



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 18. mai 2018
(OR. en)

8922/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0143 (COD)

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	17. mai 2018
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2018) 284 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO ₂ -heite normid

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2018) 284 final.

Lisatud: COM(2018) 284 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,
millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Euroopa Liit (EL) võttis endale Pariisi kokkuleppega kohustuse hoida ära kliimamuutusi, piirates ülemaailmset soojenemist nii, et temperatuuri tõus jääks tunduvalt alla 2 °C. Selle kohustuse täitmise põhieelduseks on kasvuhoonegaaside heite vähendamine.

ELi kliima- ja energiapoliitika raamistikus on 2030. aastaks sätestatud eesmärk vähendada ELis kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 40 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Selle eesmärgi saavutamiseks ja kliimamuutustega seotud kulude ning nende ranga mõju vältimiseks peavad oma osa andma kõik sektorid.

Maanteetranspordi sektor on kasvuhoonegaaside heite vähendamisel ja ELi majanduse dekarboniseerimisel määrava tähtsusega. Kergsõidukid – sõiduaudod ja väiksed tarbesõidukid (kaubikud) – juba täidavad oma heite vähendamise kohustust ning 2017. aastal tehti ettepanek võtta vastu õigusakt,¹ et nad saaksid seda jätkata pärast 2020. aastat.

Kaupade autovedu on Euroopa mandril kaubavahetuse ja äritegevuse arendamiseks ülimalt oluline. Umbes 70 % maad mööda veetavast kaubast veetakse veoautodega, osutades nii ka olulist avalikku teenust. Kaupade ja reisijate maanteeveo sektoris tegutsevad peamiselt väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad (VKEd), keda on ELis üle 600 000 ning kes annavad tööd ligi kolmele miljonile inimesele. Veoautode tootmise, remondi, müügi, liisimise ja kindlustuse valdkonnas töötab veel 3,5 miljonit inimest.

Kuigi raskeveokite, st veoautode ja busside CO₂-heide moodustab ligikaudu 6 % ELi koguheitest ja 25 % maanteetranspordi CO₂-heitest ELis, ei ole see heide praegu ELi tasandil reguleeritud. See tekitab kolm peamist probleemi.

Esiteks suureneb edasiste meetmeteta raskeveokite CO₂-heide üha intensiivistuva transporditegevuse tõttu ajavahemikus 2010–2030 prognooside kohaselt 9 %. Nagu kergsõidukitele 2020. aasta järgseks perioodiks kehtestatud CO₂-heite normide mõju hinnangus² on märgitud, on maanteetranspordi sektoris vaja võtta lisameetmeid, et saavutada jõupingutuste jagamise määрусega 2030. aastaks seatud riiklikud eesmärgid.

Teiseks ei ole veoettevõtjatel ja nende klientidel praegu võimalik säästa kütust ja hoida kokku vähenenud kütusekulude arvelt. Kuigi kulutõhusad tehnoloogiad heite vähendamiseks on kergesti kättesaadavad, ei ole need raskeveokite turul väga levinud. See kahjustab peamiselt VKEdest ja mikroettevõtjatest veoettevõtjaid, kelle kütusekulud võivad moodustada rohkem kui neljandiku nende kogutegevuskuludest.

Kolmandaks tunnevad ELi raskeveokite tootjad üha tugevamat ülemaailmset konkurentsipurvet, sest Ameerika Ühendriigid, Kanada, Jaapan ja Hiina juba rakendavad reguleerivaid meetmeid raskeveokite CO₂-heite vähendamiseks. ELi autotööstus peab pidama

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD(2017) 650 final.

sammu tehnoloogia arenguga neil turgudel, et hoida oma tehnoloogilist juhtpositsiooni sõidukite kütusesäästlikkuse valdkonnas.

Maanteetranspordi dekarboniseerimist reguleeritakse mitme eri ELi õigusaktiga, mis eelnimetatud probleeme teatud määral käsitlevad. See puudutab pakkumist, nõudlust ning majanduslikke ja toetavaid meetmeid. Need meetmed ei ole aga piisavad, et kõrvaldada peamised turutõkked, mis takistavad kütusesäästlike tehnoloogiate kasutuselevõttu.

Uute raskeveokite CO₂-heite norme käsitleva ettepanekuga kehtestatakse nende turutõkete kõrvaldamiseks ELi tasandil täiendav pakkumise poole meede, mille peamised eesmärgid on järgmised:

- vähendada raskeveokite sektori CO₂-heidet kooskõlas ELi kliimapoliitika ja Pariisi kokkuleppe nõuetega, vähendades samal ajal märkimisväärselt linnade õhusaastet;
- hõlbustada peamiselt VKEdest veoettevõtjate tegevuskulude vähendamist ning seeläbi tänu kütusesäästule tarbijate veokulude vähendamist üldisemalt;
- hoida ELi raskeveokite tootjate ja nende osade tarnijate tehnoloogilist ja uuenduslikku juhtpositsiooni.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesolev ettepanek on osa kolmandast liikuvuspaketist. See aitab täita kohustused, mis on võetud vähese heitega liikuvust käsitleva 2016. aasta Euroopa strateegia raames, mille eesmärkideks on muu hulgas vähendada maanteetranspordiga seotud kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks vähemalt 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning kehtestada raskeveokite CO₂-heite normid.

Ettepanek rajaneb muudel olemasolevatel ELi liikuvuspoliitika meetmetel, mis mõjutavad regulatiivset keskkonda ja soodustavad vähese heitega liikuvust raskeveokite sektoris, nagu sertifitseerimismäärus,³ seire- ja aruandlusmäärus,⁴ ELi tüübikinnituse süsteem, nn Eurovignette'i direktiiv,⁵ kütusekvaliteedi direktiiv,⁶ keskkonnahoidlike sõidukite direktiiv,⁷ lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmete direktiiv⁸ ning direktiiv alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta⁹, ning täiendab neid.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesolev ettepanek aitab üle minna vähese heitega, turvalisele ja konkurentsivõimelisele majandusele ning saavutada energialiidu strateegias¹⁰ sätestatud eesmärgi vähendada heidet

³ Komisjoni määrus (EL) 2017/2400, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite CO₂ heitkoguste ja kütusekulu kindlaksmääramisega.

⁴ COM(2017) 0279 final.

⁵ Direktiiv 2011/76/EL.

⁶ Direktiiv 2009/30/EÜ.

⁷ Direktiiv 2009/33/EÜ.

⁸ Direktiiv 2015/719/EL.

⁹ Direktiiv 2014/94/EL.

¹⁰ COM(2015) 080 final.

vähemalt 40 %. Ettepanek aitab ka liikmesriikidel saavutada jõupingutuste jagamise määrase¹¹ alusel kehtestatud riiklikud heite vähendamise eesmärgid.

Kõigele lisaks on ettepanek kooskõlas liidu ülemaailmse tasandi kohustusega saavutada kaugeleulatuvad kliimaeesmärgid, mis on sätestatud Pariisis ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsi 21. istungjärgul sõlmitud kokkuleppes (COP21).

Kuna ettepanek käsitleb ELi autotööstuse tehnoloogilise ja uuendusliku juhtpositsiooniga seotud probleeme, on see kooskõlas uuendatud tööstuspoliitika strateegiaga,¹² milles rõhutatakse, et ajakohane ja konkurentsivõimeline autotööstus on ELi majanduse jaoks väga tähtis. Soodustades uute kütusesäästlike tehnoloogiate kasutuselevõttu, aitab ettepanek lisaks kaasa liidu töökohtade loomise ja majanduskasvu edendamise eesmärkide saavutamisele.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklites 191–193 on kindlaks määratud ELi pädevus kliimamuutuste valdkonnas. Need artiklid on eelkõige raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heitega seotud meetmete õiguslikuks aluseks.

EL on juba võtnud meetmeid sõidukite CO₂-heite valdkonnas, võttes vastu määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011, milles sätestatakse sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite piirnormid. Komisjon võttis ka vastu uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seiret ja aruandlust käsitleva määrase ettepaneku. Need määrused põhinesid aluslepingu keskkonnapeatükil, st ELi toimimise lepingu artiklil 192.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Vajadus ELi meetme järele

Kliimamuutused on piiriülene probleem, mis kuulub samal ajal ELi ja liikmesriikide jagatud pädevusse. Kaupade autoveedu on samuti piiriülese mõõtmega, võttes arvesse, millist konkreetset teenust sellega osutatakse. Kaubaveedu ei toimu mitte ainult ühe riigi piires, vaid ka liikmesriikide vahel ning raskeveokitega kaubeldakse kogu ELis.

Järelikult on ELi tasandi meede põhjendatud, võttes arvesse kliimamuutuste piiriülest mõju ja vajadust kaitsta kaupade autoveo teenuste ning raskeveokite ühtseid turge.

ELi tasandi meetmeta tuleks raskeveokite heite vähendamisel jääda lootma liikmesriikide algatusele. Praegu aga kohaldavad paljud liikmesriigid raskeveokite transpordisektoris kasutatavale kütusele maksusoodustusi ning on vähe märke sellest, et olukord tulevikus muutuks. Kütuseaktsiisi praegune tase ei ole kütusesäästlikkust vajalikul määral suurendanud.

Lisaks teevad lõpliku otsuse liikmesriigid ning pole tõenäoline, et kõik liikmesriigid tõstaksid kütuseaktsiisi korraga sellisele tasemele, et see suurendaks märkimisväärselt kütusesäästlikkust. Ka ELi maksupoliitika eeldab ühehäälsust ning seetõttu on selle poliitikavaldkonna ühtlustamine keerukas.

Seetõttu saaks kütuseaktsiisi võimalik tõstmine ainult täiendada, kuid mitte asendada CO₂-heite normide kehtestamist.

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

Peale selle, kui jätta meetmete võtmine liikmesriikide hooleks, võidakse kehtestada erinevad riiklikud süsteemid, näiteks sellised, mis sõltuvad jõupingutuste jagamise määrides sätestatud eesmärkidest. Sellisel juhul oleks tulemuseks erineva tasemega eesmärgid ja konstruktsiooniparameetrid, mis nõuaksid erinevaid tehnoloogialahendusi, vähendaksid mastaabisäästu ja killustaksid ühtset turgu.

Kuna tootjate turuosa on eri liikmesriikide sõidukiturgudel erinev, mõjutaksid erinevad siseriiklikud õigusaktid neid erinevalt, mis võib moonutada konkurentsi.

Seetõttu on vajalikud kooskõlastatud ja täiendavad Euroopa tasandi meetmed.

ELi meetme lisaväärtus

Võttes arvesse uute raskeveokite olemasolevat ühtset turgu, on kõige kulutõhusam tagada ühtlustatud meetmed ja kehtestada uute raskeveokite CO₂-heite normid ELi tasandil. Isegi kui kõik liikmesriigid kehtestaksid uute veokite CO₂-heite regulatiivsed nõuded, võib riikidevaheline vähene kooskõlastatus suurendada nõuete täitmise seotud kulusid tootjate jaoks ning vähendada stiimulit luua kütusesäästlikke raskeveokeid, kuna Euroopa turg on killustatud.

Ühtsete normide ja tehniliste lahenduste või veokite koostude puudumine tekitaks nii sõidukite osade tarnijatele kui ka sõidukite tootjatele lisakulusid. Lõppkokkuvõttes kannaksid need kulud siiski tarbijad, kelle jaoks veokitega seotud kulud suureneksid.

Autotööstus vajab võimalikult suurt õiguskindlust, et teha suuri kapitaliinvesteeringuid, mis on vajalikud, et muuta uued veokid võimalikult kütusesäästlikuks, ning seda enam alternatiivsetele jõuseadmetele üleminekuks. Sellise pikaajaliseks planeerimiseks vajaliku kindluse tagavad liidu tasandil ühtlustatud normid ning neid ei saa rakendada sama tõhusalt ja kindlalt liikmesriikide tasandil.

• **Proportsionaalsus**

Käesolevas ettepanekus esitatud poliitikavariantide eesmärk on reguleerida raskeveokite CO₂-heidet. Ettepanek käsitleb rangelt ainult seda, mis on vajalik seatud eesmärkide saavutamiseks.

Seda arvesse võttes on ettepanek kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega. Sellega kehtestatakse kulutõhusal viisil heitenormid, et saavutada raskeveokite CO₂-heite nõutud vähenemine kooskõlas kokkulepitud ELi kliima- ja energiaraamistikuga aastani 2030, tagades samal ajal jõupingutuste õiglase jaotuse tootjate vahel.

Käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhindangu 7. peatükis käsitletakse iga kavandatud poliitikavariandi proportsionaalsuse aspekte.

• **Vahendi valik**

Määruse kasutamist peetakse sobivaks, sest see tagab vajaliku kindluse, et tootjad järgivad CO₂-heite norme, ning seda ei ole vaja liikmesriikide õigusaktidesse üle võtta. ELi eesmärk kehtib liidu suhtes tervikuna. Seetõttu on vaja tagada, et kõigis liikmesriikides rakendatakse ühetaolist käsitlust. Nagu eespool selgitatud, on ühtlustatud käsitus lisaks vajalik selleks, et vältida konkurentsimoonusi ja siseturu killustamise ohtu.

Selline valik on ka kooskõlas määrustega (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 kehtestatud uute sõiduautode ja kergsõidukite CO₂-heite normidega.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

Raskesõidukite CO₂-heite norme kehtestavate ELi õigusaktide puudumise tõttu ei saa hindamist teha.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Komisjon kasutas sidusrühmadelt tagasiside küsimiseks järgmisi meetodeid:

- (a) avalik veebipõhine konsultatsioon (20. novembrist 2017 kuni 29. jaanuarini 2018);
- (b) õpikoda sidusrühmade esindajatele (16. jaanuar 2018);
- (c) kohtumised sõidukitootjaid, osade ja materjalide tarnijaid ja kütusetarnijaid esindavate asjaomaste tööstusliitudega;
- (d) kohtumised liikmesriikide ametiasutuste, sõidukitootjate, tarnijate, sotsiaalpartnerite ja valitsusväliste organisatsioonidega;
- (e) sidusrühmade ja liikmesriikide esitatud seisukohad.

Kokkuvõtte sidusrühmadega konsulteerimisest on esitatud käesoleva ettepaneku kohta koostatud mõjuhinnangu 2. lisas.

Sidusrühmadega peetud konsultatsioonide peamised tulemused võib kokku võtta järgmiselt.

Kui sidusrühmadel paluti seada tähtsuse järjekorda eelistatud poliitikavariandid uute raskeveokite CO₂-heite vähendamiseks ja 2030. aasta energia- ja kliimaeesmärkide saavutamiseks, eelistasid kõik sidusrühmad raskeveokite CO₂-heite normide kehtestamist ELi tasandil.

Samas, kuigi kõik kodanikuühiskonna organisatsioonid pooldavad raskeveokite CO₂-heite vähendamiseks siduvate sihttasemete kehtestamist ELi tasandil, eelistasid mõned raskeveokite tootjad ja nende liidud teisi meetmeid, mis hõlmavad terviklikku käsitlust, sealhulgas õigusakte, milles määratakse kindlaks CO₂-heite märgistamise ELi tasandi süsteem, transpordisektori lisamist ELi heitkogustega kauplemise süsteemi ja muid stiimuleid, nagu riiklik kütuseaktsiis või CO₂-põhised teekasutustasud.

Kuigi raskeveokite CO₂-heite normide kehtestamine ei olnud tootjate eelistatud poliitikavariant, tegid nad ettepaneku kehtestada CO₂-heite sihttasemed nii 2025. kui ka 2030. aastaks mõjuhinnangus kaalutud variantides väljapakutud madalamas vahemikus ning soovitasid vaadata 2030. aasta sihttasemed läbi 2020. aastate alguses.

Valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid toetasid ühtse CO₂-heite sihttaseme kohaldamist pärast 2025. aastat, mis vastaks kaalutud variantides väljapakutud kõrgemale tasemele, tehes samas ettepaneku kehtestada 2030. aasta sihttase hilisemas etapis.

Seoses heiteta ja vähese heitega sõidukitega eelistasid tootjad lisäühikute süsteemi, mille kohaselt võetakse neid sõidukeid tootjate CO₂-heite sihttasemetega saavutamise arvestuses arvesse mitu korda. Valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid pooldasid kas kohustuslikku osakaalu, mille kohaselt peavad tootjad registreerima miinimumosa heiteta ja vähese heitega sõidukeid, või paindlikku kohustuslikku osakaalu, mille kohaselt vähendatakse tootja CO₂-heite sihttasest, kui heiteta või vähese heitega sõidukite osakaal on piirmäärast suurem.

Kulutõhusat rakendamist toetasid kõik sidusrühmad, kusjuures tootjad eelistasid võimalikult suurt paindlikkust ja valitsusvälised organisatsioonid toetasid ainult kauplemissüsteemi. Enamik sidusrühmi oli selle poolt, et kehtestada protsess, mille alusel hinnata, kas sertifitseeritud CO₂-heide on tegeliku heite seisukohast esindav.

- **Ekspertarvamuste kogumine ja kasutamine**

Poliitikavariantide majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju kvantitatiivseks hindamiseks on mõjuhinnangu aruandes kasutatud mitmesuguseid mudeleid ja spetsiaalset kulukõverate kogumit, mis hõlmab mitmesuguseid tehnoloogialahendusi raskeveokite CO₂-heite vähendamiseks.

Need kulukõverad, mis näitavad CO₂-heite vähendamise võimalusi ja maksumust rohkem kui 50 tehnoloogia puhul, töötati välja komisjoni lepingupartnerite tehtud uuringu osana¹³ ja Teadusuuringute Ühiskeskuse töö tulemusel¹⁴.

Maanteetranspordisektori arengu prognoosimiseks eri stsenaariumite puhul kasutati PRIMES-TREMOVE mudelit. Komisjon on järjekindlalt kasutanud seda mudelit oma kliima-, energia- ja transpordialgatustes. Peale selle kasutati kulude hindamiseks teadusuuringute peadirektoraadi väljatöötatud DIONE mudelit ning SKP-le ja valdkonna käibele avalduva mõju ulatuse kindlakstegemiseks makromajanduslikku mudelit EXIOMOD.

Lisateabe kogumiseks kasutati välistöövõtjatelt tellitud ja Teadusuuringute Ühiskeskuse osavõtul tehtud tugiuuringuid, mis käsitlesid eelkõige järgmisi küsimusi:

- tegurid, mis võivad mõjutada tööstusharu konkurentsivõimet ja tööhõivet;
- erinevate reguleerimisviiside ja -parameetrite ning võimalike konstruktsiooniliste omaduste (meetodite) mõju;
- mõju kasvuhoonegaaside ja saasteainete heitele.

Teave kasutatud andmete ja analüütiliste mudelite kohta on esitatud mõjuhinnangu 6. peatükis ja 4. lisas.

- **Mõjuhinnang**

Käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhinnang on ette valmistatud ja välja töötatud kooskõlas kehtivate parema õigusloome suunistega. Õiguskontrollikomitee esitas 4. aprillil 2018. aastal mõjuhinnangu esimese versiooni kohta negatiivse arvamuse.

¹³ „Heavy Duty Vehicles - support for preparation of impact assessment for CO₂“ („Raskeveokid – CO₂-heidet käsitleva mõjuhinnangu ettevalmistuste toetamine“) – uuring, mille tegid komisjoni tellimisel Maanteesõidukite Uurimisinstituut (TNO), Grazi tehnikaülikool (TUG), uuringufirma CE Delft ja Rahvusvaheline Keskkonnahoidliku Transpordi Nõukogu (ICCT); aruanne on veel avaldamata.

¹⁴ „Heavy Duty Vehicles CO₂ Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model“ („Raskeveokite CO₂-heite vähendamise kulukõverad ja kulude hinnang – DIONE mudeli täiustamine“), Teadusuuringute Ühiskeskus, veel avaldamata.

Õiguskontrollikomitee soovitatud täiendused on lisatud muudetud versiooni. Need puudutavad järgmisi peamisi asjaolusid: 1) turutõrgete analüüsi selgitamine ja laiendamine, eelkõige seoses erineva turuteabega; 2) kergesti kättesaadavate tehnoloogialahenduste ja tulevikutehnoloogiate täiendav analüüsimine, parem tutvustamine ja selgitamine ning nendega seotud kahtluste selgitamine, sealhulgas tehnoloogialahendusi käsitleva kokkuvõtliku tabeli lisamine; 3) selliste komisjoni varasemate ja tulevaste strateegiate parem tutvustamine, mille eesmärk on vähendada raskesõidukite CO₂-heidet 2030. aastaks; 4) lisateave prognoositava kokkuhoiu arvutamise aluseks olevate põhieelduste kohta.

Õiguskontrollikomitee esitas mõjuhinna kavandi teise versiooni kohta 19. aprillil 2018. aastal positiivse arvamuse. Lõppversioon sisaldab komitee lõplikus arvamuses soovitatud täiendusi: 1) rohkem teavet raskeveokite sektoris CO₂-heite reguleerimiseks mõõtmise, sertifitseerimise ja aruandluse valdkonnas varem tehtud töö tähtsuse kohta; 2) kütusesäästlike tehnoloogialahenduste loomisega seotud mahajäämuse ning selle parem selgitamine, et ettevõtjad investeerivad liiga vähe kütusesäästlikesse tehnoloogialahendustesse transpordituru ebakindluse tõttu.

Poliitikavariandid

Mõjuhinna kaalutud poliitikavariandid on rühmitatud viie põhielemendi järgi, mida kasutatakse kindlakstehtud probleemide käsitlemiseks ja poliitikaeesmärkide saavutamiseks.

1. Kogu ELi sõidukipargi suhtes kohaldatavad CO₂-heite sihttasemed (kohaldamisala, parameetrid, parameetrite mõõtmise ühikud, tase, ajastus)

ELi sõidukipargi CO₂-heite sihttasemete kindlaksmääramisel võeti arvesse järgmisi aspekte: kohaldamisala, parameetrid, parameetrite mõõtmise ühikud, tase, ajastus.

Seoses ettepaneku kohaldamisalaga kaaluti poliitikavariante, mis hõlmasid kas nelja peamist sõidukirühma, mille suhtes kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2019 sertifitseerimismäärust, või ainult suurimat rühma; mõlemal juhul kasutati kogu sõiduki CO₂-heite norme. Kolmas analüüsitud poliitikavariant seisnes ainult mootori CO₂-heite normide lisamises.

Eelistatud poliitikavariandiks oli kohaldada nelja sõidukirühma suhtes kõrgemaid CO₂-heite tasemeid, kohaldades kogu sõiduki CO₂-heite norme. See tagab keskkonnasäästlikkuse ja lisaväärtuse seisukohast parimad tulemused.

Seoses sihttasemete parameetritega kaaluti paagist ratasteni ja allikast ratasteni käsitusviise. Seoses parameetrite mõõtmise ühikutega, millega väljendatakse sihttasemeid, kaaluti kolme varianti, millest igaks näitab raskeveoki kasulikkuse eri astet.

Eelistatud poliitikavariant on paagist ratasteni käsitusviis, mille puhul esitatakse sihttasemed, mis väljendatakse süsinikdioksiidi grammides tonnkilomeetri kohta (g CO₂/tkm). See tagab kooskõla olemasoleva reguleerimistavaga, vältides topeltreguleerimist ning segadust tootjate ja kütusetarnijate kohustustega. Parameetrite mõõtmise ühiku puhul on ka täielikult arvesse võetud asjaomaste veokite kasulikkust.

Hinnati suurt hulka sihttasemeid ja ajastuse variante, võttes arvesse sidusrühmade arvamusi.

Tehtud analüüsi arvesse võttes on eelistatud poliitikavariandiks kehtestada alates 2025. aastast siduvad CO₂-heite vähendamise eesmärgid võrreldes 2019. aasta tasemega, kasutades kergesti kättesaadavaid ja kulutõhusaid tehnoloogialahendusi. 2030. aasta puhul on suurem ebakindlus seoses selliste kõrgetasemelisemate tehnoloogialahenduste kasutuselevõtuga, mis ei ole veel hõlpsasti kättesaadavad. Seepärast on eelistatud poliitikavariandiks seada 2030. aastaks ainult soovituslik sihttase. Seetõttu tuleks 2022. aastal teha varajane läbivaatamine, et: i) kehtestada

ka 2030. aastaks kohustuslik sihttase; ii) hinnata rakendamiskorda; iii) vaadata läbi määrase kohaldamisala, et laiendada seda ka väiksematele veokitele ning bussidele ja haagistele.

Selline käsitusviis annab selgelt ja varakult märku, et on vaja teha investeeringuid keskpikkade eesmärkide saavutamiseks, ning aitab liikmesriikidel saavutada jõupingutuste jagamise määrasega kehtestatud eesmärgid.

2. Kogu ELi sõidukipargi heite sihttaseme jaotamine sõidukirühmade ja tootjate vahel

Kuigi kogu ELi sõidukipargi CO₂-heite sihttasemega määratakse kindlaks poliitika üldine eesmärk, tuleb selle praktilisel rakendamisel arvesse võtta tootjate sõidukiparke, mis jagunevad eri sõidukirühmadeks. Sihttaseme saavutamist tuleb tõendada tootja tasandil. Kaaluti järgmisi jaotamise võimalusi: eraldi sihttasemete kehtestamine igale raskeveokite allrühmale või igale tootjale ühe sihttaseme kehtestamine, mis arvutatakse kõikide allrühmade sihttasemete kaalutud keskmisena, võttes arvesse sõidukite arvu igas allrühmas ning nende kasulikkust.

Eelistatud poliitikavariant on ühe kaalutud keskmise sihttaseme kehtestamine igale tootjale. See variant on kõige tõhusam ja proportsionaalsem. See on paindlik, sest võimaldab tasakaalustada teatud allrühma sõidukite kehvemad tulemused teiste allrühmade sõidukite eesmärki ületavate tulemustega.

3. Heiteta ja vähese heitega sõidukitega seotud stiimulid

Mõjuhinnaangus kaaluti heiteta ja vähese heitega sõidukitega seoses nelja liiki eristiimuleid. Need on lisaühikud, sihttasemetega seotud ühe- ja kahe-suunaline ühikute süsteem ning kohustuslik osakaal.

Lisaks hinnati heiteta ja vähese heitega sõidukitega seotud stiimulite laiendamist teistele raskeveokitele, näiteks bussidele ja väiksematele veokitele, millele esialgu CO₂-heite sihttasemeid ei kehtestata.

Eelistatud poliitikavariant on kehtestada heiteta ja vähese heitega sõidukitega seotud stiimulid lisaühikute süsteemi vormis koos piisavate kaitsemeetmetega, et vältida CO₂-heite sihttasemete alandamist. Leiti, et see variant on kõige kulutõhusam, võttes arvesse heiteta ja vähese heitega tehnoloogialahenduste arendamise ja kasutuselevõtmise konkreetset olukorda raskeveokite sektoris.

4. Kulutõhusa rakendamise meetodid

Hinnati mitmesuguseid kulutõhusat rakendamist võimaldavaid meetodeid. Hinnatud meetodid hõlmasid järgmist: 1) erandid eriotstarbelistele veokitele, näiteks ehitusmasinatele ja prügiautodele; 2) heiteühenduste moodustamine; 3) kauplemine ning 4) ülekandmine ja laenamine.

Võttes arvesse, et CO₂-heite kulutõhusa vähendamise võimalus on eriotstarbeliste veokite puhul piiratud, kuna nende läbisõit ja kandevõime on võrreldes teiste raskeveokitega väiksem, oli eelistatud variandiks neile veokitele CO₂-heite vähendamise eesmärgi mitte kehtestada.

Seoses paindlikkusega oli eelistatud variandiks CO₂-heite ühikute ülekandmine ja laenamine eri täitmisaastatel koos vajalike kaitsemeetmetega, et tagada õigusakti keskkonnatõhusus. See on kõige tõhusam ja kõige vähem turgu moonutav poliitikavariant.

5. Juhtimisega seotud küsimused

CO₂-heite sihttasemete tõhusus tegeliku heite vähendamisel sõltub ühelt poolt sellest, kui esindavad on modelleerimisvahendiga VECTO saadud tulemused veoki tegeliku keskmise

kasutamise suhtes, ning teiselt poolt sellest, kuivõrd turule lastud raskeveokid vastavad tüübikinnituse jaoks katsetatud võrdlussõidukile. Kaalutud poliitikavariandid käsitlevad tegelikult tekkivat heidet, turujärelevalvet ja karistusi.

Eelistatud poliitikavariandid on järgmised:

- (b) kohustada koguma, avaldama ja kontrollima tootjate esitatud andmeid tegeliku kütusekulu kohta, mis põhinevad kohustuslikel standarditud kütusekulu arvestite näitudel;
- (c) näha ette kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimine ning kõrvalekalletest teatamise kohustus ja parandusmehhanismi kasutuselevõtt;
- (d) kohaldada rahalisi karistusi CO₂-heite sihttasemete saavutamata jätmise eest.

Need poliitikavariandid suurendavad õigusakti tõhusust, tulemuslikkust ja lisaväärtust.

Viide mõjuhindangu kommenteeritud kokkuvõttele: SWD(2018)186.

Viide õiguskontrollikomitee positiivsele arvamusele: SEC(2018) 233

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Arvestades komisjoni kohustust tagada parem õigusloome, koostati ettepanek kaasavalt, järgides täieliku läbipaistvuse ja sidusrühmade pideva osaluse põhimõtet.

Mõjuhindangus analüüsiti ka seda, kuidas oleks võimalik lihtsustada õigusnorme ja vähendada tarbetuid halduskulusid.

Eriotstarbeliste veokite puhul nähakse ette erandid CO₂-heite normidest.

Lisaks sisaldab ettepanek mitut kulutõhusa rakendamise meetodit, nagu ülekanndmine ja laenamine, mis vähendavad nõuete järgimisega seotud kulusid tootjate jaoks.

Heiteta ja vähese heitega sõidukite jaoks kavandatud lisaühikute süsteemi rakendamine ei tooks kaasa lisahalduskulusid, sest täiendav aruandlus ei ole vajalik.

Juhtimisega seotud valikute mõju halduskoormusele sõltub konkreetsetest rakendusmeetmetest.

Algatus ise tüübikinnitusasutustele täiendavaid halduskulusid kaasa ei too. Ettepanekutes on arvesse võetud sertifitseerimise ning CO₂-heitega seotud andmete kontrollimise ja esitamisega seotud kulusid.

- **Põhiõigused**

Ettepanekus järgitakse põhiõigusi ja eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid.

4. MÕJU EELARVELE

Kavandatava määruse rakendamise mõju eelarvele on väga piiratud (vt lisatud finantsselgitus).

5. MUU TEAVE

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

Ettepanek põhineb sertifitseerimismäärusel¹⁵ ning seire- ja aruandlusmäärusel¹⁶.

Viimatinimetatud määruse kohaldamisel liidab Euroopa Keskkonnaamet (EEA) riiklikelt ametiasutustelt saadud registreerimisandmed tootjate seireandmetele ning avaldab igal aastal seireandmed iga uue ELis registreeritud ja sertifitseeritud veoki kohta tootjate ja sõidukirühmade kaupa.

Peale selle pakutakse mõjuhinnaangus välja võimalus täiendada kavandatud määrust, mis käsitleb raskeveokite CO₂-heite seiret ja aruandlust, järgmise kahe seiremeetmega.

- tootjate poolt kohustuslike kütusekulu arvestite alusel tegeliku kütusekulu kohta esitatud andmete kogumine, avaldamine ja seire;
- kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimine ning kohustus teatada kõrvalekalletest tüübikinnituses märgitud näitajatest koos võimalusega kasutada parandusmehhanismi.

Täiendavad seiremeetmed tugevdavad järelevalvet ning tagavad kavandatud seadusandliku algatuse tõhususe.

• **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Artikkel 1. Reguleerimisese

Artiklis sätestatakse määruse eesmärk aidata kaasa jõupingutuste jagamise määrukses ette nähtud CO₂-heite vähendamisele maanteetranspordi sektori heite vähendamise teel. Selles kehtestatakse ka heite vähendamise suhtelised sihttasemed, mida liidu uute raskeveokite park peab aastatel 2025–2029 saavutama. Aastaks 2030 kehtestatakse soovituslik sihttase, mis määratakse lõplikult kindlaks 2022. aasta läbivaatamise käigus.

Sihttasemed on kehtestatud võrdlusaastal 2019 (esimene aasta mille kohta CO₂-heite ametlikud seireandmed esitatakse) registreeritud sõidukite CO₂-eriheite keskmise taseme suhtelise vähenemisena. Sihttasemed kehtestatakse igale I lisa 1. jaotises kindlaks määratud veoki allrühmale. Eriotstarbeliste veokite (näiteks prügiautode ja ehitusmasinate) CO₂-heidet on raskem vähendada kui kaubaveoks kasutatavate raskeveokite oma ning seetõttu jäetakse need CO₂-võrdlusheite arvutamisel välja.

CO₂-võrdlusheide määratakse kindlaks vastavalt I lisa 3. jaotisele.

Artikkel 2. Kohaldamisala

Artiklis määratakse kindlaks määruse kohaldamisalasse kuuluvad veokid, kasutades asjaomaseid tüübikinnitust käsitlevates õigusaktides kindlaks määratud kategooriaid ning nelja sõidukirühma, mille CO₂-heite andmed on kättesaadavad alates 2019. aastast. M2-kategooria ja M3-kategooria sõidukite (bussid) ning N-kategooria sõidukite (veokid) suhtes, mis eelnimetatud sõidukirühmadesse ei kuulu, CO₂-heite vähendamise nõuet ei kehtestata,

¹⁵ Komisjoni määrus (EL) 2017/2400, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite CO₂ heitkoguste ja kütusekulu kindlaksmääramisega.

¹⁶ COM(2017) 0279 final.

kuid neid tuleks arvesse võtta heiteta ja vähese heitega veokite jaoks välja töötatud stiimulite puhul (vt artikkel 5).

Lisaks täpsustatakse selles artiklis, millal veokit käsitatakse uue registreeritud veokina määruse tähenduses.

Artikkel 3. Mõisted

Artiklis sätestatakse määrukses kasutatavad mõisted.

Artikkel 4. Tootja keskmine CO₂-eriheide

Selle artikli kohaselt määrab komisjon alates 2019. aastast igal aastal kindlaks ja avaldab iga tootja keskmise CO₂-eriheite. Asjaomased tootjad esitavad andmed, mille alusel keskmine heide arvutatakse, vastavalt määrusele (EL) .../2018. Sõidukite kasulikkuse ja eripära arvessevõtmiseks jagatakse üksikud raskeveokid allrühmadesse, mille suhtes kohaldatakse konkreetseid koefitsiente sõltuvalt veoki kasutusotstarbest, kandevõimest ja aastasest läbisõidust. Lisaks võetakse arvesse tootja veokite osakaalu igas veokite allrühmas. N2 ja N3 kategooria eriotstarbeliste veokite (näiteks prügiautode ja ehitusmasinate) CO₂-heidet on raskem vähendada kui kaubaveoks kasutatavate raskeveokite oma ning seetõttu jäetakse need keskmise arvutamisel välja. Keskmise CO₂-eriheite arvutamise valem on esitatud I lisa 2. jaotises.

Artikkel 5. Heiteta ja vähese heitega raskeveokid

Selleks et soodustada heiteta ja vähese heitega raskeveokite kasutuselevõttu, võetakse selliseid sõidukeid alates 2019. aastast tootja keskmise CO₂-eriheite kindlaksmääramisel arvesse mitu korda. Heiteta ja vähese heitega sõidukite tootjatele eraldatakse kõnealuseid lisauhikuid iga turule lastud heiteta ja vähese heitega sõiduki puhul, kasutades erinevat korrutustegurit vastavalt sõiduki CO₂-heitele.

Eristiimulit kohaldatakse ka heiteta M2- ja M3-kategooria raskeveokite (bussid) ning teatud N-kategooria sõidukite (väikesed veokid), sealhulgas heiteta eriotstarbeliste veokite suhtes. Kuigi nende sõidukikategooriate suhtes CO₂-heite vähendamise nõuet vastavalt käesolevale määrusele ei kohaldata, võetakse neid siiski CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsiendi määramisel arvesse.

Vähese heitega raskeveok on raskeveok, mille CO₂-eriheide on alla 350g CO₂/km, st alla poole sõidukipargi keskmisest heitest.

Sihttasemete keskkonnaeesmärkidele vastavuse tagamiseks tuleks tootjate keskmise CO₂-eriheite vähendamisel heiteta ja vähese heitega sõidukite stimuleerimissüsteemide kaudu kehtestada ülemmäär.

CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsiendi arvutamise valem on esitatud I lisa punktis 2.3.

Artikkel 6. Tootja CO₂-eriheite sihttasemed

Artiklis sätestatakse eeskirjad tootja CO₂-eriheite sihttaseme arvutamiseks eelneva kalendriaasta kohta alates 2026. aastast. Seega määratakse esimesed aastased sihttasemed 2025. kalendriaastaks. Nende sihttasemete puhul võetakse 2025. ja 2030. aasta üldisi heite

vähendamise eesmärgi ning erinevate raskeveokite kasulikkust ja eripära arvesse samal viisil kui keskmise CO₂-eriheite arvutamisel. Tootja aastased CO₂-eriheite sihttasemed arvutatakse seega iga veokite allrühma jaoks kindlaksmääratud sihttasemetega kaalutud keskmisena.

Keskmise CO₂-eriheite sihttaseme arvutamise valem on esitatud I lisa 4. jaotises.

Artikkel 7. Heiteühikud ja -võlad

Artiklis sätestatakse nn ülekandmise ja laenamise mehhanism, mis võimaldab tootjal tasakaalustada ühel aastal saavutamata CO₂-eriheite sihttaseme teisel aastal sihttaseme ületanud kogustega. Selleks võib tootja n-ö üle kanda heite vähendamise ühikuid, kui tema heide on allpool CO₂-heitekoguste trajektoori, mis on kindlaks määratud lineaarse trajektooriga, mis kulgeb tema 2019. aasta CO₂-võrdlusheite kuni 2025. aasta sihttasemeni ning 2025. aasta sihttasemest 2030. aasta sihttasemeni. Kaks eri trajektoori on vajalikud selleks, et võtta arvesse, et vähenemine võib olla erinev sõltuvalt täpsetest 2025. ja 2030. aastaks määratud sihttasemetest. Heite ennetähtaegse vähendamise stimuleerimiseks võib heiteühikuid omandada juba 2019. aastast 2024. aastani ning samuti ajavahemikus 2025–2029. Ajavahemikus 2019–2024 omandatud heiteühikuid võetakse arvesse ainult selle hindamisel, kas tootja järgib 2025. aastal CO₂-eriheite sihttasemet. Ajavahemikus 2019–2024 omandatud heiteühikute edasine ülekandmine ei ole lubatud. Heiteühikuid võib omandada ja kasutada ka sellele järgneval perioodil aastast 2025 kuni aastani 2029. Kui tootja ületab sihttaseme ükskõik millisel aastal ajavahemikus 2025–2029, võib talle tekkida heitevõlg, mille suurus on piiratud ja mis tuleb kustutada hiljemalt 2029. aastal. Heiteühikute koguvõlg ei tohi olla suurem kui 5 % tootja 2025. aasta CO₂-eriheite sihttasemest, vastasel juhul kohaldatakse ülemääraste heite maksu kooskõlas artikliga 8.

Heiteühikud ja -võlad määratakse kindlaks arvutuste tegemise eesmärgil, kuid neid ei käsitata varana, mida saab üle anda või mille suhtes saab kohaldada fiskaalmeetmeid.

CO₂-heitekoguste vähendamise trajektoor ning heiteühikute ja -võlgade arvutamise valem on esitatud I lisa 5. jaotises.

Artikkel 8. CO₂-eriheite sihttasemetega järgimine

Kui leitakse, et tootja heide on ülemäärane, võttes arvesse vastavalt artiklile 7 omandatud heiteühikuid ja tekkinud heitevõlgu, rakendab komisjon rahalist karistust ülemääraste heite maksu näol. Maksu määr on 6 800 eurot ülemääraste heite g/tkm kohta, mis vastab 570 eurole g/km, võttes aluseks keskmise kandevõime 12 tonni, ja mis kajastab CO₂-heite vähendamise tehnoloogiaga seotud piirkulusid.

Ülemääraste heite arvutamise valem on esitatud I lisa 6. jaotises. Maksu kogumise meetodid määratakse kindlaks rakendusaktiga.

Artikkel 9. Seireandmete kontrollimine

Artiklis sätestatakse kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heite väärtuste vastavuse kontrollimise menetlus, tuginedes tüübikinnitust käsitlevatele õigusaktidele. Tüübikinnitusasutused peavad teatama kõikidest avastatud kõrvalekalletest ning komisjon peab võtma neid arvesse, kui ta kontrollib, kas tootjad järgivad neile kehtestatud sihttasemeid. Artikliga antakse komisjonile õigus kehtestada sellise menetluse üksikasjad rakendusaktiga.

Artikkel 10. Andmete avaldamine ja tootja tegevus

Artiklis loetletakse andmed, mida komisjon avaldab kord aastas tootjate tulemuste kohta neile kehtestatud sihttasemete järgimisel (st iga-aastane seireotsus).

Artikliga antakse ka komisjonile õigus kohandada 2019. aasta CO₂-võrdlusheidet täpselt kindlaksmääratud menetlusega (mis on sätestatud artiklis 12 ja II lisas), et kajastada kandevõime väärtuste kohandusi või tüübikinnitusmenetluse muudatusi, mis märkimisväärselt mõjutavad raskeveokite kindlakstehtud CO₂-heidet. Kohandus mõjutab tootjate CO₂-eriheite sihttasemete arvutamist alates selle vastuvõtmisele järgnevast aastast.

Artikkel 11. Tegelik CO₂-heide ja energiakulu

Artikliga antakse komisjonile õigus jälgida ja hinnata, kas VECTO vahendiga vastavalt komisjoni määrusele (EL) 2017/2400 matkitud CO₂-heite väärtused vastavad tegelikule heitele. Selleks peaks komisjonil olema õigus nõuda liikmesriikidelt ja tootjatelt tegelike andmete kogumist ja edastamist. Selline käsitusviis sarnaneb kergsõidukite puhul väljapakutud käsitusviisiga ning esimese sammuna tuleb kasutusele võtta kohustuslikud standarditud kütusekulu arvestid, mis paigaldatakse raskeveokitele.

Artikkel 12. I ja II lisa kohandamine

Tehnika areng ja tüübikinnitusmenetluste muudatused võivad mõjutada käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate raskeveokite jaoks kindlaksmääratud ametlikke CO₂-heite väärtusi. Nende muutuste arvessevõtmiseks antakse selle artikliga komisjonile õigus kohandada I ja II lisas sätestatud teatud tehnilisi parameetreid, sealhulgas võtta kasutusele metoodika iga sõidukite allrühma esindava sõiduki kindlaksmääramiseks, mille alusel neid muutusi hinnatakse. Kavandatud kohandused tehakse II lisa 1. ja 2. jaotises sätestatud selgelt kindlaks määratud etappides.

Artikkel 13. Läbivaatamine ja aruandlus

Artikliga nõutakse, et komisjon peab esitama 2022. aastal aruande käesoleva määruse tõhususe kohta. Aruandes tuleks käsitleda 2030. aastaks seatud heite vähendamise eesmärki ning vähendamiseesmärgi kehtestamist teistele raskeveokitele, mille suhtes vähendamisoletust veel ei kohaldata. Aruandes tuleks käsitleda ka meetodite, st heiteta ja vähese heitega veokite stimuleerimissüsteemi ja nn ülekandmise ja laenamise mehhanismi tõhusust ning kaaluda, kas nende meetodite rakendamist on vaja pärast 2030. aastat jätkata. Vajaduse korral tuleks aruandele lisada määruse muutmise ettepanekud.

Artiklid 14 ja 15. Komiteemenetlus ja volituste delegeerimine

Sisaldavad standardsätteid komiteemenetluse ja volituste delegeerimise kohta.

Artikkel 16. Määruse (EÜ) nr 595/2009 muutmine

Muutmise eesmärk on kehtestada määrusega (EÜ) nr 595/2009 (Euro VI määrus, mis käsitleb tüübikinnitus seoses heitmetega) komisjonile õiguslik alus, mis võimaldab tal välja töötada kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heite nõuetele vastavuse kontrollimise menetlus. Menetlus on hädavajalik tüübikinnitusüsteemi ja sihttasemete järgimise hindamiseks kasutatavate CO₂-heite väärtuste tõhusaks turujärelevalveks.

I lisa

I lisa sätestatakse tehnilised nõuded ja valemid järgmise jaoks:

- sõidukite määramine allrühmadesse,
- tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamine,
- CO₂-võrdlusheite arvutamine,
- tootja CO₂-eriheite sihttaseme arvutamine,
- CO₂-heitekoguste vähendamise trajektoori ning heiteühikute ja -võlgade arvutamine,
- tootja ülemäärase CO₂-heite kindlaksmääramine.

II lisa

II lisa sätestatakse CO₂-võrdlusheite kohandamise menetlus, st kandevõime korrigeerimise koefitsient (1. jaotis) ja tüübikinnitusmenetluste muudatuste arvessevõtmise meetoodika (2. jaotis).

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,
millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid

(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 arvamust¹⁷,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹⁸,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (2) Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegias on kindlaks määratud selge siht: sajandi keskpaigaks tuleb transpordisektoris vähendada kasvuhooonegaaside heidet vähemalt 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning kindlalt tuleb jätkata tööd täielikult heitevaba transpordisüsteemi saavutamiseks. Samuti tuleb kohe järsult vähendada transpordist tulenevat ja meie tervist kahjustavat õhusaasteainete heidet.
- (3) Pärast vähese heitega liikuvuse strateegiat võttis komisjon mais¹⁹ ja novembris 2017²⁰ vastu kaks liikuvusteemalist paketti. Nendes on esitatud vähese heitega liikuvuse strateegia ellurakendamise tegevuskava ja tagatakse üleminek keskkonnahoidlikule, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvussüsteemile.
- (4) Käesolev määrus on osa kolmandast paketist „Liikuvus Euroopas“, mis täiendab septembris 2017 esitatud uut tööstuspoliitikastrateegiat²¹ ning mille eesmärk on viia

¹⁷ ELT C , , lk .

¹⁸ ELT C , , lk .

¹⁹ Säästva liikuvuse suunas – Tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks (COM(2017) 283 final)

²⁰ Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine – Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid (COM(2017) 675 final)

²¹ Investeeringud aruka, innovatiivse ja jätkusuutliku tööstuse nimel – Uus ELi tööstuspoliitika strateegia (COM(2017) 0479 final)

lõpule protsess, mis võimaldab liidul igakülgsest ära kasutada liikuvusvaldkonna ajakohastamise ja dekarboniseerimise positiivset mõju. Paketi eesmärk on muuta Euroopa liikuvussüsteem ohutumaks ja paremini ligipääsetavaks ning Euroopa tööstus konkurentsivõimelisemaks, suurendada Euroopas töökohakindlust ning muuta liikuvussüsteem keskkonnasäästlikumaks ja kliimamuutustega paremini toime tulevaks. See eeldab ELi, liikmesriikide ja sidusrühmade täielikku pühendumust muu hulgas CO₂-heite ja õhusaaste vähendamisele.

- (5) Käesolev määrus, nagu ka sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid²², annavad selge suuna maanteetranspordisektorist pärit CO₂-heite vähendamisele ja sätestavad siduva eesmärgi, mille kohaselt tuleb liidu kõigis majandusharudes kasvuhoonegaaside heidet vähendada 2030. aastaks vähemalt 40 % võrreldes 1990. aastaga ning mille Euroopa Ülemkogu kiitis heaks 23.–24. oktoobri 2014. aasta järel dustes ja mille keskkonnanõukogu kiitis 6. märtsi 2015. aasta kohtumisel heaks kui liidu kavatsetava riiklikult kindlaksmääratud panuse Pariisi kokkuleppe raames.
- (6) Euroopa Ülemkogu kiitis 2014. aasta oktoobri järel dustes heaks eesmärgi vähendada sektorites, mis ei ole hõlmatud liidu heitkogustega kauplemise süsteemiga, kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks 30 % võrreldes 2005. aasta tasemega. Suur osa nende sektorite heitest pärineb maanteetranspordist ja ületab 1990. aasta taset ikka veel olulisel määral. Kui maanteetranspordist pärit heide peaks veelgi suurenema, nullib see ära heite vähenemise, mis muudes sektorites on kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutatud.
- (7) Euroopa Ülemkogu rõhutas 2014. aasta oktoobri järel dustes, kui tähtis on vähendada transpordisektoris kasvuhoonegaaside heidet ja fossiilkütustest sõltumisega seotud riske, ning kasutada terviklikku ja tehnoloogiast sõltumatut lähenemisviisi, et vähendada transpordisektori põhjustatavat heidet ja edendada energiatõhusust, soodustada elektritransporti ning kasutada taastuvaid energiaallikaid transpordisektoris ka pärast 2020. aastat.
- (8) Energiatõhusus, mis aitab nõudlust vähendada, on üks viiest vastastikku üksteist tugevdavast ja omavahel tihedalt seotud tahust energialiidu strateegias, mis võeti vastu 25. veebruaril 2015 ja mille eesmärk on varustada tarbijaid turvalise, säästva, konkurentsivõimelise ja taskukohase energiaga. Energiialiidu strateegias on märgitud, et kuigi kõik majandussektorid peavad tegema jõupingutusi energiatarbimise tõhustamiseks, on transpordisektori energiatõhususe potentsiaal väga suur.
- (9) Raskeveokite, sealhulgas veoautode ning busside CO₂-heide moodustab ligikaudu 6 % CO₂-koguheitest liidus ja ligikaudu 25 % maanteetranspordist pärinevast CO₂-heitest. Ilma edasiste meetmeteta suureneb raskeveokite tekitatava heite osakaal ajavahemikus 2010–2030 tõenäoliselt veel ligikaudu 9 %. Praegu ei ole liidu õiguses sätestatud raskeveokitele mingeid CO₂-heite vähendamise nõudeid.
- (10) Et täielikult ära kasutada energiatõhususpotentsiaali ja tagada kasvuhoonegaaside heite kokkulepitud vähendamine maanteetranspordisektoris tervikuna, on asjakohane kehtestada lisaks uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite suhtes juba

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) .../..., millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (ELT L, ..., ..., lk).

kehtivatele CO₂-heite normidele ka CO₂-heite normid uutele raskeveokitele. Sellised normid innustavad innovatsiooni kütusetõhusate tehnoloogialahenduste alal ning aitavad tugevdada liidu tootjate ja tarnijate juhtpositsiooni tehnika valdkonnas.

- (11) Võttes arvesse kliimamuutuste probleemi piiriülesust ja vajadust kaitsta nii maanteedtransporditeenuste kui ka raskeveokite hästi toimivat ühtset turgu, on asjakohane kehtestada raskeveokite CO₂-heite normid liidu tasandil. Kõnealused normid tuleb välja töötada liidu konkurentsioigust kahjustamata.
- (12) Liidu raskeveokipargile eesmärgiks seatud vähendamismäärade kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta seda, kui võrd kulutõhusalt aitavad need määrad vähendada 2030. aastaks heidet määrusega [jõupingutuste jagamist käsitlev määrus (EL) .../2018] hõlmatud sektorites, samuti tuleks arvesse võtta ühiskonnale, tootjatele, veoettevõtjatele ja tarbijatele kaasnevaid kulusid ja säästu ning nende määrade otsest ja kaudset mõju tööhõivele ja innovatsioonile ning lisakasu õhusaaste vähenemise ja suurema energiajulgeoleku seisukohast.
- (13) Uus üksiku raskeveoki CO₂-heite ja kütusekulu kindlaksmääramise menetlus on kehtestatud määruse (EÜ) nr 595/2009²³ rakendamise osana. Komisjoni määrusega (EL) 2017/2400²⁴ on ette nähtud modelleerimisvahendil VECTO põhinev meetodika, mille abil on võimalik jäljendada kõikide raskeveokite CO₂-heidet ja kütusekulu. See meetodika võimaldab arvesse võtta raskeveokitesektori mitmekesisust ja seda, et üksikute veokite kohandamine kasutajate vajadustega on märkimisväärne. Esimese sammuna määratakse 1. jaanuaril 2019 kindlaks sellise nelja raskeveokirühma CO₂-heide, mis kokku moodustavad ligikaudu 65–70 % liidu raskeveokipargi CO₂-koguheidest.
- (14) Innovatsiooni silmas pidades ja raskeveokite kütusetõhusust parandavate uute tehnoloogialahenduste rakendamist arvestades ajakohastatakse modelleerimisvahendit VECTO ja määrust (EL) 2017/2400 pidevalt ja õigel ajal.
- (15) Määruse (EL) 2017/2400 kohaselt määratud CO₂-heiteandmeid tuleb jälgida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) .../2018²⁵ alusel. Nende andmete alusel tuleks liidus kõige rohkem heidet õhku paiskava nelja raskeveokirühma jaoks kindlaks määrata heite vähendamise eesmärgid, aga ka tootjate keskmine CO₂-eriheide konkreetsel kalendriaastal.
- (16) 2025. aastaks tuleks kehtestada nende raskeveokite 2019. aasta keskmisel CO₂-heitel põhinev vähendamiseesmärk, mis kajastab heite suhtelist vähenemist ja mille puhul võetakse arvesse tavaõidukite jaoks hõlpsasti kättesaadavaid kulutõhusaid tehnoloogialahendusi. 2030. aasta eesmärki tuleks käsitada soovitatavana ja

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ.

²⁴ Komisjoni 12. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2400, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite CO₂ heitkoguste ja kütusekulu kindlaksmääramisega ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EL) nr 582/2011 (ELT L 349, 29.12.2017, lk 1).

²⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) .../2018 uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta, ELT L ..., ..., lk .

lõppeesmärk tuleks kindlaks määrata 2022. aastal tehtava läbivaatamise tulemuste põhjal, kuna seni veel raskesti kättesaadavate kõrgetasemelisemate tehnoloogialahenduste kasutuselevõtt ei ole veel nii selge.

- (17) Raskeveokite puhul võiks diislikütust asendada veeldatud maagaas (liquefied natural gas, LNG). Tänu praeguste ja tulevaste innovaatilisemate LNG-tehnoloogialahenduste kasutuselevõtule on võimalik täita lühikeseks ja keskpikaks tähtjaks seatavaid CO₂-heite eesmärgi, sest selliste tehnoloogialahenduste CO₂-heite on diiselveokitega võrreldes väiksem. LNG-veokite väiksemat CO₂-heite potentsiaali on modelleerimisvahendis VECTO juba täielikult arvesse võetud. Lisaks tagavad praegused LNG-tehnoloogialahendused õhusaasteinete, näiteks lämmastikoksiidide (NO_x) ja tahkete osakeste väiksema heite. Piisav minimaalne tankimistaristu on samuti olemas ja seda suurendatakse tulevikus veelgi alternatiivkütuste taristut käsitleva riiklike poliitikaraamistike alusel.
- (18) 2025. ja 2030. aasta heitevähendamiseesmärkide kehtestamisel aluseks võetava 2019. aasta CO₂-võrdlusheite arvutamisel tuleks võtta arvesse raskeveokite CO₂-heite vähenemise eeldatavat potentsiaali sellel ajavahemikul. Seepärast on asjakohane jätta sellest arvutusest välja eriotstarbelised veokid, näiteks jäätmete kogumiseks või ehitustöödel kasutatavad veokid. Kõnealuste veokite läbisõit on võrdlemisi väike ja nende erilise sõidurežiimi tõttu ei tundu nende CO₂-heite ja kütusekulu vähendamiseks võetavad tehnilised meetmed nii kulutõhusad kui kaubatarneteks kasutatavate raskeveokite puhul.
- (19) Raskeveokite kasulikkuse iseloomustamiseks tuleks CO₂-heite vähendamise nõudeid väljendada CO₂ grammides tonnkilomeetri kohta.
- (20) On vaja tagada üldiste vähendamisnõuete õiglane jaotumine tootjate vahel ning võtta arvesse raskeveokite konstruktsiooni, sõidurežiimi, aastase läbisõidu, kandevõime ja haagiste koostu erinevusi. Seepärast on asjakohane liigitada raskeveokid erinevatesse eraldi allrühmadesse, mis iseloomustavad veokite tüüpilist kasutusviisi ja konkreetseid tehnilisi näitajaid. Kehtestades tootjale iga-aastased erieesmärgid iga sõidukite allrühma kohta määratud eesmärkide kaalutud keskmisena, antakse tootjatele ka võimalus tõhusalt tasakaalustada mõne teatava allrühma veokite võimalikku CO₂-heite eesmärgi täitmata jätmist selle ületäitmisega mõne teise allrühma veokite puhul, lähtudes eri allrühmade veokite keskmisest CO₂-heitest nende kasutusea jooksul.
- (21) Tootja vastavust aastase CO₂-eriheite eesmärkidele tuleks hinnata tema veokite keskmise CO₂-heite alusel. Keskmise CO₂-eriheite kindlaksmääramisel tuleks ka arvesse võtta veokite eri allrühmadele seatud eesmärkide eripära. Sellest tulenevalt peaks tootjale seatavad keskmise CO₂-eriheite eesmärgid põhinema iga allrühma kohta määratud keskmisel CO₂-heitel, muu hulgas kaalutuna nende veokite eeldatava aastase läbisõidu ja keskmise kandevõime alusel, mis annab ülevaate CO₂-koguheitest nende kasutusea jooksul. Eriotstarbeliste veokite vähese heitevähendamispotentsiaali tõttu ei tuleks neid keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse võtta.
- (22) Vastupidiselt sõiduautodele ja kaubikutele ei ole heiteta ega vähese heitega raskeveokeid, v.a bussid, veel turule lastud. Seetõttu tuleks kehtestada spetsiaalne lisauhikute süsteem, et hõlbustada sujuvat üleminekut heiteta liikuvusele. See

stimuleerib heiteta ja vähese heitega raskeveokite arendamist ja liidu turule toomist ja täiendaks nõudluspoole vahendeid, näiteks keskkonnahoidlikke sõidukeid käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/33/EÜ²⁶.

- (23) Seepärast tuleks tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvestada heiteta ja vähese heitega raskeveokeid mitu korda. Stiimulite tase peaks varieeruma vastavalt veoki tegelikule CO₂-heitele. Selleks et säilitada suured keskkonnaeesmärgid, peaks stiimulitest tuleneva heitesäästu suhtes kehtima ülemmäär.
- (24) Vähese heitega raskeveokeid tuleks stimuleerida üksnes juhul, kui nende CO₂-heide on umbes vähem kui pool liidu veokipargi keskmisest CO₂-heitest 2025. aastal. See on kooskõlas kergsõidukite suhtes kohaldatava lähenemisviisiga ja stimuleeriks sellekohast innovatsioonitegevust.
- (25) Heiteta raskeveokite stimuleerimise süsteemi kujundamisel tuleks arvesse võtta ka väiksemaid veoautosid ning busse, mis käesoleva määruse kohaste CO₂-heite eesmärkide alla ei kuulu. Nende veokite kaudu on ka võimalik linnade õhusaasteprobleeme märgataval määral lahendada. Samas tuleks silmas pidada, et heiteta bussid on juba turul ja nende kasutamist stimuleeritakse nõudluspoole meetmetega, näiteks riigihangetega. Selleks et tagada eri veokiliikide tasakaalustatud stimuleerimine, tuleks ülemmäär kehtestada ka heiteta väiksematest veoautodest ning bussidest tuleneva heitesäästu suhtes.
- (26) Selleks et soodustada CO₂-heite vähendamise nõuete kulutõhusat rakendamist ja samal aja võtta arvesse sõidukipargi koosseisu ja heite muutumist aastate jooksul, peaks tootjatel olema võimalik tasakaalustada ühel aastal CO₂-eriheite eesmärgist suuremat heidet eesmärgist väiksema heitega mõnel muul aastal.
- (27) Selleks et stimuleerida CO₂-heite varajast vähendamist, peaks tootja, kelle keskmine CO₂-eriheide on allpool CO₂-heitekoguste trajektoori, mis määratakse kindlaks 2019. aasta CO₂-võrdlusheitest ja 2025. aasta eesmärgist lähtuvalt, saama need heiteühikud oma arvele 2025. aasta eesmärgi täitmisel. Samamoodi peaks tootja, kelle keskmine CO₂-eriheide on 2025. ja 2030. aasta vahel allpool CO₂-heitekoguste trajektoori, saama need heiteühikud oma arvele 2025.–2029. aasta eesmärgi täitmisel.
- (28) Kui mõnel aastal ajavahemikus 2025–2029 ei täida tootja CO₂-eriheite eesmärki, peaks tal ka olema võimalik saada väikest heitevõlga. 2029. aastaks peaksid tootjad aga kõik allesjäänud heitevõlad likvideerima.
- (29) Heiteühikuid ja -võlgu tuleks arvesse võtta üksnes selleks, et teha kindlaks, kas tootja täidab CO₂-eriheite eesmärki, mitte aga käsitada neid ülekantava või fiskaalmeetmete alla kuluva varana.
- (30) Komisjon peaks kehtestama rahalise karistuse ülemäärase heite maksuna, kui heiteühikuid ja -võlgu arvesse võttes ilmneb tootjal ülemäärane CO₂-heide. Selleks et piisavalt stimuleerida tootjaid võtma meetmeid raskeveokite tekitatava CO₂-eriheite vähendamiseks, peaks see maks ületama heite-eesmärkide saavutamiseks vajalike tehnoloogialahenduste keskmisi piirkulusid. Kõnealune maks peaks kajastuma

²⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamise kohta, muudetud direktiiviga .../.../EL [COM(2017) 653 final] (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

Euroopa Liidu üldeelarves tuluna. Maksude kogumise metoodika tuleks kindlaks määrata rakendusaktiga ja arvesse tuleks võtta määruse (EÜ) nr 443/2009 kohaselt vastu võetud metoodikat.

- (31) Usaldusväärne nõuete täitmise süsteem on vajalik selleks, et tagada käesolevast määrusest tulenevate eesmärkide täitmine. Tootjatele seatud kohustus esitada täpseid andmeid vastavalt määrusele (EL) .../2018 [Monitoring & Reporting HDV] ja haldustrahvid, mille võib määrata kõnealuse kohustuse täitmata jätmise korral, aitavad tagada käesoleva määrusega seatud eesmärgi täitmisel kasutatavate andmete usaldusväärsuse.
- (32) Et saavutada käesoleva määruse kohaselt CO₂-heite vähendamiseks seatud eesmärk, on oluline, et kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heide oleks kooskõlas määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetega kindlaks määratud väärtustega. Seepärast peaks komisjonil olema võimalik võtta tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse kõiki süsteemseid mittevastavusi, mille tüübikinnitusasutused on kasutusel olevate uute raskeveokite CO₂-heite suhtes kindlaks teinud.
- (33) Et komisjonil oleks võimalik selliseid meetmeid võtta, peaks tal olema õigus töötada välja menetlus, millega kontrollitakse turulelastud kasutusel olevate raskeveokite vastavust CO₂-heite nõuetele, ning seda menetlust rakendada. Selleks tuleks määrust (EÜ) nr 595/2009 muuta.
- (34) Käesolevas määruuses CO₂-heite vähendamiseks seatud eesmärkide tõhusus sõltub suuresti CO₂-heite määramisel kasutatud metoodika esindavusest. Lähtudes arvamusest, mis teadusnõustamise mehhanismi (Scientific Advice Mechanism, SAM)²⁷ nõustajad esitasid kergsõidukite kohta, on asjakohane võtta ka raskeveokite suhtes kasutusele süsteem, mille alusel hinnata, kas CO₂-heite ja kütusekulu näitajad, mis on kindlaks määratud määruse (EL) 2017/2400 kohaselt, on ka tegelikult esindavad. Komisjonil peaks olema õigus tagada avalikkusele juurdepääs sellistele andmetele ning töötada vajaduse korral välja selliseks hindamiseks vajalike andmete kindlakstegemise ja kogumise menetlus.
- (35) Komisjon peaks 2022. aastal hindama käesolevas määruuses sätestatud CO₂-heitenormide tõhusust, eelkõige 2030. aastaks saavutatavat vähendamismäära, selle eesmärgi ja edasiste eesmärkide saavutamise võimalusi ning CO₂-heite vähendamise eesmärkide seadmist ka muudele raskeveokiliikidele, näiteks väiksematele veoautodele, bussidele ning haagistele. Hindamisel tuleks rangelt käesoleva määruse kohaldamise eesmärgil arvesse võtta ka raskeveokitega seotud kaalutlusi ning riigisisestel vedudel kasutatavaid tavapärasest massist ja tavapärastest mõõtmetest suurema massi ja suuremate mõõtmetega veokikombinatsioone, näiteks liidendsõidukeid.
- (36) Selleks et raskeveokite CO₂-eriheide oleks ka edaspidi esindav ja igati ajakohane, peaks käesolev määrus sisaldama kõnealust heiteväärtust mõjutava määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusaktide muudatusi. Selleks tuleks anda komisjonile õigus kehtestada metoodika, mille alusel määratakse kindlaks igat raskeveokite allrühma esindav veok ja mida tuleks kasutada CO₂-eriheite muutumise hindamisel.

²⁷ Teadusnõustajate kõrgetasemelise töörühma teaduslik arvamus 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (Laboris mõõdetud ja tegeliku CO₂-heite vahelise erinevuse vähendamine kergsõidukite puhul).

- (37) Artikli 8 lõike 3, artikli 9 lõike 3, artikli 11 lõike 3 ja artikli 12 lõike 2 rakendamise volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011²⁸.
- (38) Selleks et muuta või täiendada käesoleva määruse väheolulisi osi, tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte artikli CO₂-võrdlusheite kohandamiseks vastavalt artikli 12 lõikele 2 ning I ja II lisa muutmiseks teatavate tehniliste näitajate osas, sealhulgas seoses kasutusotstarbe, kandevõime ja aastase läbisõidu osatähtsuse teguriga ning kandevõime kohandamise teguritega. On eriti oluline, et ettevalmistava töö käigus korraldaks komisjon asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et need viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega²⁹. Eelkõige selleks, et tagada võrdne osalemine delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (39) Kuna käesoleva määruse eesmärki, täpsemalt uute raskeveokite CO₂-heite normide kehtestamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning selle ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1 *Reguleerimisese ja eesmärk*

Selleks et aidata saavutada liidu eesmärki vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet 30 % allapoole 2005. aasta taset määruse (EL) 2018/... [jõupingutuste jagamise määrus] artikliga 2 hõlmatud sektorites ja Pariisi kokkuleppe eesmäärke ning tagada siseturu nõuetekohane toimimine, kehtestatakse käesoleva määrusega uute raskeveokite CO₂-heite normid, vähendades seeläbi liidu uute raskeveokite pargi CO₂-eriheidet võrreldes CO₂-võrdlusheitega järgmiselt:

- (a) 15 % ajavahemikul alates 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2029;
- (b) vähemalt 30 % alates 1. jaanuarist 2030, kui artikli 13 kohasest läbivaatamisest ei tulene teisiti.

CO₂-võrdlusheide põhineb määruse (EL) .../2018 [HDV M&R] kohaselt 2019. aasta kohta esitatud seireandmetel, välja arvatud eriotstarbeliste veokite puhul, ja see arvutatakse vastavalt I lisa punktile 3.

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

²⁹ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

Artikkel 2
Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse järgmistele kriteeriumidele vastavate uute N2- ja N3-kategooria sõidukite suhtes:
 - a) jäiga kerega veoautod telgede arvuga 4x2 ja suurima tehniliselt lubatud täismassiga üle 16 tonni;
 - b) jäiga kerega veoautod telgede arvuga 6x2;
 - c) sadulvedukid telgede arvuga 4x2 ja suurima tehniliselt lubatud täismassiga üle 16 tonni;
 - d) sadulvedukid telgede arvuga 6x2.

Artikli 5 ja I lisa punkti 2.3 kohaldamisel kohaldatakse käesolevat määrust ka M2- ja M3-kategooria sõidukite suhtes ning selliste N-kategooria sõidukite suhtes, mis ei kuulu määruse (EL) nr 510/2011 kohaldamisalasse ega vasta punktides a–d sätestatud kriteeriumidele.

2. Käesoleva määruse kohaldamisel käsitatakse lõikes 1 osutatud sõidukeid uute raskeveokitena teataval kalendriaastal, kui sel aastal registreeritakse need liidus esimest korda ja neid ei ole väljaspool liitu varem registreeritud.

Arvesse ei võeta varasemat registreerimist, mis on tehtud väljaspool liitu vähem kui kolm kuud enne liidus registreerimist.

Artikkel 3
Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „CO₂-võrdlusheide“ – igasse sõidukite allrühma kuuluvate kõigi uute raskeveokite, välja arvatud eriotstarbelised veokid, CO₂-eriheite keskmine 2019. aastal, määratuna vastavalt I lisa punktile 3;
- b) „CO₂-eriheide“ – iga üksiku raskeveoki CO₂-heide, mis määratakse vastavalt I lisa punktile 2.1;
- c) „keskmine CO₂-eriheide“ – tootja uute raskeveokite CO₂-eriheite keskmine, mis määratakse vastavalt I lisa punktile 2.7;
- d) „CO₂-eriheite sihttase“ – iga üksiku tootja sihttase, mida väljendatakse g/tkm-tes ja mis määratakse igal aastal eelneva kalendriaasta kohta vastavalt I lisa punktile 4;
- e) „jäiga kerega veoauto“ – veoauto, mis ei ole ette nähtud ega konstrueeritud poolhaagise vedamiseks;
- f) „sadulveduk“ – veoüksus, mis on ette nähtud ja konstrueeritud üksnes või põhiliselt poolhaagiste vedamiseks;

- g) „veokite allrühm“ – selliste veokite rühm, mis on määratletud I lisa punktis 1 ning mida iseloomustavad CO₂-heite ja kütusekulu seisukohast asjakohased ühised ja eristavad tehnilised kriteeriumid;
- h) „eriotstarbeline veok“ – raskeveok, mis ei ole ette nähtud kaupade veoks ning mille CO₂-heite ja kütusekulu on vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele kindlaks määratud üksnes muudeks kui käesoleva määruse I lisa punktis 2.1 määratletud kasutusotstarveteks;
- i) „tootja“ – isik või üksus, kelle ülesanne on esitada andmeid uute raskeveokite kohta vastavalt määruse (EL) .../2018 artiklile 5, või heiteta sõidukite puhul isik või üksus, kes vastutab tüübikinnitusasutuse ees ELi kogu tüübikinnitusmenetluse või üksiksõiduki tüübikinnitusmenetluse kõigi aspektide eest vastavalt direktiivile 2007/46/EÜ ja toodangu nõuetele vastavuse tagamise eest;
- j) „heiteta raskeveok“ – sise põlemismootoriga raskeveok või sellise sise põlemismootoriga raskeveok, mis paiskab õhku vähem kui 1 g CO₂/kWh, nagu on kindlaks määratud määruses (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetes, või mis paiskab õhku vähem kui 1 g CO₂/km, nagu on kindlaks määratud määruses (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetes;
- k) „vähese heitega raskeveok“ – muu kui heiteta raskeveok, mille CO₂-eriheide on alla 350 g CO₂/km, nagu on kindlaks määratud I lisa punktis 2.1;
- l) „kasutusotstarve“ – sihtkiirusetsükli, kandevõime, kere või haagise koostu ja muude asjakohaste näitajate kombinatsioon, mis iseloomustab sõiduki konkreetset kasutust ning mille alusel määratakse kindlaks raskeveoki ametlik CO₂-heite ja kütusekulu;
- m) „sihtkiirusetsükkel“ – sõidukijuhi soovitatav või liiklusoludega piiratud kiiruse kirjeldus, reisi jooksul läbitud vahemaa funktsioonina;
- n) „kandevõime“ – sõidukiga eri tingimustes veetavate kaupade või inimeste mass.

Artikkel 4 *Tootja keskmine CO₂-eriheide*

Alates 2020. aastast ja seejärel igal järgmisel kalendriaastal määrab komisjon artikli 10 lõikes 1 osutatud rakendusaktidega kindlaks iga tootja keskmise CO₂-eriheite g/tkm-tes eelneval aastal, lähtudes järgmisest:

- a) määruse (EL) .../2018 [monitoring & reporting HDV] kohaselt esitatud andmed asjaomasel aastal registreeritud uute tootja raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, kohta;
- b) CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsient, mis määratakse vastavalt artiklile 5.

Keskmine CO₂-eriheide arvutatakse vastavalt I lisa punktile 2.7.

Artikkel 5
Heiteta ja vähese heitega raskeveokid

1. Alates 2020. aastast ja seejärel igal järgmisel kalendriaastal määrab komisjon artikli 10 lõikes 1 osutatud rakendusaktidega iga tootja kohta kindlaks artikli 4 punktis b osutatud CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsiendi eelneva aasta jaoks.

CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsiendi puhul võetakse arvesse kalendriaastal tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega sõidukite, sealhulgas artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud kategooriatesse kuuluvate heiteta sõidukite, ning heiteta ja vähese heitega eriotstarbeliste veokite arvu ja CO₂-heidet.

CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsient arvutatakse vastavalt I lisa punktile 2.3.

2. Lõike 1 kohaldamisel arvestatakse heiteta ja vähese heitega sõidukeid järgmiselt:
 - (a) heiteta raskeveok arvestatakse kahe sõidukina;
 - (b) vähese heitega sõiduk arvestatakse kahe sõidukina sõltuvalt CO₂-eriheitest ja heitetaseme künnisväärtusest 350 g CO₂/km.
3. CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsient vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt 3 %. Artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud kategooriate raskeveokite CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite osakaal kõnealuses koefitsiendis vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt 1,5 %.

Artikkel 6
Tootja CO₂-eriheite sihttasemed

Alates 2026. aastast ja seejärel igal järgmisel kalendriaastal määrab komisjon artikli 10 lõikes 1 osutatud rakendusaktidega iga tootja kohta kindlaks eelneva kalendriaasta CO₂-eriheite sihttaseme. CO₂-eriheite sihttase on sõidukite kõikide allrühmade kohta saadud järgmiste väärtuste summa:

- a) CO₂-heitkoguste vähendamise eesmärk, nagu on vastavalt asjaoludele osutatud artikli 1 punktis a või b;
- b) CO₂-võrdlusheide;
- c) tootja sõidukite osakaal igas sõidukite allrühmas;
- d) iga allrühma kohta kehtiv aastase läbisõidu ja kandevõime osatähtsuse tegur.

CO₂-eriheite sihttasemed arvutatakse vastavalt I lisa punktile 4.

Artikkel 7
Heiteühikud ja -võlad

1. Selleks et kontrollida, kas tootja järgib CO₂-eriheite sihttasemeid aastatel 2025–2029, võetakse arvesse tema heiteühikuid või -võlgu, mis saadakse, kui tootja uute

raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, arv kalendriaastal korrutatakse järgmiste näitajate vahega:

- (c) tootja CO₂-heitekoguste trajektoor, nagu on osutatud lõikes 2, ja keskmine CO₂-eriheide, kui nende vahe on positiivne (edaspidi „heiteühik“);
- (d) tootja keskmine CO₂-eriheide ja CO₂-eriheite sihttase, kui see vahe on positiivne (edaspidi „heitevõlg“).

Heiteühikud omandatakse aastateks 2019–2029. Aastateks 2019–2024 omandatavaid ühikuid võetakse aga arvesse siis, kui määratakse kindlaks üksnes see, kas tootja järgib 2025. aasta CO₂-eriheite sihttasest.

Heitevõlad võetakse aastateks 2025–2029, kuid koguvõlg ei tohi ületada 5 % tootja 2025. aasta CO₂-eriheite sihttaseme ja asjaomase aasta uute raskeveokite arvu korrutisest (edaspidi „heitevõla piirmäär“).

2025. aastaks ja kõikideks järgnevateks aastateks kuni 2028. aastani omandatud heiteühikud ja võetud heitevõlad kantakse olemasolu korral üle ühest kalendriaastast teise kuni 2029. aastani, mil kõik allesjäänud heitevõlad tuleb likvideerida.

- 2. Lõike 1 punkti a kohane CO₂-heitekoguste trajektoor määratakse iga tootja kohta kindlaks kooskõlas I lisa punktiga 5.1, tuginedes artikli 1 teises lõigus osutatud CO₂-võrdlusheite ja kõnealuse artikli punktis a 2025. aastaks kehtestatud sihttaseme vahelisele lineaartrajektoorige ning 2025. aasta sihttaseme ja kõnealuse artikli punktis b 2030. aastaks kehtestatud sihttaseme vahelisele lineaartrajektoorige.

Artikkel 8

CO₂-eriheite sihttasemete järgimine

- 1. Kui leitakse, et tootja heide on mõnel konkreetsel kalendriaastal alates 2025. aastast ettenähtust suurem vastavalt lõikele 2, kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu, mis arvutatakse järgmise valemi abil:

(ülemäärase heite maks) = (ülemäärane heide x 6 800 eurot/gCO₂/tkm)

- 2. Tootja heide loetakse ülemääraseks kõigil järgmistel juhtudel:
 - (e) kui mis tahes kalendriaastal aastatel 2025–2028 ületab heitevõlgade summa, mida on vähendatud heiteühikute summa võrra, heitevõla piirmäära, mis on osutatud artikli 7 lõikes 1;
 - (f) kui 2029. aastal on heiteühikute summa võrra vähendatud heitevõlgade summa suurem kui null;
 - (g) kui alates 2030. kalendriaastast ületab tootja keskmine CO₂-eriheide tema CO₂-eriheite sihttaseme.

Ülemäärane heide konkreetsel kalendriaastal arvutatakse vastavalt I lisa punktile 6.

3. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks käesoleva artikli lõike 1 kohase ülemäärase heite maksu kogumise korra. Need rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusele.
4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse liidu üldeelarves tuluna.

Artikkel 9
Seireandmete kontrollimine

1. Tüübikinnitusasutused teatavad komisjonile viivitamata, kui kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heite väärtused kalduvad kõrvale väärtustest, mis on märgitud vastavustunnistusel või kliendi toimikus ja mis avastatakse määruse (EÜ) nr 595/2009 [artikli 5 lõike 4 punktis 1] osutatud korras tehtava kontrolli tulemusena.
2. Komisjon võtab neid kõrvalekaldeid arvesse tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel.
3. Komisjon võtab vastu üksikasjaliku korra, mille järgi teatada nendest kõrvalekalletest ja võtta neid arvesse keskmise CO₂-eriheite arvutamisel. Kõnealune kord võetakse vastu rakendusaktide kaudu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 10
Andmete avaldamine ja tootja tegevus

1. Komisjon avaldab iga aasta 31. oktoobriks vastuvõetavates rakendusaktides järgmiste näitajate loetelu:
 - a) alates 2020. aastast iga tootja keskmine CO₂-eriheide eelneval kalendriaastal, nagu on osutatud artiklis 4;
 - b) alates 2020. aastast CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsient, nagu on osutatud artiklis 5;
 - c) alates 2026. aastast iga tootja CO₂-eriheite sihttase eelneval kalendriaastal, nagu on osutatud artiklis 6;
 - d) alates 2020. aastast kuni 2030. aastani iga tootja CO₂-heitekoguste trajektoor, tema heiteühikud ja alates 2026. aastast tema heitevõlad eelneval aastal, nagu on osutatud artiklis 7;
 - e) alates 2026. aastast iga tootja ülemäärane heide eelneval kalendriaastal, nagu on osutatud artiklis 8;
 - f) alates 2020. aastast liidus eelneval kalendriaastal registreeritud kõigi uute raskeveokite keskmine CO₂-eriheide.

31. oktoobriks 2020 avaldatav loetelu peab sisaldama artiklis 1 osutatud CO₂-võrdlusheidet.

2. Komisjon võtab vastu delegeeritud õigusaktid kooskõlas artikliga 15, et kohandada käesoleva artikli lõikes 1 osutatud CO₂-võrdlusheidet järgmiselt:
 - a) kui kandevõime väärtusi on kohandatud kooskõlas artikli 12 lõike 1 punktiga c, siis vastavalt II lisa punktis 1 sätestatud korrale;
 - b) kui kohandustegur on kindlaks määratud kooskõlas artikli 12 lõikega 2, siis kohaldades kohandustegurit CO₂-võrdlusheite suhtes.

Komisjon avaldab kohandatud CO₂-võrdlusheite väärtused ja arvutab nende abil välja tootja CO₂-eriheite sihttasemed, mida kohaldatakse kõnealuseid väärtusi kohandavate delegeeritud õigusaktide jõustumisele järgnevatel aastatel.

Artikkel 11 *Tegelik CO₂-heide ja energiakulu*

1. Komisjon jälgib ja hindab seda, kas CO₂-heide ja kütusekulu näitajad, mis on kindlaks määratud määruse (EL) 2017/2400 kohaselt, on ka tegelikult esindavad. Ta tagab, et avalikkust teavitatakse selle esindavuse muutumisest aja jooksul.
2. Selleks tagab komisjon juurdepääsu tootjalt või riikide ametiasutustelt saadud usaldusväärsetele isikustamata andmetele raskeveokite tegeliku CO₂-heide ja energiakulu kohta.
3. Komisjon võib rakendusaktidega vastu võtta käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud meetmeid. Need rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusele.

Artikkel 12 *I ja II lisa kohandamine*

1. Tagamaks et tehnilised näitajad, mida kasutatakse tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamiseks vastavalt artiklile 4 ja CO₂-eriheite sihttasemete arvutamiseks vastavalt artiklile 6, vastavad tehnika ja kaubatranspordi logistika arengule, on komisjonil õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas artikliga 15, et kohandada järgmisi I ja II lisa sätteid:
 - (h) I lisa tabeli 1 kanded kabiini tüübi ja mootori võimsuse kohta ning kõnealuses tabelis osutatud mõisted „magamiskabiin“ ja „päevakabiin“;
 - (i) I lisa tabelis 2 esitatud kasutusotstarbe osatähtsus;
 - (j) kandevõimeväärtused, mis on esitatud I lisa tabelis 3, ja kandevõime kohandamise tegurid, mis on esitatud II lisa tabelis 1;
 - (k) I lisa tabelis 4 esitatud aastase läbisõidu väärtused.
2. Kui määruses (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetes sätestatud tüübikinnitusmenetlusi muudetakse nii, et käesoleva lõike kohaselt kindlaks määratud esindavate veokite CO₂-heide suureneb või väheneb rohkem kui 5 g

CO₂/km, kohandab komisjon kooskõlas artikli 10 lõike 2 punktiga b artikli 11 lõikes 1 osutatud CO₂-võrdlusheidet, mis arvutatakse II lisa punktis 2 esitatud valemi järgi.

Komisjon kehtestab artikli 14 lõikes 2 esitatud kontrollimenetlusega vastu võetavate rakendusaktidega meetodika, kuidas määratakse veokite allrühma üks või mitu esindavat veokit, sealhulgas nende statistiline osatähtsus, mille alusel kõnealune kohandus kindlaks määratakse, võttes arvesse määruse (EL) .../2018 kohaselt edastatud seireandmeid ja määruse (EL) 2017/2400 artikli 12 lõikes 1 loetletud sõidukite tehnilisi omadusi.

Artikkel 13 *Läbivaatamine ja aruandlus*

31. detsembriks 2022 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse tulemuslikkuse kohta ning vastavalt artiklile 1 määratava CO₂-heite vähendamise eesmärgi 2030. aastaks ja muude raskeveokiliikide, sealhulgas haagiste CO₂-heite vähendamise eesmärgid. Kõnealune aruanne sisaldab ka hinnangut eelkõige heiteta ja vähese heitega sõidukeid, eriti busse, hõlmavate käsitusviiside tulemuslikkuse kohta, võttes arvesse direktiivis 2009/33/EÜ³⁰ sätestatud eesmäärke, samuti hinnangut CO₂-heiteühikute süsteemi kohta ja selle kohta, kas on asjakohane kohaldada neid käsitusviise edasi 2030. aastal ja pärast seda, ning vajaduse korral lisatakse ettepanek muuta käesolevat määrust.

Artikkel 14 *Komiteemenetlus*

1. Komisjoni abistab määruse (EL) .../2018 [juhtimine] kohaselt moodustatud xxx komitee. See komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.
3. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

Artikkel 15 *Delegeeritud volituste rakendamine*

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Õigus võtta vastu artikli 10 lõikes 2 ja artikli 12 lõikes 1 osutatud delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 10 lõikes 2 ja artikli 12 lõikes 1 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud

³⁰ Keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv 2009/33/EÜ, muudetud direktiiviga .../.../EL.

hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 10 lõike 2 ja artikli 12 lõike 1 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 16

Määruse (EÜ) nr 595/2009 muutmine

Määruse (EÜ) nr 595/2009 artikli 5 lõikesse 4 lisatakse punkt l:

- „l) menetlus, et asjakohaste ja esindavate proovide alusel kontrollida, kas registreeritud ja kasutusele võetud sõidukid vastavad CO₂-heite ja kütusekulu näitajatele, mis on kindlaks määratud käesoleva määrusega ja selle rakendusmeetmetega;“.

Artikkel 17

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnnendal 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
- 1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise (ABM/ABB) struktuurile
- 1.3. Ettepaneku/algatuse liik
- 1.4. Eesmärgid
- 1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendus
- 1.6. Meetme kestus ja finantsmõju
- 1.7. Kavandatud eelarve täitmise viisid

2. HALDUSMEETMED

- 2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad
- 2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem
- 2.3. Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmise meetmed

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

- 3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub
- 3.2. Hinnanguline mõju kuludele
 - 3.2.1. *Üldine hinnanguline mõju kuludele*
 - 3.2.2. *Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele*
 - 3.2.3. *Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele*
 - 3.2.4. *Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga*
 - 3.2.5. *Kolmandate isikute rahaline osalus*
- 3.3. Hinnanguline mõju tuludele

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise (ABM/ABB) struktuurile³¹

34: Kliimameetmed

1.3. Ettepaneku/algatuse liik

☒ Ettepanek/algatus käsitleb **uut meetet**

☐ Ettepanek/algatus käsitleb **uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest**³²

☐ Ettepanek/algatus käsitleb **olemasoleva meetme pikendamist**

☐ Ettepanek/algatus käsitleb **ümbersuunatud meetet**

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Komisjoni mitmeaastased strateegilised eesmärgid, mida ettepaneku/algatuse kaudu täidetakse

Ettepanek kujutab endast kolmanda liikuvuspaketi peamist õiguslikku meetet. Sellega toetatakse komisjoni poolt 2016. aastal vastu võetud vähese heitega liikuvust käsitleva Euroopa strateegia ja selle tegevuskava rakendamist, et suurendada raskeveokite (st veoautode ja busside) kütusesäästlikkust ja vähendada nende heidet.

Ettepanek aitab liidul täita kohustust vähendada liidusisest heidet 2030. aastaks vähemalt 40 % võrreldes 1990. aastaga.

1.4.2. Erieesmärgid ning asjaomased tegevusalad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise süsteemile

Erieesmärk nr 3

Liidu transpordisektori CO₂-heite täiendav vähendamine ühtlustatud meetmete väljatöötamise ja rakendamise abil (koostöös muude peadirektoraatidega, nt

³¹ ABM: tegevuspõhine juhtimine; ABB: tegevuspõhine eelarvestamine.

³² Vastavalt finantsmääruse artikli 54 lõike 2 punktile a või b.

liikuvuse ja transpordi peadirektoraat (DG MOVE), siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEde peadirektoraat (DG GROW) ...)

Asjaomased tegevusalad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise süsteemile

ABB Tegevusala 34 02 – Liidu ja rahvusvahelise tasandi kliimameetmed

ABB Tegevusala 07 02 – Liidu ja rahvusvahelise tasandi keskkonnapoliitika

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

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

Ettepanekuga kehtestatakse liidu turule lastud uute raskeveokite CO₂-heite normid.

Ettepanek:

- aitab vähendada raskeveokite sektori CO₂-heidet;
- vähendab veoettevõtjate tegevuskulusid ja/või tarbijate kaubaveokulusid;
- aitab Euroopa raskeveokitööstusel hoida oma tehnoloogilist ja uuenduslikku juhtpositsiooni.

1.4.4. Tulemus- ja mõjunäitajad

Täpsustage, milliste näitajate alusel hinnatakse ettepaneku/algatuse elluviimist.

Näitaja 1. Sertifitseerimist käsitlevate õigusaktide alusel liidus registreeritud uute raskeveokite aastane keskmine CO₂-heide ja kütusekulu sõidukiklassi, tootja ja liikmesriigi kohta.

Näitaja 2. Suurenenud innovatsioon, mõõdetuna uute patentide arvuna, mis Euroopa raskeveokite tootjad on esitanud seoses kulutõhusate tehnoloogialahenduste ja heiteta või vähese heitega sõidukitega.

Näitaja 3. Tööhõive taset jälgitakse avalikult kättesaadavate Eurostati statistiliste andmete alusel, mis käsitlevad valdkondlikku tööhõivet liidus.

Näitaja 4. Õhukvaliteedi jälgimine õhusaasteainete andmete alusel, mis Euroopa Keskkonnaamet esitab andmebaasi AirBase³³.

Näitaja 5. Energiajulgeoleku paranemist jälgitakse Eurostati statistiliste andmete alusel, mis käsitlevad kütuste, sealhulgas transpordikütuste importi.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendus

1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused

Uute liidus registreeritud raskeveokite tootjad peaksid:

- järgima kehtestatud CO₂-eriheite sihttasemeid;
- esitama komisjonile andmed standarditud seadmetega mõõdetud tegeliku kütusekulu kohta;

³³

AirBase on andmebaas, kuhu Euroopa Keskkonnaamet kogub õhukvaliteeti käsitlevaid andmeid Euroopa õhusaaste ja kliimamuutuste leevendamise teemakeskuse kaudu. Andmebaas sisaldab õhukvaliteedi seireandmeid ja teavet, mida esitavad osalevad liidu liikmesriigid. Õhukvaliteedi andmebaas koosneb õhukvaliteedi mõõteandmete mitmeaastaste aegriidide andmetest ning statistilistest andmetest paljude õhusaasteainete kohta.

– kontrollima kasutusel olevate veokite vastavust ning edastama tulemused komisjonile.

1.5.2. ELi meetme lisaväärtus

Uute raskeveokite ja transporditeenuste turud toimivad ELi tasandil ning need on ühisturu lahutamatu osa. Liidu tasandil kehtestatud heitenormidega välditakse turu killustumist ja konkurentsimoonusi ning need on üksikute liikmesriikide tasandil võetud meetmetest kulutõhusamad.

Autotööstus vajab võimalikult suurt õiguskindlust, et teha suuri kapitaliinvesteeringuid, mis on vajalikud, et muuta uued veokid võimalikult kütusesäästlikuks, ning veelgi vajalikumad uutele primaarenergia allikatele üleminekuks. Normid tagavad pikaajaliseks planeerimiseks vajaliku kindluse ning neid ei saa rakendada sama tõhusalt ja kindlalt liikmesriikide tasandil.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

Liidus kergsõidukitele, st sõiduautodele ja kaubikutele kehtestatud kohustuslikud CO₂-heite normid on suurendanud kütusesäästlikkust ja vähendanud CO₂-heidet.

Kehtivate määruste hindamisel leiti, et õigusaktid on endiselt asjakohased, üldiselt sidusad ning on märkimisväärselt aidanud vähendada heidet ning on samas kehtestatud sihttasemete järgimisel kulutõhusamad, kui algselt eeldati.

Uute raskeveokite kavandatud CO₂-heite normid põhinevad kergsõidukite heitenormide rakendamisel saadud kogemustel. Nagu sõiduautode ja kaubikute puhulgi, nähakse ette mitu paindlikku lahendust, et tagada normide kulutõhus rakendamine. Raskeveokite sektori eripära tõttu on raskeveokite CO₂-heite normide puhul siiski vajalikud ka mõned uued elemendid.

1.5.4. Kooskõla ja võimalik koostoime muude asjaomaste meetmetega

Ettepanek on kooskõlas olemasolevate ELi liikuvuspoliitika meetmetega, mille hulka kuuluvad muu hulgas sellised meetmed nagu ELi tüübikinnituse süsteem, sertifitseerimismäärus,³⁴ seire- ja aruandlusmäärus,³⁵ nn Eurovignette'i direktiiv,³⁶ lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmete direktiiv,³⁷ keskkonnahoidlike sõidukite direktiiv³⁸ ja kütusekvaliteedi direktiiv.

³⁴ Komisjoni määrus (EL) 2017/2400.

³⁵ COM(2017) 0279 final.

³⁶ Direktiiv 2011/76/EL.

³⁷ Direktiiv 2015/719/EL.

³⁸ Direktiiv 2009/33/EÜ.

1.6. Meetme kestus ja finantsmõju

☐ **Piiratud kestusega** ettepanek/algatus

- ☐ Ettepanek/algatus hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA
- ☐ Finantsmõju avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA

☒ **Piiramatu kestusega** ettepanek/algatus

- rakendamise käivitumisperiood algab alates 2019. aastast ja on piiramata kestusega.
- Sellele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Kavandatud eelarve täitmise viisid³⁹

☒ **Otsene eelarve täitmine** komisjoni poolt

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

☐ **Eelarve täitmine koostöös** liikmesriikidega

☐ **Kaudne eelarve täitmine**, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

- ☐ kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;
- ☐ rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende esindajatele (täpsustage);
- ☐ Euroopa Investeerimispankale (EIP) ja Euroopa Investeerimisfondile (EIF);
- ☐ finantsmääruse artiklites 208 ja 209 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 ja kes esitavad piisavad finantstagatised;
- ☐ isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ÜVJP erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.
- *Mitme eelarve täitmise viisi valimise korral esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.*

³⁹ Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud veebisaidil: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

Märkused

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad

Täpsustage tingimused ja sagedus.

Õigusakti tegelikku mõju jälgitakse ja hinnatakse selliste näitajate alusel, mis on välja töötatud õigusaktis sätestatud konkreetsete eesmärkide saavutamiseks (näitajate kohta vt täpsemalt punkt 1.4.4).

2022. aastaks ette nähtud õigusakti vahehindamine võimaldab komisjonil hinnata õigusakti tõhusust ja teha vajaduse korral muudatusettepanekuid.

Kavandatud raskeveokite CO₂-heite seiret ja aruandlust käsitleva määruse kohaselt kogub komisjon andmeid CO₂-heite ja kütusekulu kohta sertifitseerimismenetluse käigus. Seega on seire tihedalt seotud sertifitseerimisprotsessiga ning modelleerimisvahendi VECTO kasutamise ja haldamisega.

Lisaks pakutakse CO₂-heite normide kehtestamise ettepanekus välja võimalus täiendada määrust, mis käsitleb raskeveokite CO₂-heite seiret ja aruandlust, järgmise kahe seiremeetmega:

- 1) tootjate poolt kohustuslike standarditud seadmete näitude alusel tegeliku kütusekulu kohta esitatud andmete kogumine, avaldamine ja seire;
- 2) kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimine ning kohustus teatada kõrvalekalletest tüübikinnituse väärtustest, mida saab lahendada parandusmehhanismi abil.

Täiendavad seiremeetmed aitavad tugevdada järelevalvet ning tagavad kavandatud seadusandliku algatuse tõhususe.

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem

2.2.1. Tuvastatud ohud

Tõhus seire sõltub hästitoimivast sertifitseerimismenetlusest ja usaldusväärsetest heiteandmetest, mis on saadud VECTO vahendiga, mida kasutatakse raskeveokite CO₂-heite seiret ja aruandlust käsitleva määruse rakendamisel.

Oht, et raskeveokite CO₂-heite seiret ja aruandlust käsitleva määruse rakendamisel esitatakse valed heiteandmed või et tootjad või liikmesriigid hilinevad aruannete esitamisega, võib põhjustada probleeme CO₂-heite normide rakendamisel.

2.2.2. Teave loodud sisekontrollisüsteemi kohta

Ettenähtud kontrollimeetodid on sätestatud finantsmääruses ja selle kohaldamise eeskirjades.

2.2.3. *Kontrolliga kaasnevate kulude ja sellest saadava kasu hinnang ning veariski taseme prognoos*

Ei kohaldata

2.3. Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmise meetmed

Täpsustage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed.

Lisaks finantsmääruse kohaldamisele pettuste ja eeskirjade eiramise ärahoidmise eesmärgil nähakse ettepanekuga ette rahalised karistused konkreetsete CO ₂ -heite sihttasemete mittejärgimisel. Peale selle, nagu on selgitatud eespool punktis 2.1, nähakse ettepanekuga ette tegeliku kütusekulu kontrollimine ja kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimine ning parandusmehhanism tegelike ja tüübikinnitusandmete oluliste erinevuste puhuks. Need meetmed tagavad ettepaneku tulemuslikkuse ning vähendavad eeskirjade eiramise ohtu.

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

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

- Olemasolevad eelarveread

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriikide kaupa ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa.

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Assigneerin gute liik	Rahaline osalus			
	Nr [2][Nimetus: Loodusvarad]	Liigendatu d/liigendam ata ⁴⁰	EFTA riigid ⁴¹	Kandidaatri igid ⁴²	Kolmand ad riigid	Finantsmääruse artikli 21 lõike 2 punkti b tähtsuses
2	34 02 01: Kasvuhoonegaaside heite vähendamine (olukorra leevendamine)	Liigendat ud	EI	EI	EI	EI

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriikide kaupa ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa.

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Assigneerin gute liik	Rahaline osalus			
	Nr [...][Nimetus]	Liigendatu d/liigendam ata	EFTA riigid	Kandidaatri igid	Kolmand ad riigid	Finantsmääruse artikli 21 lõike 2 punkti b tähtsuses
	[...][XX.YY.YY.YY]		JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

⁴⁰ Liigendatud = liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

⁴¹ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

⁴² Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaatriigid.

3.2. Hinnanguline mõju kuludele

[Selle punkti täitmisel tuleks kasutada [haldusala eelarveandmete tabelit](#) (käesoleva finantsselgituse lisas esitatud teine dokument) ja laadida see üles CISNETi võrku talitustevahelise konsulteerimise eesmärgil.]

3.2.1. Üldine hinnanguline mõju kuludele

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Nr 2	Jätkusuutlik majanduskasv: loodusvarad
---	------	--

Euroopa Komisjon ⁴³			Aasta 2019 ⁴⁴	Aasta 2020	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			KOKKU 2019–2020
• Tegevusassigneeringud										
34.02.01.	Kulukohustused	(1)	0,500	0,500						1,000
	Maksed	(2)	0,500	0,500						1,000
Eelarverida nr	Kulukohustused	(1a)								
	Maksed	(2a)								
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud ⁴⁵										
Eelarverida nr		(3)								
Euroopa Komisjoni assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1 + 1a + 3	0,500	0,500						1,000
	Maksed	= 2 +	0,500	0,500						1,000

⁴³ Asjaomased talitused: DG CLIMA, DG GROW, JRC

⁴⁴ Aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist.

⁴⁵ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

		2a								
		+3								

• Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,500	0,500						1,000
	Maksed	(5)	0,500	0,500						1,000
• Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 2 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 4 + 6	0,500	0,500						1,000
	Maksed	= 5 + 6	0,500	0,500						1,000

Juhul kui ettepanek/algatus mõjutab mitut rubriiki:

• Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)								
	Maksed	(5)								
• Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–4 assigneeringud KOKKU (võrdlussumma)	Kulukohustused	= 4 + 6	0,500	0,500						1,000
	Maksed	= 5 + 6	0,500	0,500						1,000

Rubriigis 2 taotletud tegevusassigneeringud eraldatakse programmi LIFE olemasolevatest vahenditest (kliimameetmete allprogrammi raames).

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	5	„Halduskulud“
---	----------	---------------

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2019	Aasta 2020	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			KOKKU 2019–2020
Euroopa Komisjon									
• Inimressursid		0,429	0,429						0,858
• Muud halduskulud		0,015	0,015						0,030
Euroopa Komisjon KOKKU	Assigneeringud	0,444	0,444						0,888

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 5 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)	0,444	0,444						0,888
---	--	-------	-------	--	--	--	--	--	--------------

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2019 ⁴⁶	Aasta 2020	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			KOKKU 2019–2020
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–5 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	0,944	0,944						1,888
	Maksed	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ Aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist.

3.2.2. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele

- ☐ Ettepanek/algatus ei hõlma tegevusassigneeringute kasutamist
- ☒ Ettepanek/algatus hõlmab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Täpsustage eesmärgid ja väljundid			Aasta 2019		Aasta 2020		Aasta N+2		Aasta N+3		Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						KOKKU 2019–2020	
	VÄLJUNDID																	
	↓	Väljundi liik ⁴⁷	Keskmine kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv	Kulu	Väljundite arv kokku
ERIEESMÄRK nr 3 ⁴⁸ ...																		
Väljund	Teenus	0,500	1		1	0,500												1,000
Väljund																		
Väljund																		
Erieesmärk nr 1 kokku																		
ERIEESMÄRK nr 2 ...																		
Väljund																		
Erieesmärk nr 2 kokku																		

⁴⁷ Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutatavaid teenuseid (nt: rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

⁴⁸ Vastavalt punktis 1.4.2 nimetatud erieesmärkidele.

KULUD KOKKU	1	0,500	1	0,500												1,000
-------------	---	-------	---	-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele

3.2.3.1. Kokkuvõte

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

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta 2019	Aasta 2020	Aasta 2022	Aasta 2023	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		KOKKU
--	---------------	---------------	---------------	---------------	---	--	-------

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 5							
Inimressursid	0,429	0,429					0,858
Muud halduskulud	0,015	0,015					0,030
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 5 kokku	0,444	0,444					0,888

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 5⁴⁹ välja jäävad kulud							
Inimressursid	0	0					0
Muud halduskulud	0	0					0
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 5 välja jäävad kulud kokku	0	0					0

KOKKU	0,444	0,444					0,888
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

Personali ja muude halduskuludega seotud assigneeringute vajadused kaetakse asjaomase peadirektoraadi poolt kõnealuse meetme haldamiseks juba antud ja/või ümberpaigutatud assigneeringute raames, täiendades neid vajaduse korral lisaassigneeringutega, mida võidakse anda haldavale peadirektoraadile iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades eelarvepiirangutega.

⁴⁹ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

3.2.3.2. Hinnanguline personalivajadus

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

hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina

	Aasta 2019	Aasta 2020	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajasta da kogu finants mõju kestust (vt punkt 1 .6)
• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)					
34 01 01 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)	3	3			
XX 01 01 02 (delegatsioonides)					
XX 01 05 01 (kaudne teadustegevus)					
10 01 05 01 (otsene teadustegevus)					
• Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud TÖÖTAJAD)⁵⁰					
34 01 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)	0	0			
XX 01 02 02 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja riikide lähetatud eksperdid)					
XX 01 04 aa⁵¹	– peakorteris				
	– delegatsioonides				
XX 01 05 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)					
10 01 05 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)	0	0			
Muu eelarverida (täpsustage)					
KOKKU	3	3			

XX osutab asjaomasele poliitikavaldkonnale või eelarvejaotisele.

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

Ülesannete kirjeldus:

⁵⁰ Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored eksperdid delegatsioonides.

⁵¹ Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiiri arvestades (endised BA read).

Ametnikud ja ajutised töötajad	Alates 2019. aastast on vaja kolme täiendavat AD ametnikku, kes vastutavad asjaomaste rakendusaktide koostamise eest ning tagavad määruse tõhusa rakendamise, järelevalve ja hindamise ning vastutavad vajalike küsimuste lahendamise eest seoses VECTO vahendi kasutamise ning sertifitseerimisprotsessi haldamisega. Konkreetseid ülesandeid on üksikasjalikult kirjeldatud allpool. 1. Määruse rakendamisega seotud ülesanded: a. iga tootja jaoks CO₂-heite sihttasemete ning heiteühikute ülekandmiseks krediitdiliinide kehtestamine; b. ülekandmis- ja laenumenetluste korraldamine, järelevalve ja kontroll; c. heiteta ja vähese heitega sõidukitega seotud stiimulite süsteemi korraldamine, järelevalve ja kontroll; d. 2022. aastal toimuva läbivaatamise süsteemi väljatöötamine ja rakendamine – sihttasemete, krediitdiliinide, kohaldatavate ülemmäärade, kohaldamisala laiendamise jne läbivaatamine; e. järelevalve tegelikult tekkiva heite kohta andmete kogumise, avaldamise ja seire üle. Vajaduse korral parandusmeetmete kindlaksmääramine ja kontroll; f. kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimise tulemuste järelevalve ja analüüs. Vajaduse korral parandusmeetmete kindlaksmääramine ja kontroll; g. iga-aastane ja mitmeaastane vastavushindamine, sealhulgas trahvide määramine ja sissenõudmine. 2. Määruse rakendamise järelevalve ja hindamisega seotud ülesanded: 3. VECTO vahendiga seotud ülesanded: a. vahendi edasiarendamine, et rakendada nn kiirmenetluses uusi uuenduslikke tehnoloogialahendusi; b. pärast VECTO kiirmenetluse kehtestamist selle haldamine (nii nagu ökoinnovatsiooni puhul kergsõidukite valdkonnas); c. VECTO kasutusala laiendamine bussidele, väiksematele veokitele ja veokite tegelikele kerekonstruktsioonidele; d. keskselt veebiplatvormil toimiva VECTO vahendi haldamine, mis võib olla vajalik mitmeetapilise tüübikinnitamise puhul (busside ning tegeliku kerekonstruktsiooni tüübisertifitseerimine), koos klientide teavitamise (erinevate sõidukite võrdlev matkimine lähtuvalt kohandatud kasutusotstarbest) ja sõltumatu katsetamisega
--------------------------------	--

	(kontrollmatkimised); e. VECTOt toetavate lisavahendite haldamine, näiteks turul müüdavate arvutusliku hüdrodünaamika vahendite tüübikinnitusprotsessi juhtimine või arvutusliku hüdrodünaamika võrdlusvahendi komisjonipoolse väljatöötamise juhtimine; f. piisavalt põhjalike teadmiste omandamine koos vajaliku töötajate varuga, tagamaks et: i. komisjon saab VECTOt välistöövõtjatest sõltumata pidevalt kasutada; ii. arendamispakkumisi saab kirjeldada piisavalt põhjalikult ja üksikasjalikult (näiteks üksikute programmimoodulite kirjeldus funktsionaalsel tasandil), et see oleks saavutatav suure hulga pakkujate jaoks, sealhulgas nende jaoks, kelle puuduvad varasemad teadmised VECTO vahendist. 4. Sertifitseerimismenetlusega seotud ülesanded: a. tagamine, et menetlust ajakohastatakse õigel ajal ning et see hõlmab elemente, mis on vajalikud CO₂-heite normide nõuetekohaseks rakendamiseks; b. VECTO kiirmenetluse toetamine, et rakendada uusi tehnoloogialahendusi. Kuigi eespool punktides 3 ja 4 nimetatud ülesanded on seotud aruandlust ja seiret käsitleva määruse ja sertifitseerimismääruse rakendamisega, on need erinevad ning täiendavad ülesandeid, mida praegu selle valdkonna töötajad täidavad. Esimesena nimetatud määruse rakendamiseks paluti kahel Euroopa Keskkonnaameti lepingulisel töötajal toetada aruandlussüsteemi rakendamist ning kvaliteedi tagamise ja andmete kvaliteedi kontrollimise süsteemi väljatöötamist. Teisena nimetatud määruse rakendamiseks on vaja lisatöötajaid, kellel on konkreetsed teadmised VECTO kohta, et sertifitseerimismäärust ajakohastada.
Koosseisuvälised töötajad	Puuduvad

3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

- ☒ Ettepanek/algatus on kooskõlas kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga.
- ☐ Ettepanekuga/algatusega kaasneb mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi ümberplaneerimine.

Selgitage ümberplaneerimist, osutades asjaomastele eelarveridadele ja summadele.

[...]

- ☐ Ettepanek/algatus eeldab paindlikkusinstrumendi kohaldamist või mitmeaastase finantsraamistiku läbivaatamist.

Selgitage vajalikku toimingut, osutades asjaomastele rubriikidele, eelarveridadele ja summadele.

[...]

3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

- Ettepanek/algatus ei hõlma kolmandate isikute poolset kaasrahastamist.
- Ettepanek/algatus hõlmab kaasrahastamist, mille hinnanguline summa on järgmine:

assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N	Aasta N+1	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			Kokku
Täpsustage kaasrahastav asutus								
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU								

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

- ☒ Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele
- ☐ Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:
 - ☐ omavahenditele
 - ☐ mitmesugustele tuludele

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida:	Jooksva aasta eelarves kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju ⁵²						
		Aasta N	Aasta N+1	Aasta N+2	Aasta N+3	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
Artikkel								

Mitmesuguste sihtotstarbeliste tulude puhul täpsustage, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

Määrus on koostatud nii, et sellega on tagatud, et kõik tootjad järgivad eeskirju täielikult. Seetõttu ei eeldata, et artiklis 8 ette nähtud ülemäärase heite maksust saadakse tulu. Aga kui kõnealuse artikli rakendamisega teenitakse siiski tulu, kantakse see ELi üldeelarvesse. Ettepanekule lisatud mõjuhinnangus on ette nähtud ülemäärase heite kogumaksu võimalikud määrad, mille tasumist võidakse nõuda, kui eeskirju ei järgita.

Täpsustage tuludele avaldatava mõju arvutusmeetod.

[...]

⁵² Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral peab märgitud olema netosumma, st brutosumma pärast 25 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.