Sellest lähtuvalt muudetakse kaasseadusandjatega kokku lepitud **Euroopa kliimamäärusega** ELi kliimanetraalsuse eesmärk õiguslikult siduvaks ja seatakse ambitsioonikamaks

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> COM(2018) 773 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 690 final.

<sup>4</sup> Euroopa Ülemkogu 10.–11. detsembri 2020. aasta kohtumise järeldused: EUCO 22/20, CO EUR 17, CONCL 8.

eesmärgiks vähendada 2030. aastaks netoheidet 1990. aasta tasemega võrreldes vähemalt 55 %.

Selleks et järgida Euroopa kliimamääruses kavandatud suunda ja saavutada 2030. aastaks seatud kõrgem eesmärk, on komisjon vaadanud läbi kehtivad kliima- ja energiaalased õigusaktid, millega nähakse ette kasvuhoonegaaside heite vähendamine 2030. aastaks ainult 40 % ja 2050. aastaks 60 % võrra.

Komisjoni kliimaeesmärgi kavas<sup>5</sup> välja kuulutatud õigusaktide pakett „Fit for 55“ („Eesmärk 55“) on kõige laiaulatuslikum osa jõupingutustest, mida tehakse 2030. aastaks seatud uue ambitsioonika kliimaeesmärgi saavutamiseks, ning kõik majandussektorid ja poliitikavaldkonnad, sealhulgas maanteetransport, peavad andma oma panuse.

Transport on ainus sektor, kus kasvuhoonegaaside (KHG) heitkogused suurenevad. **Maanteetranspordist tulenev KHGde heide** ei ole erand. See moodustab peaaegu 20 % ELi KHGde koguheitest ja on alates 1990. aastast märkimisväärselt kasvanud. Õhukvaliteeti mõjutavad jätkuvalt liiklus ja ummikud, mistõttu aina enam linnu loob vähese heitega ja heitevabasid tsoone, millele sise põlemismootoriga sõidukite juurdepääs on piiratud, ning mõni liikmesriik on teatanud sise põlemismootoriga autode müügi järkjärgulisest lõpetamisest.

Autotööstus on ELi majanduse jaoks keske tähtsusega ja selle arvele langeb üle 7 % ELi SKPst. Sektor annab otseselt või kaudselt tööd 14,6 miljonile eurooplasele tootmise, müügi, ehituse ning hooldus- ja transporditeenuste valdkonnas. EL on üks maailma suurimaid mootorsõidukite tootjaid ja tal on selles sektoris tehnoloogiline juhtpositsioon. ELi autotööstuse investeeringud teadus- ja arendustegevusse ulatuvad 60,9 miljardi euroniga aastas.

Autotööstuses on käimas märkimisväärne struktuuriline ümberkujundamine, mis hõlmab muutusi puhtas tehnoloogias ja digitehnoloogias, eelkõige üleminekut sise põlemismootoritelt heitevabadele ja vähese heitega tehnoloogilistele lahendustele ning üha paremini ühendatud sõidukitele. Eesmärk peaks olema võimaldada autotööstusel jätkuvalt hoida ja tugevdada oma juhtpositsiooni tulevikutehnoloogia alal, eelkõige seoses rahvusvahelise konkurentsiga.

Komisjoni **säästva ja aruka liikuvuse strateegias**<sup>6</sup> käsitletakse heitevabale liikuvusele üleminekuga seotud laiemaid küsimusi ning esitatakse tegevuskava, kuidas suunata Euroopa transport säästva ja aruka tuleviku teele.

Strateegia juurde kuuluv tegevuskava sisaldab muu hulgas poliitikameetmeid, mille eesmärk on hoogustada heiteta sõidukite ja nendega seotud taristu kasutuselevõttu. Heiteta sõidukitele üleminekuga hoitakse ära saaste teke ja parandatakse meie kodanike tervist; sellega toetatakse ka Euroopa rohelise kokkuleppe **nullsaaste eesmärki**, mis on esitatud nullsaaste saavutamise tegevuskavas<sup>7</sup>.

**Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite normid** on sektori CO<sub>2</sub>-heite vähendamisel peamised mõjutegurid, nagu on välja toodud teatistes Euroopa 2030. aasta kliimaeesmärgi suurendamise kohta.

---

<sup>5</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>6</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>7</sup> COM/2021/400 final; vt selle kohta ka direktiiv 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta ning direktiiv (EL) 2016/2284 teatavate õhusaasteainete riiklike heitkoguste vähendamise kohta.

Käesoleva ettepaneku **üldeesmärgid** on aidata saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus ning selleks vähendada kooskõlas Euroopa kliimamäärusega 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.

Ettepanekul on **kolm erieesmärki**. Esimene erieesmärk on aidata kaasa 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärkide saavutamisele sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite vähendamise kaudu.

Tulenevalt sõidukipargi uuendamise dünaamikast ja asjaolust, et CO<sub>2</sub>-heite normide mõju sõidukipargi heite vähenemisele ei ole kohene, on pikaajalise eesmärgi saavutamiseks oluline võtta meetmeid varakult.

Teine erieesmärk on viia heiteta sõidukite laialdasema kasutuselevõttuga kaasnevad eelised **tarbijate ja kodanikeni**. Peamised oodatavad eelised ei ole seotud üksnes õhukvaliteedi paranemisega, eelkõige linnades. CO<sub>2</sub>-heite normid ajendavad tootjaid suurendama heiteta sõidukite pakkumist, tänu millele võivad tarbijad saada kasu taskukohasematest heiteta sõidukimudelitest ja heiteta sõidukite kasutamisest tulenevast märkimisväärsest energiasäästust, mis vähendab selliste sõidukite omamisega seotud kogukulusid.

Kolmas erieesmärk on hoogustada **heitevaba tehnoloogia valdkonnas innovatsiooni** ning seeläbi tugevdada autotööstuse väärtusahela **tehnoloogilist juhtpositsiooni** ja stimuleerida tööhõivet ELis. Kuigi autotööstus on olnud edukas sisepõlemismootoriga sõidukite jaoks kõrgtasemel tehnoloogiliste lahenduste väljatöötamisel ja tootmisel ning nende ülemaailmsel turustamisel, tuleb suunata sektoris üha enam investeringuid heitevabasse tehnoloogiasse. Ülemaailmses kontekstis peab ka ELi autotööstuse väärtusahel käimasolevas üleminekus heitevabale liikuvusele olema juhtival kohal. Ettepanek on tehnoloogianeutraalne ja sellega kaasnevad meetmed heitevabade kütuste ja laadimistaristu kasutuselevõtu edendamiseks.

Oodatavad täiendavad kaasnevad eelised seisnevad **suuremas energiatõhususes ja energiajulgeolekus**.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Kliima- ja energiapakett „Eesmärk 55“ on osa liidu õigusaktide põhjalikust muutmisest, et viia need vastavusse ELi suuremate kliimaeesmärkidega. Kõik paketi algatused on omavahel tihedalt seotud.

Käesoleva seadusandliku ettepanekuga sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite normide kohta täiendatakse teisi paketi sisalduvaid ettepanekuid ning tagatakse kooskõla eelkõige järgmiste meetmetega.

CO<sub>2</sub>-heite normidega, millega tagatakse maanteetranspordiga seotud heite vähenemine, toetatakse liikmesriike **jõupingutuste jagamise määruse (EL) 2018/842**<sup>8</sup> kohaste eesmärkide saavutamisel. Nende normidega soodustatakse sõidukite elektrifitseerimist ning toetatakse seeläbi energiatõhususe eesmarke ja pakutakse täiendavat võimalust taastuvenergia kasutamiseks, et saavutada ka taastuvenergiaeesmärk.

---

<sup>8</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013.

CO<sub>2</sub>-heite normide ning hoonete ja maanteetranspordiga seotud heitkogustega kauplemise vahel on selge vastastikune täiendavus. CO<sub>2</sub>-heite normid mõjutavad kütusesäästlikumate ja heiteta sõidukite pakkumist, kuna nendega nähakse sõidukitootjatele ette nõuded seoses nende toodetavate uute sõidukitega. Heitkogustega kauplemise laiendamine puudutab kütuse tarbimist kogu sõidukipargis. See võib suurendada nõudlust nii kütusesäästlikumate sõidukite kui ka heiteta sõidukite järele ning hõlbustada seega sõidukitootjate CO<sub>2</sub>-tõhususe eesmärkide saavutamist.

CO<sub>2</sub>-heite normid, millega edendatakse uute heiteta sõidukite turuletoomist, täiendavad ka **taastuvenergia direktiivi (EL) 2018/2001**,<sup>9</sup> millega vähendatakse CO<sub>2</sub>-heidet elektrisõidukites kasutatava elektri tootmisel ning stimuleeritakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub>-heittega kütuste kasutuselevõttu sisepõlemismootoriga sõidukite jaoks.

Samuti tekib oluline koostoime CO<sub>2</sub>-heite normide ning heitkogustega kauplemise tugevdatud süsteemi<sup>10</sup> ja taastuvenergia direktiivi vahel. Heitkogustega kauplemise süsteem ja taastuvenergia direktiiv on aluseks CO<sub>2</sub>-heite vähendamisele elektritootmises, mistõttu heiteta sõidukites, mille tootmist stimuleeritakse CO<sub>2</sub>-heite normidega, kasutatakse üha enam taastuvatest energiaallikatest saadud elektrit ning tagatakse seega kogu CO<sub>2</sub>-heite (allikast ratasteni) vähenemine.

Kui CO<sub>2</sub>-heite normidega tagatakse heiteta sõidukite tarnimine, siis **alternatiivkütuste taristu direktiiv 2014/94/EL**<sup>11</sup>, millega edendatakse laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttu, on vajalik täiendav vahend taristu kasutuselevõttu takistavate turutõkete kõrvaldamiseks. Seda omakorda stimuleerib ka jõupingutuste jagamise määrus, mis samuti innustab liikmesriike võtma oma maanteetranspordisektoris meetmeid.

Energia maksustamine, investeerimine laadimis- ja tankimistaristusse, uus CO<sub>2</sub>-heite hinnastamine ja ajakohastatud CO<sub>2</sub>-heitenormid tagavad ühiselt kulutõhusa tasakaalustatud lähenemisviisi maanteetranspordist tuleneva heite vähendamisele ning võimaldavad kõrvaldada turutõkked ja -tõrked ning suurendada investorite kindlustunnet heitevabadesse tehnoloogilistesse lahendustesse investeerimiseks.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Paketis „Eesmärk 55“ sisalduvad ettepanekud on kooskõlas kõigi ELi meetmete ja tegevuspõhimõtetega ning aitavad ELil saavutada 2030. aastaks seatud suurema eesmärgi ning jõuda 2050. aastaks edukalt ja õiglaselt kliimanetraalsuseni, mis on seatud sihiks komisjoni teatises Euroopa rohelise kokkuleppe kohta.

Pakett „Eesmärk 55“, taasterahastu „Next Generation EU“ ja mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2021–2027 hõlbustavad rohe- ja digipööret, mille poole Euroopa püüdleb. Nende poliitikameetmete kombineerimisega seotakse kliimameetmed majanduskasvuga; see aitab lahendada majanduskriisi ning kiirendab üleminekut keskkonnasäästlikule ja jätkusuutlikule majandusele. Paketi algatused on kooskõlas ka liidu poliitikaga rohe- ja ringmajanduse, säästva ja aruka liikuvuse ning nullsaaste saavutamise tegevuskava valdkonnas. Kui heitevaba

<sup>9</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

<sup>10</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ.

<sup>11</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

maanteetranspordi saavutamiseks ei võeta ambitsioonikaid meetmeid, peaksid teised majandussektorid andma ELi heite vähendamise üldeesmärkide saavutamisse suurema panuse.

Nagu on teatatud komisjoni teatises „**2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda**“<sup>12</sup>, kavatakse komisjon koostöös avaliku sektori asutuste, sidusrühmade ja sotsiaalpartneritega koostada rohe- ja digipöörde üleminekujuhised, et toetada heiteta sõidukite tootmise laiendamist, alternatiivkütuste taristu kiiret kasutuselevõttu ning selleks vajalikku töötajate täiendus- ja ümberõpet.

Käesolev algatus on kooskõlas ka ELi teadus- ja innovatsioonipoliitikaga. Heitevaba tehnoloogia arendamise toetamine nähakse ette ka ELi teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammis, eelkõige programmi „Euroopa horisont“ partnerluste kaudu.

Nagu on märgitud komisjoni teatises „**Parem õigusloome: ühendatud jõududega parema õigusloome poole**“<sup>13</sup>, täiustab komisjon poliitikavaldkondade vahelise sidususe suurendamise eesmärgil oma parema õigusloome suuniseid, tagamaks, et kõik tema algatused on kooskõlas olulise kahju ärahoidmise põhimõttega, täites seega Euroopa kliimamäärusest tulenevaid kohustusi.

## 2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

### • Õiguslik alus

Käesoleva ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 192. Vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 191 ja artikli 192 lõikele 1 peab Euroopa Liit aitama saavutada muu hulgas järgmisi eesmärke: keskkonna säilitamine, kaitsmine ja selle kvaliteedi parandamine ning meetmete edendamine rahvusvahelisel tasandil, et tegelda piirkondlike ja ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega ja eelkõige võidelda kliimamuutuste vastu. ELi toimimise lepingu artikli 192 alusel on liit sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite vähendamise meetmetena juba vastu võtnud määrused (EÜ) 443/2009 ja (EL) 510/2011, mis on tunnistatud kehtetuks ja asendatud määrusega (EL) 2019/631, mis jõustus 1. jaanuaril 2020.

### • Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Kliimamuutused on piiriülene probleem, mida vaid siseriiklike või piirkondlike meetmete abil lahendada ei ole võimalik. Kliimameetmeid tuleb koordineerida Euroopa tasandil ja võimaluse korral ülemaailmsel tasandil. ELi meetmed on Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttest lähtuvalt põhjendatud. Euroopa Liit on alates 1992. aastast teinud jõupingutusi, et töötada välja ühiseid lahendusi ning edendada ülemaailmseid kliimamuutuste vastu võitlemise meetmeid. Eelkõige tagavad ELi tasandi meetmed 2030. aasta eesmärgi ja heite vähendamise pikaajaliste eesmärkide kulutasuva täitmise ning samal ajal õigluse ja keskkonnaeesmärkidele vastavuse. ELi toimimise lepingu artiklitega 191–193 kinnitatakse ja täpsustatakse ELi pädevust kliimamuutuste valdkonnas.

---

<sup>12</sup> COM(2020) 350 final.

<sup>13</sup> COM(2021) 219 final.

Tulenevalt 2030. aastaks seatud heitkoguste vähendamise eesmärgist ja 2050. aastaks seatud kliimanetraalsuse eesmärgist on vaja tugevamaid ELi meetmeid, et tagada maanteetranspordisektori piisavalt suur panus.

Kuigi riigi, piirkondliku ja kohaliku tasandi algatused võivad luua sünergiat, ei ole need üksinda piisavad. Kui ELi tasandil ei võeta koordineeritud meetmeid CO<sub>2</sub>-heite normide karmistamise näol, tekib turu killustumise oht, mis tuleneb riiklike süsteemide mitmekesisusest ning ambitsioonitaseme ja kavandamisparameetrite erinevustest. Eraldi võetuna kujutaksid üksikud liikmesriigid endast ka liiga väikest turgu, et saavutada sama tulemus, mistõttu on vaja kogu ELi hõlmavat lähenemisviisi, et hoogustada muutusi tööstusharu tasandil ja saavutada mastaabisääst.

- **Proportsionaalsus**

Käesolev ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas, sest see ei lähe liidu kasvuhoonegaaside heite kulutõhusa vähendamise eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale ning tagab samal ajal õigluse ja keskkonnanäesmärkidele vastavuse.

Euroopa Parlamendi ja nõukoguga kokku lepitud kliimamäärusega kehtestatakse eesmärk vähendada liidusiseselt kogu majanduses kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus. Käesolev ettepanek hõlmab märkimisväärset osa neist kasvuhoonegaaside heitkogustest ja sellega ennetatakse vajadust heitkoguste ambitsioonikama vähendamise järele muudes sektorites, kus CO<sub>2</sub>-heite vähendamine on keerulisem. Selle eesmärgi saavutamiseks nähakse käesoleva ettepanekuga ette sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite seniste CO<sub>2</sub>-heite normide muutmine.

- **Vahendi valik**

Ettepanekuga nähakse ette määruse (EL) 2019/631 muutmine ja seepärast on ainus sobiv õiguslik vahend määrus. Kuna määrus (EL) 2019/631 on hiljutise uuestisõnastamise tulemus ja kavandatud muudatused on seotud vaid väheste sätetega, ei peeta kehtiva määruse uuesti sõnastamist ja/või asendamist asjakohaseks.

### **3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED**

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Enamiku määruse elementide puhul jäävad kehtima 2015. aasta hindamisuuringu<sup>14</sup> järeldused, mis on kajastatud 2017. aasta mõjuhindangus<sup>15</sup>. Mõnda määrusega (EL) 2019/631 kehtestatud uut kohustust ei hinnatud, kuna need kas ei ole veel kohaldatavad või ei ole neid veel täielikult rakendatud. See puudutab eelkõige uusi ELi sõidukipargi heite sihttasemeid 2025. ja 2030. aastaks ning mehhanismi heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu stimuleerimiseks. Muutmine on siiski vajalik, et viia määrus kooskõlla Euroopa roheline kokkuleppe eesmärkidega, Euroopa kliimamääruse kohaste suuremate heite vähendamise eesmärkidega ja viimase aja turusuundumustega. Nende muudatuste kohta koostati mõjuhindang.

---

<sup>14</sup> [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf).

<sup>15</sup> SWD(2017) 650 final.



- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Tõendite kogumiseks ja suurema läbipaistvuse tagamiseks korraldas komisjon 13. novembrist 2020 kuni 5. veebruarini 2021 iga ettepaneku teemal avaliku konsultatsiooni. Avaliku konsultatsiooni üksikasjalik kokkuvõte ja tulemused on esitatud käesoleva ettepaneku mõjuhinnangu 2. lisas.

Lisaks avaldati 29. oktoobril 2020 neljaks nädalaks esialgne mõjuhinnang.

Täpsemalt palus komisjon käesoleva ettepaneku jaoks tagasisidet eelkõige järgmistelt sidusrühmadelt:

- liikmesriigid (riiklikud ja piirkondlikud ametiasutused);
- sõidukitootjad;
- komponentide ja materjalide tarnijad;
- energiatarnijad;
- sõidukite ostjad (eraisikud, ettevõtjad, sõidukiparkide haldajad);
- sõidukijuhtide ühendused;
- valitsusvälised keskkonna-, transpordi- ja tarbijakaitseorganisatsioonid;
- sotsiaalpartnerid.

Lisaks avalikule konsultatsioonile ja esialgse mõjuhinnangu kohta saadud tagasisidele küsiti tagasisidet ka järgmiste vahendite abil:

- kohtumised asjaomaste ettevõtjate ühendustega, mis esindavad sõidukitootjaid, komponentide ja materjalide tarnijaid ja energiatarnijaid;
- kahepoolsed kohtumised liikmesriikide ametiasutuste, sõidukitootjate, tarnijate, sotsiaalpartnerite ja valitsusväliste organisatsioonidega;
- sidusrühmade või liikmesriikide ametiasutuste esitatud seisukohavõttud.

Peamised tulemused võib kokku võtta järgmiselt.

Suurem osa tööstusharu esindavatest vastajatest, avaliku sektori asutustest ja muudest sidusrühmadest toetas *sõiduautode ja kaubikute CO<sub>2</sub>-heite vähendamist, et saavutada 2030. aastaks seatud 55 % eesmärk ja 2050. aastaks seatud kliimaneutraalsuse eesmärk*, samal ajal kui kodanikud väljendasid selles küsimuses eri arvamusi. Enim toetati eesmärki *„konkurentsivõime tugevdamine, tööstusharu juhtpositsioon, innovatsioon ja tööhõive stimuleerimine ELi autotööstuse väärtusahelas“* ning eesmärki *„omamise kogukulude vähendamine tarbijate jaoks“*.

Sihttasemetega seoses esitati konsultatsiooni käigus tulevikueesmärkide ranguse kohta eri seisukohti: tööstusharu esindajad väljendasid teatavat toetust rangematele eesmärkidele alates 2030. aastast, valitsusvälised organisatsioonid pooldasid rangemaid eesmarke alates 2025. aastast, avaliku sektori asutused toetasid üldiselt rangemaid eesmarke, samal ajal kui

kodanike seisukohad olid erinevad. Eesmärkide ajastamisega seoses toetas tööstusharu sihttasemete kehtestamist iga viie aasta järel, kuid teiste sidusrühmade arvamused läksid selles küsimuses lahku. Heiteta ja vähese heitega sõidukite turuletoomisel peeti eriti olulisteks takistusteks sõidukite hinda, piiratud sõiduulatust ja taristu kättesaadavust. Stimuleeriva mehhanismi vajadust ja toetatavaid sõidukitüüpe käsitlevad arvamused läksid lahku. Eri seisukohti väljendati ka võimaliku mehhanismi kohta, millega võetaks CO<sub>2</sub>-heite eesmärgi saavutamise hindamisel arvesse taastuvkütuseid ja vähese CO<sub>2</sub>-heitega kütuseid.

- **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju kvantitatiivseks hindamiseks tugineti mõjuhindangus mitmele PRIMESi mudeli jaoks välja töötatud stsenaariumile. Seda analüüsi täiendati muude modelleerimisvahenditega, nagu GEM-E3 ja E3ME ning Teadusuuringute Ühiskeskuse mudel DIONE.

Uute kergsõidukite KHGde heite ja muude omaduste seireandmed saadi määruse (EL) 2019/631 alusel liikmesriikide esitatud ja Euroopa Keskkonnaameti (EEA) kogutud iga-aastastest seireandmetest.

Täiendavat teavet koguti väliste töövõtjatega sõlmitud teenuse osutamise lepingute kaudu.

- **Mõjuhindang**

Õigusaktide paketi „Eesmärk 55“ eri algatuste mõju hindamisel võeti aluseks integreeritud modelleerimisstsenaariumid, mis kajastavad eri poliitikameetmete koosmõju ettevõtjatele, et tagada 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärkide poole liikumisel vastastikune täiendus, kooskõla ja tulemuslikkus.

Käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhindang täiendab 2030. aasta kliimaeesmärgi kava toetuseks 2020. aastal läbi viidud mõjuhindamise raames tehtud analüüsi<sup>16</sup>. See moodustas analüütilise aluse eesmärgile vähendada KHGde heidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus.

Lisaks on käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhindang ette valmistatud ja koostatud kooskõlas kohaldatavate parema õigusloome suunistega ning õiguskontrollikomitee esitas selle kohta 19. aprillil 2021 positiivse arvamuse.

Komitee soovitatud parandused on lisatud lõplikku versiooni. Need hõlmavad järgmist:

- selgitused kehtiva määruse (EL) 2019/631 muutmise põhjuste kohta ning muude seotud seadusandlike algatustega kooskõla ja proportsionaalsuse kohta;
- heite vähendamise kõrgetasemelise eesmärgi teostatavuse täiendav tõendamine ja kolme kaalutud valiku vahel tehtud kompromisside selgitamine;
- lisateave eelistatud valikute mõju kohta konkurentsivõimele, innovatsioonile ja sektoris toimuvale sujuvale üleminekule;
- sidusrühmade seisukohtade arvessevõtmine analüüsis.

---

<sup>16</sup> SWD/2020/176 final.

## *Poliitikavalikud*

Mõju hindamisel analüüsiti kolmeks teemaks jaotatud poliitikavalikuid tuvastatud probleemide lahendamiseks ja poliitikaeesmärkide saavutamiseks.

### (1) Sõiduautode ja kaubikute CO<sub>2</sub>-heite sihttasemed (tasemed, ajakava, meetodid)

Sihttasemete puhul hõlmavad kaalutud poliitikavalikud kolme trajektoori kuni 2040. aastani, kajastades ka seda, et eesmärk on vähendada maanteetranspordist tulenevat heidet 2050. aastaks 90 %; seejuures on arvesse võetud, et autod on teedel keskmiselt 10–15 aastat.

Selleks et aidata saavutada 2030. aastaks seatud üldist kõrgemat eesmärki ja 2050. aastaks seatud kliimaneutraalsuse eesmärki, määratleti eelistatud poliitikavalikuna ELi sõidukipargi CO<sub>2</sub>-heite sihttasemete märkimisväärne karmistamine nii sõiduautode kui ka väikeste tarbesõidukite puhul alates 2030. aastast. See annab vajaliku suuna heiteta sõidukite turuletoomise kiirendamiseks, sõidukikasutajatele eeliste pakkumiseks, innovatsiooni soodustamiseks ja tehnoloogilise juhtpositsiooni kindlustamiseks ning piirab samal ajal tootjate kulude kasvu.

Sihttasemete karmistamise ajakava puhul on eelistatud valik säilitada regulatiivne lähenemisviis, mille kohaselt kehtestatakse üha madalamad sihttasemed iga 5 aasta järel ja mitte sagedamini, et tagada tootjatele üleminekuga toimetulekuks piisav paindlikkus. Autotööstuse arendusvõtmiseks on seega asjakohane säilitada 2025. aastaks kehtestatud sihttasemed.

Võimalik tulu ülemäärase heite maksust jääks ELi üldeelarve osaks. Teised kaalutud poliitikavalikud suurendaksid märkimisväärselt halduskoormust, kuid ei tooks üleminekuprotsessis autotööstusele otsest kasu.

Nii ELis kui ka väljaspool ELi asuvate väiketootjate (s.t nende tootjate, kelle toodetud uusi sõiduautosid on liidus registreeritud 1 000–10 000 või kelle toodetud uusi väikeseid tarbesõidukeid on liidus registreeritud 1 000–22 000 kalendriaasta kohta) võimalus tugineda erandile kaotatakse alates 2030. aastast; seeläbi parandatakse õigusnormide tulemuslikkust ja sidusust. Selle tähtsaja valik annab asjaomastele tootjatele aega teha plaane ja kohaneda uute regulatiivsete nõuetega ning on kooskõlas rangemate sihttasemete kohaldamise algusajaga. Tootjate suhtes, kelle toodetud uusi sõidukeid registreeritakse kalendriaastas alla 1 000, kohaldatakse jätkuvalt erandit.

### (2) Konkreetsed stiimulid heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtuks

Seoses heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriva mehhanismiga kaaluti erinevaid võimalusi, seda nii mehhanismi liigi kui ka sellega hõlmatud sõidukitüüpide osas. Eelistatud valik on kaotada alates 2030. aastast heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu stimuleerimise kava nii sõiduautode kui ka väikeste tarbesõidukite puhul, kuna heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu mõjutavad alates nimetatud aastast kohaldatavad rangemad CO<sub>2</sub>-heite sihttasemed, mis nõuavad tootjatelt oluliselt suurema arvu heiteta sõidukite turuletoomist. See teeniks ka õigusakti lihtsustamise eesmärki ja hoiaks ära õigusakti tulemuslikkuse vähenemise ohu.

### (3) Mehhanism taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub>-heitega kütuste võimaliku panuse arvessevõtmiseks sihttasemetele vastavuse hindamisel

Sellega seoses kaaluti kahte võimalust: CO<sub>2</sub>-heite paranduskoefitsienti ja arvestuskeemi. Eelistatud valikuna otsustati siiski sellist arvessevõtmise mehhanismi mitte kasutusele võtta, sest see hägustaks eri osalejate vastutust eesmärkide saavutamisel, vähendaks õigusakti tulemuslikkust ja tõhusust ning suurendaks halduskoormust ja keerukust. Taastuvate ja vähese CO<sub>2</sub>-heitega kütuste kasutamist edendatakse taastuenergia direktiivi, heitkogustega kauplemise süsteemi ja energia maksustamise direktiivi muutmise kaudu.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Lähtuvalt komisjoni kohustusest tagada parem õigusloome koostati ettepanek kaasavalt ning seejuures järgiti läbipaistvuse ja sidusrühmade pideva osaluse põhimõtteid.

Võrreldes kehtiva määrusega ei suurenda ettepanek eeldatavasti õigusaktist tulenevaid halduskulusid. See ei suurenda ka õigusraamistiku keerukust.

Tehakse ettepanek kaotada alates 2030. aastast kaks kehtivat sätet, s.t heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism ja nn väikese mahu erand; see peaks aitama kaasa õigusakti lihtsustamisele. Samal ajal võimaldab õigusraamistik jätkuvalt paindlikkust, mille eesmärk on vähendada tootjate jaoks nõuete täitmisega seotud kulusid.

Nõuete täitmise järelevalve korda ega ülemäärase heite maksu määra ei ole kavas muuta. Seepärast ei suurenda ettepanek tootjate ja riiklike pädevate asutuste halduskulusid ega komisjoni kulusid nõuete täitmise tagamisel.

- **Põhiõigused**

Ettepanekuga austatakse põhiõigusi ja järgitakse eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas<sup>17</sup> tunnustatud põhimõtteid. Ettepanek aitab eelkõige kaasa eesmärgile tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse säästva arengu põhimõtte kohaselt, nagu on sätestatud Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 37.

#### **4. MÕJU EELARVELE**

Eri andmestike kogumine, töötlemine ja esitamine on CO<sub>2</sub>-heite normide rakendamise ja täitmise tagamise olulised elemendid, mida käesolevas ettepanekus veelgi laiendatakse või kohandatakse. Need andmestikud sisaldavad andmeid sihttasemetele vastavuse jälgimiseks, kasutusel olevate sõidukite CO<sub>2</sub>-heite nõuetekohasuse kontrollimiseks ja tüübikinnitusmenetluse representatiivsuse hindamiseks võrreldes tegeliku CO<sub>2</sub>-heitega. Kuna nende andmestikega on seotud olulised õiguslikud tagajärjed, on vaja teha märkimisväärseid jõupingutusi, et tagada andmete õigsus ja usaldusväärsus, ning selleks on komisjonis vaja täiendavaid ressursse. Eelarvele avalduvat mõju kirjeldatakse üksikasjalikult finantsselgituses.

#### **5. MUU TEAVE**

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

Määruse (EL) 2019/631 rakendamise järelevalveks on olemas hästi toimiv süsteem. Liikmesriigid esitavad komisjonile igal aastal andmed kõigi uute registreeritud sõiduautode ja

---

<sup>17</sup> ELT C 326, 26.10.2012, lk 391.

kaubikute CO<sub>2</sub>-heite ja massi kohta. Tootjatel on võimalus teavitada komisjoni vigadest esialgsetes andmetes. Lisaks esitavad tootjad ja liikmesriikide pädevad asutused alates 2022. aastast komisjonile andmeid sõiduautode ja kaubikute tegeliku kütusekulu ja elektritarbimise kohta.

Komisjon, keda toetab Euroopa Keskkonnaamet (EEA), avaldab igal aastal eelneva kalendriaasta lõplikud seireandmed, sealhulgas tootjapõhised andmed CO<sub>2</sub>-heite sihttasemetele vastavuse kohta. Õigusakti kohaldamisel tuginetakse edaspidigi sellele hästi toimivale järelevalve ja nõuetele vastavuse tagamise raamistikule. Alates 2022. aastast avaldab komisjon EEA toetusel ka tüübikinnituse kohase ja tegeliku CO<sub>2</sub>-heite andmete võrdluse.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

***Artikli 1 lõige 1: artikli 1 „Reguleerimisese ja eesmärgid“ muutmine***

Artikli 1 lõikes 5 muudetakse ELi sõidukipargi uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite sihttasemeid, mida kohaldatakse alates 2030. aastast. Lisatakse lõige 5a, milles sätestatakse ELi sõidukipargi heite sihttasemed, mida kohaldatakse alates 2035. aastast.

Selleks et võtta arvesse tüübikinnituse katsemenetluse muutust, s.t üleminekut uuel Euroopa sõidutsüklilt (NEDC) kergsõidukite ülemaailmsele ühtlustatud katsemenetlusele (WLTP), väljendatakse ELi sõidukipargi heite sihttasemed 2021. aasta lähtepunkti protsentuaalselt vähendatud määradena. See lähtepunkt määratakse kindlaks 2021. aasta eriheite sihttasemete keskmise alusel, kusjuures lähtepunkti taseme põhjendamatu suurenemise ärahoidmiseks kasutatakse arvutustes tootja teatatud heiteväärtuste asemel WLTP käigus mõõdetud heiteväärtusi. Komisjon avaldab 2021. aasta lähtepunkti 31. oktoobriks 2022.

Lõikes 7 sätestatud stiimul heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtuks kaotatakse alates 2030. aastast. Selleks on vaja kohandada ka lõikes 6 osutatud kuupäeva.

***Artikli 1 lõige 2: artikli 2 „Kohaldamisala“ muutmine***

Artikli 2 lõiget 1 muudetakse nii, et viited direktiivile 2007/46/EÜ<sup>18</sup> (tüübikinnituse raamdirektiiv), mis on tunnistatud kehtetuks alates 1. septembrist 2020, asendatakse viidetega alates sellest kuupäevast kohaldatavale tüübikinnituse raammäärusele (EL) 2018/858<sup>19</sup>.

Kuna kehtetuks tunnistatud direktiivil ja uuel määrusel on erinev struktuur, tuleb teha muudatusi, et tagada õiguslike viidete täpsus.

***Artikli 1 lõige 3: artikli 3 „Mõisted“ muutmine***

---

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> 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 seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ.

Artikli 3 lõikes 1 viiakse määratlused kooskõlla tüübikinnitust käsitlevas õigusaktis esitatud määratlustega ning jäetakse välja mõistete „sõiduki katteala“ ja „kandevõime“ määratlused, kuna need mõisted ei ole määruse rakendamise seisukohast enam asjakohased.

***Artikli 1 lõige 4: artikli 4 „Eriheite sihttasemed“ muutmine***

Artikli 4 lõikesse 1 lisatakse lõik, millega kehtestatakse kaitsemeede hoidmaks ära olukorda, kus tootja eriheite sihttasemete arvutamine annab teatavatel tingimustel tulemuseks negatiivse sihttaseme. Sellisel juhul tuleks eriheite sihttasemeks kehtestada 0 g CO<sub>2</sub>/km.

***Artikli 1 lõige 5: artikli 7 „Keskmise heite seire ja sellekohane aruandlus“ muutmine***

Lisatakse lõige 6a, millega antakse komisjonile esialgsete seireandmete kontrollimise raames võimalus taotleda tüübikinnitusasutustelt ja tootjatelt parandusteatise väljastamist, kui tüübikinnitusdokumenti või vastavustunnistust ei saa parandada tüübikinnitust käsitleva õigusakti alusel, näiteks kui ebaõiged andmed on seotud tüübikinnitusega, mis enam ei kehti.

Lõige 11, millega nähakse ette andmete esitamine M<sub>2</sub>- ja N<sub>2</sub>-kategooria sõidukite kohta, jäetakse välja, kuna need sõidukikategooriad kuuluvad määruse (EL) 2018/956<sup>20</sup> (uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta) kohaldamisalasse.

***Artikli 1 lõige 6: artikli 10 „Teatavate tootjate suhtes tehtavad erandid“ muutmine***

Artikli 10 lõikest 2 jäetakse alates 2030. aastast välja võimalus, et tootjad, kelle toodetud uusi sõiduaautosid on liidus registreeritud 1 000–10 000 või kelle toodetud uusi väikeseid tarbesõidukeid on liidus registreeritud 1 000–22 000 kalendriaasta kohta, võivad taotleda erandit eriheite sihttasemeid käsitlevatest nõuetest. Tootjate suhtes, kelle toodetud uusi sõidukeid registreeritakse kalendriaastas alla 1 000, kohaldatakse jätkuvalt erandit.

***Artikli 1 lõige 7: artikli 13 „Kasutusel olevate sõidukite CO<sub>2</sub>-heite kontrollimine“ muutmine***

Artikli 13 lõikesse 3 lisatakse säte, millega antakse komisjonile võimalus taotleda tüübikinnitusasutuselt parandusteatise väljastamist juhul, kui tüübikinnitusdokumenti või vastavustunnistust ei saa parandada asjakohase tüübikinnitust käsitleva õigusakti alusel, näiteks kehtivuse lõppemise tõttu.

***Artikli 1 lõige 8: artikli 14 „M<sub>0</sub> ja TM<sub>0</sub> väärtuste kohandamine“ muutmine***

Artikli 14 lõikes 2 parandatakse õiguslikku alust, et näha ette praeguse tavaga kooskõlas olev I lisa muutmine; selleks asendatakse senine sõnastus, mis viitab määrust (EL) 2019/631 täiendavale määrusele.

***Artikli 1 lõige 9: uus artikkel 14a „Eduaruanne“***

Lisatakse artikkel 14a, et sätestada komisjoni kohustus anda aru heitevaba maanteeliikluse suunas liikumisel tehtud edusammude kohta ja hinnata vajadust võimalike lisameetmete järele ülemineku hõlbustamiseks.

***Artikli 1 lõige 10: artikli 15 „Läbivaatamine ja aruandlus“ muutmine***

---

<sup>20</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta.

Artikli 15 lõikega 1 nähakse ette määruse (EL) 2019/631 läbivaatamine 2026. aastal ning lõiked 2–5, milles on loetletud hulk läbivaatamise käigus käsitletavaid elemente, jäetakse välja.

Lisatakse lõige 9, et luua õiguslik alus I lisa B osas esitatud eriheite sihttaseme arvutamise valemite muutmiseks, kui see on vajalik selleks, et võtta arvesse erikorda, mida kohaldatakse mitmeastmelise tüübikinnitusega väikeste tarbesõidukite suhtes. Tegemist on korruga, mida kohaldatakse juhul, kui sõidukit toodab rohkem kui üks tootja ja vastutus komplekteeritud sõiduki CO<sub>2</sub>-heite eest lasub baassõiduki tootjal. Selleks et anda tootjale planeerimiskindlust, kohaldatakse selliste mitmeastmelise tüübikinnitusega väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite ja massi kindlakstegemiseks erikorda. Komisjonil on õigus määrata kindlaks kord mitmeastmelise tüübikinnitusega sõidukite jaoks ning sellise korra muutmisel võib ta kohandada ka eriheite sihttaseme arvutamise valemeid.

#### ***Artikli 1 lõige 11: artikli 17 „Delegeeritud volituste rakendamine“ muutmine***

Artikli 17 lõigetesse 2, 3 ja 6 lisatakse viide uuele artikli 15 lõikele 9.

#### ***Artikli 1 lõige 12: I lisa muutmine***

I lisa A osa, mis käsitleb sõiduautosid, muudetakse, et kajastada artikli 1 muudatusi. Kohandatakse ELi sõidukipargi heite 2030. aasta sihttasemete arvutamise valemeid, kehtestatakse valemid 2035. aasta sihttaseme arvutamiseks ja iga tootja iga-aastase eriheite sihttaseme arvutamiseks ning loobutakse heiteta ja vähese heitega sõidukite teguri kohaldamisest alates 2030. aastast.

I lisa B osa, mis käsitleb väikeseid tarbesõidukeid, muudetakse sarnaselt A osale ja lisaks kohandatakse iga-aastaste eriheite sihttasemete arvutamiseks vajalike kalde väärtuste arvutamise valemeid. See kohandus tehakse selleks, et tagada heite vähendamise koormuse õiglane jaotumine kergemate väikeste tarbesõidukite tootjate ja nende tootjate vahel, kes toodavad selle kategooria raskemaid sõidukeid.

Ettepanek:

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõidautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite norme kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega**

(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 arvamust<sup>21</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>22</sup>,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (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 2019<sup>23</sup>. Tulenevalt COVID-19 pandeemia väga tõsisest mõjust liidu kodanike tervisele ja majanduslikule heaolule on Euroopa roheline kokkuleppe vajalikkus ja väärtus veelgi kasvanud.
- (3) Euroopa rohelistes kokkuleppes on esitatud ulatuslikud üksteist vastastikku tugevdavad meetmed ja algatused, mille eesmärk on saavutada ELis 2050. aastaks kliimanetraalsus, ning uus majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit

---

<sup>21</sup> ELT C , , lk .

<sup>22</sup> ELT C , , lk .

<sup>23</sup> Komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatis „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final).



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.
- (5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) [--]<sup>24</sup> 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 ühtsest ja terviklikust 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) 2019/631<sup>25</sup> sätestatud vähendamisnõudeid 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 CO<sub>2</sub>-heite vähendamine on keerulisem.
- (9) Rangemad CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

---

<sup>24</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu [...] 2021. aasta määrus (EL) [.../...], millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L .../...).

<sup>25</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

kütuseelemendiga ja muud vesinikkütusega töötavad sõidukid, ning uuendusliku tehnoloogia väljatöötamine jätkub. Heiteta ja vähese heitega sõidukid, mille hulka kuuluvad ka tõhusad pistikühendusega hübriidsõidukid, võivad üleminekuprotsessis jätkuvalt rolli mängida.

- (10) Eeltoodust lähtuvalt tuleks nii uutele sõiduautodele kui ka uutele väikestele tarbesõidukitele kehtestada uued rangemad CO<sub>2</sub>-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) CO<sub>2</sub>-heite sihttasemete muutmisega peaks kaasnema Euroopa strateegia heiteta sõidukite tootmise laiendamisest ja nendega seotud tehnoloogiliste lahenduste ulatuslikumast kasutuselevõtust 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 vastupidavusrahastu 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 CO<sub>2</sub>-heite vähendamisel ja keskkonnahoidlikuma tehnoloogia kasutuselevõtmisel uue tööstusstrateegia kontekstis.
- (12) Ajakohastatud uue tööstusstrateegiaga<sup>26</sup> nähakse ette rohe- ja digipöörde juhiste koostamine koostöös tööstussektori, avaliku sektori asutuste, sotsiaalpartnerite ja muude sidusrühmadega. Seega tuleks autotööstuse väärtusahelas toimuva üleminekuuga seoses välja töötada üleminekujuhise 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 kliimanetraalse liikuvuse saavutamisel, rahvusvahelist konkurentsivõimet, investeeringuid autotööstuse väärtusahelasse, töötajate täiendus- ja ümberõpet ning tegevuse ümberkorraldamist. Eduaruande koostamisel tuginetakse ka vahearuangetele, 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 CO<sub>2</sub> sidumisega õhust, võivad edasiarendamisel pakkuda väljavaateid taskukohaseks kliimanetraalseks

---

<sup>26</sup> Komisjoni 5. mai 2021. aasta teatis „2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda“ (COM(2021) 350 final).

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/EL<sup>27</sup>.
- (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 CO<sub>2</sub>/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) CO<sub>2</sub>-heite normide rakendamine on tihedalt seotud tüübikinnitust käsitleva õigusakti rakendamisega. Pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ<sup>28</sup> kehtetuks tunnistamist ja asendamist 1. septembril 2020 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858<sup>29</sup> on kõnealuse kahe õigusnormide kogumi vahelise jätkuva kooskõla tagamiseks asjakohane veelgi ühtlustada määruses (EL) 2019/631 sätestatud määratlusi ja ajakohastada viited tüübikinnitust käsitlevale raamõigusaktile.
- (17) Heite vähendamise jõupingutused, mida tuleb teha ELi sõidukipargi sihttasemete järgimiseks, jaotatakse tootjate vahel heite piirnормi 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 CO<sub>2</sub>/km.
- (18) Selleks et tagada heite vähendamise jõupingutuste õiglane jaotumine, tuleks kergemate ja raskemate väikeste tarbesõidukite kahte heite piirnормi kõverat kohandada nii, et need kajastaksid CO<sub>2</sub>-heite vähendamise rangemaid eesmärke.

<sup>27</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

<sup>28</sup> 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).

<sup>29</sup> 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).

- (19) Eriheite sihttasemete ja tootja keskmise CO<sub>2</sub> eriheite arvutamiseks kasutatavad väärtused põhinevad tüübikinnitusdokumentides ja asjaomaste sõidukite vastavustunnistustes esitatud andmetel. CO<sub>2</sub>-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 parandusteatisel väljastamist, mille alusel saab korrigeerida väärtusi, mida kasutatakse sihttasemete järgimist kajastavate tootja tulemuste kindlakstegemiseks.
- (20) M<sub>2</sub>-kategooria sõidukite (bussid) ja N<sub>2</sub>-kategooria sõidukite (keskmise suurusega veoautod) kohta andmete esitamine kuulub Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/956<sup>30</sup> kohaldamisalasse ning seepärast on asjakohane see nõue määrusest (EL) 2019/631 välja jätta.
- (21) Tulenevalt kasvuhuonegaaside 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 1 000. Sellest tulenevalt peaks alates 2030. aastast lõppema võimalus, et tootjad, kelle toodetud uusi sõiduautosid on liidus registreeritud 1 000–10 000 või kelle toodetud uusi väikeseid tarbesõidukeid on liidus registreeritud 1 000–22 000 kalendriaasta kohta, saavad taotleda erandit eriheite sihttasemeid käsitlevatest nõuetest.
- (22) Selleks et tagada õigusselgus ja kooskõla senise tavaga, on asjakohane täpsustada, et M<sub>0</sub> ja TM<sub>0</sub> 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. Läbivaatamisel 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 CO<sub>2</sub>-heite eest vastutavate tootjate eriheite sihttasemete arvutamist, et võtta arvesse muutusi selliste sõidukite CO<sub>2</sub>-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. Eriti oluline on, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid peetaks kooskõlas 13. aprilli

<sup>30</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT L 173, 9.7.2018, lk 1).

2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Selleks et tagada võrdne osalemine delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus 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 N<sub>1</sub>-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 2 610 kg või üle 2 840 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 parandusteatisel 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 parandusteatisel 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 kliimanetraalsuse. Need hõlmavad heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu, edusamme laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtu eesmärkide saavutamisel vastavalt alternatiivkütuste taristu määrusele, uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste ja säästvate alternatiivkütuste võimalikku panust kliimanetraalse liikuvuse saavutamisse, tarbijatele avalduvat mõju, sotsiaaldialoogi edenemist ning aspekte, mis võiksid täiendavalt hõlbustada majanduslikult edukat ja sotsiaalselt õiglast üleminekut heitevabale maanteeliiklusele.“

- (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 valemite, kui muudatused on vajalikud selleks, et võtta arvesse III lisa A osas mitmeastmelise tüübikinnitusega N<sub>1</sub>-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*



## FINANTSSELGITUS

### 1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

#### 1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek: määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite norme kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega

#### 1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Kliimameetmed

Rubriik 3. Loodusvarad ja keskkond

Jaotis 9. Keskkond ja kliimameetmed

#### 1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

uut meetet

uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest<sup>31</sup>

olemasoleva meetme pikendamist

ühe või mitme meetme ümbersuunamist teise või uude meetmesse või ühendamist teise või uue meetmega

#### 1.4. Eesmärgid

##### 1.4.1. Üldeesmärgid

Käesoleva ettepaneku üldeesmärk on aidata saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus ning selleks vähendada kooskõlas Euroopa kliimamäärusega 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.

Ettepanek on osa 2030. aastani kehtivate kliima- ja energiaalaste õigusaktide paketist „Fit for 55“ („Eesmärk 55“), mille eesmärk on kulutasuval viisil vähendada liidusiseselt kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja aidata kaasa globaalse soojenemise piiramisele. Paketiga täidetakse kliimamääruse artiklis 3 sätestatud komisjoni kohustust vaadata eespool nimetatud eesmärgi saavutamiseks läbi asjakohased liidu õigusaktid.

##### 1.4.2. Erieesmärgid

Käesoleva ettepaneku erieesmärgid on järgmised:

<sup>31</sup> Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

1. aidata saavutada 2030. aastaks seatud eesmärk vähendada KHGde netoheidet vähemalt 55 % ja 2050. aastaks seatud kliimaneutraalsuse eesmärk ning sel otstarbel vaadata läbi ja kehtestada uued ELi sõidukipargi heite sihttasemed, et vähendada kulutõhusalt sõiduautode ja kaubikute CO<sub>2</sub>-heidet;
2. viia tarbijateni eelised, mis tulenevad heiteta sõidukite laialdasema kasutuselevõtuga kaasnevast energiasäästust ja õhukvaliteedi paranemisest, eelkõige linnades;
3. soodustada heitevaba tehnoloogia valdkonnas innovatsiooni ning seeläbi tugevdada ELi autotööstuse väärtusahela tehnoloogilist juhtpositsiooni ja suurendada tööhõivet.

#### 1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

*Märkige, milline peaks olema ettepaneku/algatuse oodatav mõju toetusesaajatele/sihtrühmale.*

Ettepanekuga tagatakse kergsõidukite CO<sub>2</sub>-heite vähenemine, tuuakse tarbijatele kasu õhukvaliteedi ja energiasäästu seisukohast ning tugevdatakse ELi autotööstuse väärtusahela tehnoloogilist juhtpositsiooni. Oodatavad täiendavad kaasnevad eelised seisnevad suuremas energiatõhususes ja energiapõlgeolekus.

#### 1.4.4. Tulemusnäitajad

*Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.*

Kindlaks on määratud järgmised näitajad:

1. ELi sõidukipargi uute sõiduautode ja kaubikute keskmist CO<sub>2</sub>-heidet jälgitakse igal aastal sõidukite, tootjate ja liikmesriikide lõikes;
2. erinevust tüübikinnituse kohase CO<sub>2</sub>-heite andmete ja tegeliku CO<sub>2</sub>-heite andmete vahel jälgitakse tegeliku kütusekulu andmete kogumise ja avaldamise kaudu;
3. lahknevusi tüübikinnituse kohase CO<sub>2</sub>-heite ja kasutusel olevate sõidukite CO<sub>2</sub>-heite vahel jälgitakse konkreetse kasutusel olevate sõidukite nõuetekohasuse kontrollimise korra kehtestamise ja tüübikinnitusandmete kogumise teel;
4. sõiduautode ja kaubikute KHGde heidet jälgitakse liikmesriikide iga-aastaste KHGde heitkoguste inventuuride kaudu;
5. uute registreeritud heiteta ja vähese heitega sõidukite arvu ja osakaalu jälgitakse liikmesriikide esitatavate iga-aastaste seireandmete abil;
6. heite vähendamiseks sõidukites kasutatavate tehnoloogiliste lahenduste kulusid ja tõhusust jälgitakse tootjatelt, tarnijatelt ja ekspertidelt kogutavate andmete abil;
7. innovatsiooni taset mõõdetakse Euroopa autotootjate uute heitevaba tehnoloogiaga seotud patentide alusel, mille kohta saab teavet avalikult kättesaadavatest patendiandmebaasidest;
8. tööhõive taset jälgitakse ELi sektoripõhiseid tööhõiveandmeid hõlmava avalikult kättesaadava Eurostati statistika alusel.

## 1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendus

### 1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

Liidus registreeritud uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tootjad peavad:

- järgima kogu sõidukiparki hõlmavaid CO<sub>2</sub>-heite muudetud sihttasemeid;
- esitama komisjonile andmed tegeliku kütusekulu kohta, mis on mõõdetud standardseadmetega;
- tegema kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse katsed, mille tulemused esitatakse komisjonile.

Liikmesriigid peavad igal aastal esitama komisjonile ja Euroopa Keskkonnaametile uute registreeritud sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tehnilised andmed.

### 1.5.2. ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus); käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud

Kliimamuutused on piiriülene probleem, mida vaid siseriiklike või piirkondlike meetmete abil lahendada ei ole võimalik. Kliimameetmeid tuleb koordineerida Euroopa tasandil ja ELi meetmed on subsidiaarsuse põhimõttest lähtuvalt põhjendatud.

Kuigi riigi, piirkondliku ja kohaliku tasandi algatused võivad luua sünergiat, ei ole need üksinda piisavad. Kui ELi tasandil ei võeta koordineeritud meetmeid CO<sub>2</sub>-heite normide karmistamise näol, tekib turu killustumise oht, mis tuleneb riiklike süsteemide mitmekesisusest ning ambitsioonitaseme ja kavandamisparameetrite erinevustest. Eraldi võetuna kujutaksid üksikud liikmesriigid endast ka liiga väikest turgu, et saavutada sama tulemus, mistõttu on vaja kogu ELi hõlmavat lähenemisviisi, et hoogustada muutusi tööstusharu tasandil ja saavutada mastaabisääst.

### 1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

Ettepanek põhineb olemasolevatel õigusaktidel, millega on olnud tagatud ELi uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite pidev vähenemine viimase kümne aasta jooksul.

### 1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjaomaste meetmetega

Käesolev ettepanek on kooskõlas Euroopas sihiks seatud rohe- ja digipöörde õnnestumisele kaasa aitavate taasterahastu „Next Generation EU“ ja perioodi 2021–2027 hõlmava mitmeaastase finantsraamistiku eesmärkidega. Nende raamistike kombineerimisega seotakse kliimameetmed majanduskasvuga; see aitab lahendada majanduskriisi ning kiirendab üleminekut keskkonnasäästlikule ja jätkusuutlikule majandusele.

Kliima- ja energiapakett „Eesmärk 55“ on osa liidu õigusaktide põhjalikust muutmisest, et viia need vastavusse ELi suuremate kliimaeesmärkidega, mis on sätestatud Euroopa rohelises kokkuleppes. Kõik paketi algatused on omavahel tihedalt seotud.

Käesoleva seadusandliku ettepanekuga sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite normide kohta täiendatakse teisi paketi esitatud asjakohaseid ettepanekuid ja tagatakse kooskõla nendega.

*1.5.5. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang*

Ei ole asjakohane

## 1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

### Piiratud kestusega

- Hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA
- Finantsmõju kulukohustuste assigneeringutele avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA ja maksete assigneeringutele ajavahemikul AAAA–AAAA

### Piiramatu kestusega

- Rakendamise käivitumisperiood hõlmab ajavahemikku 2023–2025,
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine

## 1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid<sup>32</sup>

### Eelarve otsene täitmine komisjoni poolt

- oma talituste kaudu, sealhulgas kasutades liidu delegatsioonides töötavat komisjoni personali;
- rakendusametite kaudu

### Eelarve jagatud täitmine koostöös liikmesriikidega

### Eelarve kaudne täitmine, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

- kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;
- rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);
- Euroopa Investeerimispankale ja Euroopa Investeerimisfondile;
- finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;
- avalik-õiguslikele asutustele;
- avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, kuivõrd nad esitavad piisavad finantstagatised;
- liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ning kes esitavad piisavad finantstagatised;
- isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomasel alusaktis.

Mitme eelarve täitmise viisi valimise korral esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.

<sup>32</sup> Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud veebisaidil <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/ET/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

Märkused

## 2. HALDUSMEETMED

### 2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad

*Märkige sagedus ja tingimused.*

Kavandatud rangemate CO<sub>2</sub>-heite vähendamise nõuete tulemuslikkuse jälgimiseks on vaja koguda ulatuslikult andmeid eri allikatest, sealhulgas liikmesriikidelt, autotootjatelt ja riiklikelt tüübikinnitusasutustelt. Andmete haldamisega tegelevad Euroopa Keskkonnaamet ja Teadusuuringute Ühiskeskus, ent andmekogumisega seotud tegevuse koordineerimise, sealhulgas andmeid esitavate üksustega suhtlemise eest vastutab kliimameetmete peadirektoraat. Kliimameetmete peadirektoraadi ülesanded hõlmavad ka andmete analüüsi ning järelemeetmete ettevalmistamist ja rakendamist, sealhulgas kogutud andmete põhjal tootjatele rahatrahvide määramist.

Praegu või edaspidi kogutakse alljärgnevalt kirjeldatud kolme liiki andmeid.

Liikmesriigid esitavad igal aastal Euroopa Keskkonnaametile andmed uute sõidukite registreerimise kohta, sealhulgas tehnilise teabe. Nende andmete alusel tehakse kindlaks, kas tootjad järgivad eriheite sihttasemeid, ja need on aluseks võimalike trahvide määramisele. Tootjad kontrollivad andmeid ja seejärel kinnitatakse need komisjoni otsusega.

Alates 2022. aastast esitatakse Euroopa Keskkonnaametile andmed sõidukis registreeritud tegeliku kütusekulu ja/või elektritarbimise kohta; seejuures alustatakse tootjate esitatud andmetest, millele 2025. aastal järgnevad liikmesriikides tehnöülevaatuste käigus kogutud andmed. Neid andmeid kasutatakse tüübikinnituse kohase CO<sub>2</sub>-heite representatiivsuse hindamiseks ning nende alusel võidakse CO<sub>2</sub>-heite sihttasemeid ja vajaduse korral tüübikinnitust käsitlevat õigusakti muuta.

Teadusuuringute Ühiskeskus kogub pidevalt tüübikinnituse andmise käigus tehtavate heitekatsete andmeid, et kontrollida, kuidas tüübikinnituse andmisel kindlaks tehtud CO<sub>2</sub>-heide vastab kasutusel olevate sõidukite heitele.

### 2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

#### 2.2.1. *Eelarve täitmise viisi(de), rahastamise rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus*

Ettepanekuga ei rakendata rahastamisprogrammi, vaid kavandatakse pikaajaline poliitika. Eelarve täitmise viis, rahastamise rakendamise mehhanismid, maksete tegemise kord ja veamääradega seotud kontrollistrateegia ei ole asjakohased. Käesoleva ettepaneku rakendamiseks on vaja personali komisjonis ümber paigutada. On kehtestatud asjakohane kord.

#### 2.2.2. *Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta*

Käesolevas ettepanekus ei käsitleta kuluprogrammi.

Selleks et tagada õigusakti täitmise tagamisel õiguskindlus ja võrdsed tingimused eri tootjate jaoks, on vajalik sõidukite registreerimisandmete tõhus seire.

Tegelike andmete kogumise ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrollimisega tagatakse sõidukite registreerimisandmetes võimalike mittevastavuste avastamine ja õigeaegselt tõhusate parandusmeetmete võtmine ning ühtlasi ennetatakse ELi CO<sub>2</sub>-heite sihttasemete pikaajalise tulemuslikkuse vähenemist.

Risk, et sõidukite registreerimisandmed on väärad või et liikmesriigid ja/või tootjad esitavad andmeid hilinemisega, võib tekitada raskusi CO<sub>2</sub>-heite normide rakendamisel.

Risk, et tegeliku CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu ning tüübikinnituse andmisel kindlaks tehtud väärtuste vahe suureneb, võib raskendada CO<sub>2</sub>-heite sihttasemete järgimist.

Risk, et tootja esitataval registreerimiseks kasutataval vastavustunnistusel kajastatud CO<sub>2</sub>-heide ei vasta kasutusel oleva sõiduki CO<sub>2</sub>-heitele, võib raskendada CO<sub>2</sub>-heite sihttasemete järgimist.

Peamised sisekontrollisüsteemid hõlmavad esitatud registreerimisandmete kontrollimist, analüüsi tegelike andmete muutumise kohta võrdluses registreerimisandmetega ning vastavustunnistusel kajastatud CO<sub>2</sub>-heite ja kasutusel oleva sõiduki heite erinevuste tuvastamist.

2.2.3. *Kontrollide kulutõhususe (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse) hinnang ja põhjendus ning prognoositav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal)*

Algatusega ei kaasne uusi olulisi kontrole/riske, mida olemasolev sisekontrolli raamistik ei kataks. Ei ole kavandatud erimeetmeid peale finantsmääruse kohaldamise.

**2.3. Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmise meetmed**

*Nimetage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed, nt pettustevastase võitluse strateegias esitatud meetmed.*

Lisaks finantsmääruse kohaldamisele pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmiseks kaasneb käesoleva ettepaneku kohaste rangemate CO<sub>2</sub>-heite vähendamise nõuetega ka eri andmete tõhusam jälgimine ja neist teatamine, nagu on kirjeldatud punktis 2.2.2.



### 3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

#### 3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

- Olemasolevad eelarveread

*Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa*

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata <sup>33</sup>	EFTA riigid <sup>34</sup>	Kandidaatriigid <sup>35</sup>	Kolmandad riigid	Finantsmääruse artikli 21 lõike 2 punkti b tähenduses
7	20 01 02 01	Liigendamata	EI	EI	EI	EI

Uued eelarveread, mille loomist taotletakse: ei ole asjakohane

<sup>33</sup> Liigendatud = liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

<sup>34</sup> EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

<sup>35</sup> Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaatriigid.

**ET**

**ET**

### 3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

#### 3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

Ettepanek/algatus ei hõlma tegevusassigneeringute kasutamist

Ettepanek/algatus hõlmab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik			3	„Loodusvarad ja keskkond“					
Kliimameetmete peadirektoraat				2023	2024	2025	2026	2027	KOKKU
Tegevusassigneeringud									
09 02 03	Kulukohustused	(1)							
	Maksed	(2)							
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud									
09 01 01 01		(3)							
<b>Kliimameetmete peadirektoraadi assigneeringud KOKKU</b>	Kulukohustused	= 1 + 3							
	Maksed	= 2 + 3							
Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)							
	Maksed	(5)							
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU			(6)						
<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 3 assigneeringud KOKKU</b>			Kulukohustused	= 4 + 6					

	Maksed	= 5 + 6						
--	--------	---------	--	--	--	--	--	--

<b>Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik</b>	<b>7</b>	„Halduskulud“
---	----------	---------------

Selle punkti täitmisel tuleks kasutada haldusalaste eelarveandmete tabelit, mis on esitatud [õigusaktile lisatava finantssegituse lisas](#) (sisekorraeeskirjade V lisa), ja laadida see üles DECIDE'i talitustevahelise konsulteerimise eesmärgil.

Miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		2023	2024	2025	2026	2027	<b>KOKKU</b>
Kliimameetmete peadirektoraat							
•Personalikulud		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
•Muud halduskulud							
<b>Kliimameetmete peadirektoraat KOKKU</b>	Assigneeringud	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>

<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU</b>	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
---	--	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		2023	2024	2025	2026	2027	<b>KOKKU</b>
--	--	------	------	------	------	------	--------------

<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU</b>	Kulukohustused	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
	Maksed	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>

### 3.2.2. Tegevusassigneeringutest rahastatav väljund (hinnang)

Kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid	KOKKU													
	VÄLJUNDID													
	Väljundi liik <sup>36</sup>	Keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljundite arv kokku	Kulud kokku
↓			2023	2024	2025	2026	2027							
ERIEESMÄRK nr 1 <sup>37</sup> ...														
- Väljund														
- Väljund														
- Väljund														
Erieesmärk nr 1 kokku														
ERIEESMÄRK nr 2 ...														
- Väljund														
Erieesmärk nr 2 kokku														

<sup>36</sup> Väljunditena käsitatakse tarnitud tooteid ja osutatud teenuseid (rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

<sup>37</sup> Vastavalt punktile 1.4.2 „Erieesmärgid“.

<b>KOKKU</b>													
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

- Ettepanek/algatus ei hõlma haldusassigneeringute kasutamist
- Ettepanek/algatus hõlmab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta 2023 <sup>38</sup>	Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	KOKKU
--	-----------------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	-------

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7						
Personalikulud	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Muud halduskulud						
<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 kulud kokku</b>	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud <sup>39</sup>						
Personalikulud						
Muud halduskulud						
<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku</b>						

<b>KOKKU</b>	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Personalikulude ja muude halduskuludega seotud assigneeringute vajadused kaetakse asjaomase peadirektoraadi poolt kõnealuse meetme haldamiseks juba antud ja/või peadirektoraadi siseselt ümber paigutatud assigneeringutest, mida vajaduse korral võidakse täiendada nendest lisaassigneeringutest, mis haldavale peadirektoraadile eraldatakse iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades eelarvepiirangutega.

<sup>38</sup> N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. „N“ asemel tuleb märkida esimene eeldatav rakendamise aasta (näiteks 2021). Sama tuleb teha ka järgnevate aastate puhul.

<sup>39</sup> Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

### 3.2.4. Hinnanguline personalivajadus

- Ettepanek/algatus ei hõlma personali kasutamist
- Ettepanek/algatus hõlmab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina

	Aasta 2023	Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027
<b>• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)</b>					
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (delegatsioonides)					
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)					
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)					
Muud eelarveread (märkige)					
<b>• Koosseisuväline personal (töötajate arv täistööajale taandatuna)<sup>40</sup></b>					
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)					
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides)					
XX 01 xx yy zz <sup>41</sup>	- Peakorteris				
	- Delegatsioonides				
01 01 01 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)					
01 01 01 12 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)					
Muud eelarveread (märkige)					
<b>KOKKU</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

XX tähistab asjaomast poliitikavaldkonda või eelarvejaotist.

Personalivajadused kaetakse juba meetet haldavate peadirektoraadi töötajatega ja/või töötajate peadirektoraadisese ümberpaigutamise teel. Vajaduse korral võidakse personali täiendada iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	Alates 2023. aastast on vaja veel ühte AD-kategooria ametnikku, kes vastutab uue funktsiooni täitmise eest, tagades määruses sätestatud eri andmekogumistoimingute koordineerimise ja järelmeetmete võtmise. See funktsioon kajastab eelkõige vajadust tõhustada järelevalvet uute sõiduautode ja kaubikute tegelike CO <sub>2</sub> heitkoguste muutumise üle, et tagada käesolevas ettepanekus seatud rangemate vähendamiseesmärkide tegelik saavutamine. Uue funktsiooniga tagatakse tõhus ja sidus alus CO <sub>2</sub> -heite normide rakendamiseks ja nende järgimise tagamiseks ning nendega seotud võimalike uute poliitikameetmete ettevalmistamiseks.
--------------------------------	---

<sup>40</sup> Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored spetsialistid delegatsioonides.

<sup>41</sup> Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiiri arvestades (endised BA read).



	<p>See funktsioon hõlmab järgmisi konkreetseid ülesandeid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tagada eri andmete kogumise üldine koordineerimine, sealhulgas andmete analüüs ja andmestike kooskõla kontroll;</li> <li>• võtta järelemeetmeid koos andmeid esitavate üksustega (tootjad, riiklikud andmeid esitavad asutused ja tüübikinnitusasutused) ning teha koostööd Euroopa Keskkonnaameti ja Teadusuuringute Ühiskeskusega;</li> <li>• tagada tootjate ja liikmesriikide kogutavate tegeliku kütusekulu andmete tõhus esitamine, sh teha järelevalvet ja kontrollida andmeid koos Euroopa Keskkonnaametiga;</li> <li>• analüüsida tegelikke andmeid, eelkõige seoses tegeliku heite ja tüübikinnituse kohase heite vahelise erinevuse muutumisega, ning esitada üksikasjalik tehniline sisend CO<sub>2</sub>-heite normide ja tüübikinnitust käsitleva õigusakti edaspidiseks muutmiseks;</li> <li>• valmistada ette komisjoni iga-aastased otsused tegelike andmete kohta;</li> <li>• teha parandusi CO<sub>2</sub>-heite vastavusandmetes (registreerimisandmetes), kui kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrollimisel tuvastatakse lahknevused, sealhulgas tagada tüübikinnituskatsete andmete tõhus kogumine koos Teadusuuringute Ühiskeskusega.</li> </ul> <p>Teine täiendav AD-kategooria ametnik on vajalik selleks, et aidata koostada artikli 14a kohaseid uusi eduaruandeid, milles käsitletakse edusamme heitevaba maanteeliikluse suunas liikumisel ja hinnatakse vajadust võimalike lisameetmete järele ülemineku hõlbustamiseks.</p>
Koosseisuvälised töötajad	Ei ole asjakohane

### 3.2.5. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

- Ettepanek/algatus:

on täielikult rahastatav mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi sisese vahendite ümberpaigutamise kaudu

Täiendavaid tegevuskulusid ette ei nähta. Igal juhul kaetakse võimalikud kulud programmi LIFE vahenditest.

tingib mitmeaastase finantsraamistiku asjaomases rubriigi mittesihtotstarbelise varu ja/või mitmeaastase finantsraamistiku määruses sätestatud erivahendite kasutuselevõtu

Selgitage, millised toimingud on vajalikud, osutades asjaomastele rubriikidele, eelarveridadele ja summadele ning nimetades kasutatavad rahastamisvahendid.

nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist

Selgitage, millised toimingud on vajalikud, osutades asjaomastele rubriikidele, eelarveridadele ja summadele.

### 3.2.6. Kolmandate isikute rahaline osalus

Ettepanek/algatus:

- ei hõlma kolmandate isikute poolset kaasrahastamist
- hõlmab kaasrahastamist, mille hinnanguline summa on järgmine:

Assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	2023	2024	2025	2026	2027	Kokku
Nimetage kaasrahastav asutus						
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU						

### 3.3. Hinnanguline mõju tuludele

- Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele
- Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:

- omavahenditele
- muudele tuludele

palun märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu

Miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksva aasta eelarves kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju <sup>42</sup>				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikkel 4 2 9						

<sup>42</sup> Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) puhul tuleb märkida netosumma, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.

Sihotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

Ei ole asjakohane

Muud märkused (nt tuludele avaldatava mõju arvutamise meetod/valem või muu teave).

Tulu ülemäärase heite maksust, mida peavad maksma tootjad, kes ületavad oma iga-aastaseid eriheite sihttasemeid, eeldatavasti kasvab ja seda tuleks jätkuvalt käsitada ELi üldeelarve tuluna. Ettepanekuga ei muudeta maksu arvutamise meetodit. Tulu suurust ei ole võimalik hinnata enne, kui on kättesaadavad iga-aastased andmed tootjate tulemuste kohta sihttasemete järgimisel.