



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 2. juuni 2017
(OR. en)

9939/17

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0111 (COD)

CLIMA 166
ENV 570
TRANS 245
MI 473
CODEC 974

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	1. juuni 2017
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2017) 279 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS uute raskeveokite CO ₂ -heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2017) 279 final.

Lisatud: COM(2017) 279 final

Brüssel, 31.5.2017
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• ETTEPANEKU PÕHJUSED JA EESMÄRGID

Praeguse komisjoni peamine poliitiline eesmärk on luua töökohti, majanduskasvu ja investeringuid ning minna selles kontekstis üle puhtale energiale kõigi eurooplaste jaoks. Selle aluseks on investeerimiskava, mille eesmärk on Euroopa taasindustrialiseerimine, võttes aluseks uued ärimudelid ning tipptasemel tehnoloogia. Keskpikas ja pikas perspektiivis on eesmärk minna üle vähese CO₂-heitega ringmajandusele.

Transpordisektoris, eeskätt seoses veoautode ja bussidega (st raskeveokitega), on komisjoni eesmärk tagada euroopa kodanikele ja ettevõtjatele juurdepääs õiglasele, säästvale ja konkurentsivõimelisele transpordile.

ELi turule lastud uute raskeveokite CO₂-heidet ja kütusekulu ei ole siiaani sertifitseeritud, nende kohta ei ole andmeid kogutud ega esitatud. Sellise teabelüngaga kaasnevad järgmised kolm raskeveokitega seotud probleemi:

- (1) ***Kasutamata jäetud võimalused kujundada poliitikat, millega vähendada kütusele kulutatud summasid transpordiettevõtjate jaoks.*** Kütusele tehtud kulutused võivad kaubaveoettevõtjate jaoks moodustada rohkem kui neljandiku nende tegevuskuludest¹ ning kütuse ostmisel on peamiseks kriteeriumiks kütusesäästlikkus. Viimastel kümnenditel on raskeveokite kütusesäästlikkus küll paranenud, kuid paljudel rohkem kui poolest miljonist transpordiettevõttest, mis on enamasti väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted (VKEd), ei ole ikka veel juurdepääsu standardiseeritud teabele, et hinnata kütusesäästlikkuse suurendamise tehnoloogiaid, võrrelda veoautosid parimal teabel põhineva ostuotsuse tegemiseks ning vähendada kütusekulusid. Aja jooksul on kütuse kokkuhoiu võimaluste kasutamata jätmise kumulatiivselt suurendanud ELi sõltuvust fossiilkütuste impordist, mis omakorda tähendab seda, et kütuseimporti ei ole olnud võimalik vähendada.
- (2) ***Suurenev konkurents sõidukitootjate vahel.*** Ettevõtjate andmete põhjal tekitas veoautode eksport 2015. aastal kaubandusbilansi ülejäägi summas 5,1 miljardit eurot. ELi raskeveokite tootmise sektor on osa autotööstusest, mille arvel on 12,1 miljonit otsest ja kaudset töökohta Euroopas (5,6 % kogu ELi tööhõivest)². ELi raskeveokite tootjad seisavad silmitsi kasvava üleilmse konkurentsivõimega. Sellised olulised turud nagu USA, Kanada, Jaapan ja Hiina on viimastel aastatel rakendanud sertifitseerimise ja kütusesäästlikkuse meetmeid kütusekulu ja/või heitenormide kujul, et ergutada innovatsiooni ja suurendada kiiresti sõidukite tõhusust. Linnabusside turul suureneb konkurents eelkõige Hiinas toodetud elektrisõidukite valdkonnas. Praeguse turupositsiooni säilitamiseks peab sektor pidama sammu tehnoloogiliste täiustustega nendel turgudel.
- (3) ***Takistused raskeveokite sektori kasvuhoonegaaside heite vähendamise poliitika kujundamisel.*** ELi raskeveokite sektor on oluline kasvuhoonegaaside heite allikas.

¹ Kütusekulu hindamise uuringud, mida on kirjeldatud punktis 5.6 ja käesolevale dokumendile lisatud mõjuhindangu (SWD(2017)XXX) 8. lisas.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

2014. aastal moodustas raskeveokite kasvuhoonegaaside heide 5 % kogu ELi heitest, viiendiku kogu transpordiheitest ning umbes neljandiku maanteetranspordi heitest³. Aastatel 1990–2014 suurenes transpordisektori kasvuhoonegaaside koguheidet⁴ 20 % ning raskeveokite heide 14 %⁵. Kui ei võeta täiendavaid meetmeid, suureneb süsinikdioksiidi (CO₂) heide prognooside kohaselt aastatel 2010–2030 kuni 10 %⁶. Samal ajal on EL püstitanud 2030. aastaks kaugeleulatuvad kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärgid, mille täitmise peab transpordisektor panustama. Üldine ELi sisene eesmärk on vähendada 2030. aastaks heidet vähemalt 40 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Üldeesmärk on jagatud kulutõhususest lähtuvalt eesmärkideks, mille kohaselt vähendatakse 2030. aastaks heidet võrreldes 2005. aasta tasemega ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga (ELi HKS) hõlmatud sektorites 43 % ja selle süsteemi välistes sektorites 30 %. Liikmesriikide transpordiheidet jääb vahemikku 21 %–69 % riigi koguheidest ELi HKSiga hõlmamata sektorites, mille suhtes kohaldatakse jõupingutuste jagamise määrust. Kuigi 2030. aastaks ei ole püstitatud sektoripõhiseid eesmärke, peab transpordisektor sarnaselt ehitus-, põllumajandus- ja jäätmesektoriga panustama, et saavutada ELi HKSiga hõlmamata sektorite heite vähendamise eesmärk vastavalt jõupingutuste jagamise määrusele.

See on põhjus, miks komisjon on teabelünga täitmiseks võtnud meetmeid.

Esiteks on komisjon välja töötanud modelleerimistarkvara – sõiduki energiatarbimise arvutamise vahendi (*Vehicle Energy Consumption Calculation Tool*, VECTO), mille abil on võimalik välja arvutada uute raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heidet võrreldaval ja kulutõhusal viisil.

Teiseks tegi komisjon ettepaneku võtta vastu uus määrus (nn sertifitseerimismäärus) uute raskeveokite CO₂-heidet ja kütusekulu mõõtmise kohta olemasolevate tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide alusel⁷. Komisjoni sertifitseerimismääruse kohaldamisel tuleb määruse kohaldamisalasse kuuluva ja ELi turule lastud iga uue raskeveoki puhul arvutada modelleerimistarkvara VECTO abil välja selle CO₂-heidet ja kütusekulu. Modelleerimist teostavad sõidukitootjad ise sõiduki osi käsitlevate sertifitseeritud sisendandmete ja selliste sisendandmete hankimist, haldamist ja kohaldamist käsitleva sertifitseeritud protsessi alusel.

Sertifitseerimisega täidetakse osaliselt teabelünk. Teave konkreetse sõiduki tõhususe kohta avaldatakse üksnes kõnealuse sõiduki ostjale ja selle riigi ametiasutustele, kus sõiduk on registreeritud.

Kolmandaks teeb komisjon ettepaneku, milles käsitletakse sertifitseerimismenetlusega hõlmatud raskeveokite CO₂-heidet seiret ja aruandlust. Ettepaneku eesmärk on täita teabelünk ja muuta turg täielikult läbipaistvaks. Selle kolmanda meetme kohaselt tuleks kõiki asjaomaseid andmeid, mille tootjad on sertifitseerimismetoodika alusel välja arvutanud, kontrollida, need esitada ja ELi tasandil avaldada. Sel viisil muutuksid andmed kättesaadavaks kõikidele sidusrühmadele.

³ Kasvuhoonegaaside 2016. aasta inventuuriandmed, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Sealhulgas rahvusvaheline lennundus, kuid välja arvatud rahvusvaheline meretransport.

⁵ Kasvuhoonegaaside 2016. aasta inventuuriandmed, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ ELi 2016. aasta võrdlusstsenaarium: energia, transpordi ja kasvuhoonegaaside heite suundumused aastani 2050.

⁷ Direktiiv 2007/46/EÜ, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

See annaks transpordiettevõtjatele juurdepääsu teabele eri marki, kuid samade omadustega veoautode tõhususe kohta, mis aitaks neil teha teadlikumaid otsustusi.

Sõidukitootjad saaksid võrrelda oma veokite tõhusust muud marki veokite tõhususega, mis stimuleeriks innovatsiooni.

Riigi ametiasutustel oleks juurdepääs põhjalikele andmetele, mille alusel kujundada ja rakendada meetmeid kütusesäästlikemate veoautode kasutamise edendamiseks, näiteks maksustamise ja teemaksude kaudu. See ei oleks võimalik, kui liikmesriikidel oleks juurdepääs vaid nende territooriumil registreeritud sõidukite VECTO andmetele. Lisaks võimaldaks see andmeid analüüsida, nt hinnata teatava tehnoloogia kasutamise taset.

Samuti on see vajalik raskeveokite CO₂-heite normide rakendamiseks ja täitmise tagamiseks tulevikus. Seire- ja aruandlussüsteem on eriti vajalik sellistele tulevastele normidele vastavuse hindamiseks, nagu seda tehakse sõiduautode ja kaubikute puhul.

- **KOOSKÕLA POLIITIKAVALDKONNAS PRAEGU KEHTIVATE ÕIGUSNORMIDEGA**

Ettepanekuga rakendatakse raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite vähendamise 2014. aasta teatistes käsitletud strateegiat. Raskeveokite strateegias tehti teatavaks rakendusmeede, millega nähakse ette menetlus ELi turule lastud uute raskeveokite VECTO abil arvutatud CO₂-heite sertifitseerimiseks, ning kõnealuse heite seiret ja aruandlust käsitleva õigusakti ettepanek.

Käesoleva ettepanekuga rakendatakse ka Euroopa 2016. aasta vähese heitega liikuvuse strateegiat, mille eesmärkide hulka kuulub maanteetranspordi kasvuhoonegaaside heite vähendamine 2050. aastaks vähemalt 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning õhusaasteainete heite märkimisväärne vähendamine. Strateegias märgitakse lisaks, et komisjon kiirendab CO₂-heite normide kujundamise eri võimaluste analüüsi, et valmistada ette õigusakti ettepanek praeguse komisjoni volituste ajal.

Samuti aitab käesolev ettepanek töötada välja meetodika, mille alusel kehtestada uutele raskeveokitele erinevad taristu kasutamise maksud vastavalt nende CO₂-heitele. Sellega toetatakse Eurovignette'i direktiivi läbivaataamist.

- **KOOSKÕLA MUUDE LIIDU TEGEVUSPÕHIMÕTETEGA**

Käesolev ettepanek on kooskõlas ELi 2030. aasta kliima- ja energiapoliitika raamistiku alusel võetud kohustusega vähendada ELi sisest heidet 2030. aastaks vähemalt 40 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Osana selle kohustuse täitmisest tegi komisjon 2016. aasta juulis ettepaneku võtta vastu määrus liikmesriikide kasvuhoonegaaside heite vähendamise iga-aastaste siduvate eesmärkide kohta ajavahemikul 2021–2030 (jõupingutuste jagamise määrus) ELi HKSiga hõlmamata sektorites (st transport, ehitus, põllumajandus ja jäätmed).

Käesolev ettepanek on kooskõlas ka komisjoni 2016. aasta ettepanekuga vaadata läbi energiatõhususe direktiiv, millega kehtestatakse ELi tasandi üldeesmärk suurendada 2030. aastaks energiatõhusust 30 % võrreldes senise olukorra jätkumisega.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• ÕIGUSLIK ALUS

Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklites 191–193 on sätestatud ja kindlaks määratud ELi pädevus kliimamuutuste valdkonnas. Käesoleva ettepaneku õiguslik alus on ELi toimimise lepingu artikkel 192.

• SUBSIDIAARSUS

ELi meetmed on õigustatud, pidades silmas kliimamuutuste piiriülest mõju ja vajadust kindlustada ühtne kütuste, sõidukite ja transporditeenuste turg.

Lisaks on teatavas liikmesriigis registreeritud raskeveokid sageli tootnud muu liikmesriigi tootja. Seega nõuaks liikmesriikide tasandil seire ulatuslikku koostööd liikmesriikide vahel ning seireandmete ühtlust ei saaks tagada õigusnormide ja poliitiliste tavade erinevuse tõttu. Võrreldavate ja täielike andmete saamine oleks keeruline, mille tulemusena suureneks ELi turu killustatus ja väheneks läbipaistvus.

Kõigi liikmesriikide seireandmeid sisaldava ühtse andmebaasi puudumine takistaks eelkõige ostjatel ja ELi tasandil poliitikakujundajatel andmeid kasutada.

Näib, et ühtne ELi tasandi seiresüsteem on parim ja lihtsaim lähenemisviis. Sama süsteemi juba kasutatakse ELi meetmete kaudu sõiduautode ja kaubikute puhul.

• PROPORTSIONAALSUS

Võttes arvesse, et ettepanek on ühtlasi vajalik ning samas majandusele kasulik, täidab see proportsionaalsuse nõuded, kuna ELi tasandil on vajalikud meetmed minimaalsed ning kulud peaaegu olematud võrreldes kõigi sidusrühmade jaoks potentsiaalse kasuga, mis saadakse turu läbipaistvuse suurenemisest ja raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu andmete kättesaadavusest.

• VAHENDI VALIK

Selleks et kavandatud meetmeid kohaldataks ühtlaselt kogu ELis ning tekiks ühtlane ja võrreldav andmebaas, millega luuakse võrdsed võimalused raskeveokite tootjatele ja selliste sõidukite kasutajatele, on asjakohane vahend määrus, mis on liikmesriikidele siduv ja seal vahetult kohaldatav.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

• PRAEGU KEHTIVATE ÕIGUSAKTIDE JÄRELHINDAMINE VÕI TOIMIVUSE KONTROLL

Hindamist ei ole tehtud, kuna küsimust ei ole varem reguleeritud.

- **KONSULTEERIMINE SIDUSRÜHMADEGA**

Komisjon korraldas sidusrühmade kohtumise, et saada tagasisidet esialgse mõjuhindangu kohta ning tutvustada väliskonsultandi poolt tehtud halduskulude hindamise tulemusi. Sidusrühmadelt saadud tagasiside oli konstruktiivne ning kulude hindamise tulemustele vastuväiteid ei esitatud.

Komisjon korraldas ka avaliku veebiarutelu raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite seiret ja aruandlust käsitleva kavandatava õigusakti üle⁸. Paljudelt eri sidusrühmadelt saadi 121 vastust, mis kajastasid nende arvamusi meetmete võtmise vajaduse, eesmärkide, võimaluste ja eeldatava mõju kohta.

Sidusrühmade seisukohti võeti mõju hindamisel arvesse ning valitud poliitikavarianti eelistasid ka enamik vastanustest. Kokkuvõtte sidusrühmadega konsulteerimisest on esitatud käesoleva ettepaneku kohta koostatud mõjuhindangu 2. lisas.

- **EKSPERDIARVAMUSTE KOGUMINE JA KASUTAMINE**

Erinevate seire- ja aruandlusvõimalustega kaasnevate kulude analüüsi tegi väline töövõtja (vt mõjuhindangu 10. lisa). Uuring põhineb suures osas riiklike registreerimisasutuste ja raskeveokite tootjatega tehtud intervjuudel, mille eesmärk oli koguda arvamusi eri seirevõimaluste kohta ning saada konkreetset teavet organisatsioonide kuludest, võttes arvesse praegust korda ja vajalikke muudatusi.

Muude mõjude hindamise osas tugineb mõjuhindang eelmisele mõjuhindangule, mis on lisatud raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite vähendamise 2014. aasta strateegiale.

- **MÕJUHINNANG**

Käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhindang⁹ on ette valmistatud ja välja töötatud kooskõlas parema õigusloome suunistega ning õiguskontrollikomitee on andnud sellele positiivse hinnangu. Õiguskontrollikomitee soovitatud täiendused on lisatud lõppversiooni. Sellega täiendatakse raskeveokite strateegia toetuseks 2014. aasta mõju hindamise käigus tehtud analüüsi.

Mõjuhindangus käsitleti kõigi selliste ELis turule lastavate uute raskeveokite CO₂-heite seire ja aruandlusega seotud poliitikavariante, mille suhtes kohaldatakse tüübikinnitusraamistikus sertifitseerimismenetlust. Andmed, mida tuleb kontrollida ja mille kohta tuleb aru anda, koosnevad ligikaudu 80 näitajast, mis on olulised iga sõiduki kütusekulu ja CO₂-heite mõõtmisel.

Kõige sobivam Euroopa tasandil asutus komisjoni nimel andmete kogumiseks, uue andmebaasi loomiseks ning raskeveokite kohta esitatud seireandmete analüüsimiseks ja kvaliteedikontrolli teostamiseks on Euroopa Keskkonnaamet (EEA). EEA juba täidab neid ülesandeid kergsõidukite kohta esitatavate seireandmete puhul (vt mõjuhindangu 8. lisa).

⁸ Avaliku konsultatsiooni tulemusi vt: http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

⁹ SWD(2017)XXX

Mõjuhinnaangus käsitleti kolme õiguslikku varianti, kuidas peaks selliseid seireandmeid komisjonile EEA kaudu esitama: 1) andmed esitavad riigi ametiasutused; 2) andmed esitavad raskeveokite tootjad; ning 3) andmed esitavad nii riigi ametiasutused kui ka raskeveokite tootjad.

1. variandi puhul esitavad riigi ametiasutused seireandmed koos sõidukite asjaomaste registreerimisandmetega EEA kaudu komisjonile. Selle variandi kohaselt ei pruugi olla lihtne seiret ja aruandlust täielikult digitaliseerida, kuna suurem osa riiklikest registreerimisandmetest kasutab raskeveokite registreerimisel endiselt paberdokumente. Seetõttu võib üleminek täielikult digitaliseeritud seireandmete haldamisele osutuda keeruliseks ja kulukaks.

2. variandi puhul vastutaks iga uut sõidukit puudutavate seireandmete EEA kaudu komisjonile esitamise eest raskeveokite tootja. Sellisel juhul põhineksid seireandmed sõidukitootja müügiandmetel ning registreerimisandmeid ei esitataks. Selle tulemusena ei saaks esitatud heiteandmeid siduda konkreetse liikmesriigiga. See muudaks säästlikumate raskeveokite kasutuselevõtu suurendamiseks vajalike tõhusate riiklike meetmete väljatöötamise liikmesriikide jaoks raskemaks.

3. poliitikavariant on vahepealne variant. Uute registreeritud sõidukite registreerimisandmed, eelkõige valmistajatehase tähised (VIN-koodid), esitaksid kord aastas EEA kaudu komisjonile liikmesriigi määratud ametiasutused, millest enamik on eeldatavasti riiklikud registreerimisandmed. Sõidukitootjad esitaksid EEA kaudu komisjonile kõnealustele sõidukitele vastavad seireandmed. Selleks et saada seireandmed liikmesriigi kohta, peaks EEA need kaks andmekogu VIN-koodide alusel ühendama. Selle variandi puhul on andmevoo täielik digitaliseerimine tagatud, kuna tootjad peavad esitama seireandmed, mis neil on sertifitseerimise eesmärgil juba digitaalkujul olemas.

Eelistatud on 3. variant. See variant on kõige tõhusam, kuna sellega tagatakse digitaalne teabevahetus ja andmed nii liikmesriigi kui ka ELi tasandil ning sellega kaasnevad halduskulud on väikesed.

Kõnealune variant tekitab tõenäoliselt konkurentsi energiatõhusamate sõidukite tootmiseks ning stimuleerib innovatsiooni. Energiatõhusama kaubaveo mõju peaks levima vähemalt osaliselt enamikusse ELi majanduse sektoritest: väiksem kütusekulu alandaks transpordi hinda, mis vähendaks kulusid muudes sektorites ning tooks kasu ELi tarbijatele.

Keskpikas ja pikas perspektiivis peaks konkurentsivõime suurenema ja rahvusvaheline mõju olema positiivne, ka raskeveokite tootjatele, võttes arvesse rahvusvahelist keskkonda, kus muudel suurematel turgudel (nt USA, Kanada, Jaapan ja Hiina) juba kehtivad nõuded raskeveokite kütusesäästlikkuse suurendamiseks.

Tööhõive peaks keskmises ja pikas perspektiivis suurenema. Ostetud sõidukite kütusesäästlikkuse järkjärguline suurenemine peaks aitama vähendada CO₂-heidet. Muu heide peaks samuti vähenema, kuid väga vähe. Ainus majanduskulu on halduskulud. Need peaksid olema väga väikesed – hinnanguliselt 1 euro sõiduki kohta.

• ÕIGUSNORMIDE TOIMIVUS JA LIHTSUSTAMINE

VKEdele ja mikroettevõtjatel ei ole otsest aruandekohustust. Transpordiettevõtjad, kellest enamik on VKEd, peaksid saama kasu turu suuremast läbipaistvusest. See võimaldab neil teha

teadlikumaid ostuotsuseid ja valida kõige kütusesäästlikumad sõidukid, mille pealt on võimalik kütusekulusid kokku hoida ning seega vähendada tegevuskulusid ja suurendada konkurentsivõimet.

Kavandatava määruse kohaselt kasutatakse e-aruandlust, mis peaks vähendama raskeveokite tootjate, riigi ametiasutuste ning komisjoni ja EEA halduskulusid.

- **PÕHIÕIGUSED**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Kavandatava määruse rakendamise mõju eelarvele on väga piiratud (vt lisatud finantsselgitus). Mõju jääb mitmeaastase finantsraamistiku (2014–2020) rubriigi 2 piiridesse, kuid EEA puhul nõuab kulude väikest ümberjaotamist aastatel 2019 ja 2020.

5. MUU TEAVE

- **RAKENDUSKAVAD NING JÄRELEVALVE, HINDAMISE JA ARUANDLUSE KORD**

Komisjon koostab igal aastal aruande liikmesriikide ja raskeveokite tootjate esitatud teabe alusel. Komisjonipoolse aruande koostamisega tagatakse määruse rakendamise põhjalik järelevalve.

- **ETTEPANEKU SÄTETE ÜSIKASJALIK SELGITUS**

Artikkel 1. Reguleerimisese

Selles artiklis selgitatakse peamisi määrusega ette nähtud meetmeid, milleks on raskeveokite (st veoautode ja busside) CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandlus.

Artikkel 2. Kohaldamisala

Selles artiklis määratletakse määruse kohaldamisala ning sätestatakse kategooriad, millesse kuuluvate sõidukite registreerimisandmeid, tehnilisi andmeid ja võimaluse korral CO₂-heite ja kütusekulu andmeid tuleks koguda ja esitada.

Artikkel 3. Mõisted

Määrus on tihedalt seotud tüübikinnitust käsitlevate õigusaktidega ning selles kasutatakse sama terminoloogiat. Eri õigusaktide ühtsuse tagamiseks on selgelt sätestatud, et käesolevas määruses kasutatud terminoloogiat tuleks mõista samamoodi nagu tüübikinnitust käsitlevates õigusaktides kasutatud terminoloogiat.

Artikkel 4. Liikmesriikide poolne seire ja aruandlus

Kõnealuses artiklis sätestatakse liikmesriikide peamised kohustused seoses seire ja aruandluse ajakava, pädevate asutuste määramise ning sellega, milliseid andmeid kogutakse. Andmeid kogutakse uute raskeveokite ja uute haagiste kohta, mis on esmakordselt registreeritud liidus või registreeritud väljaspool liitu, kuid vähem kui kolm kuud enne liidus registreerimist.

Pädevate asutustega seoses on sätestatud, et need asutused, kes juba vastutavad kergsõidukeid käsitlevate andmete kogumise ja esitamise eest, peaksid tegema seda ka raskeveokite puhul.

Seda sätet täiendavad I ja II lisa, milles esitatakse näitajad, mida tuleb jälgida, ning seire ja aruandluse korra halduslikud etapid.

Artikkel 5. Tootjate poolne seire ja aruandlus

Kõnealuses artiklis sätestatakse tootjate peamised kohustused seoses seire ja aruandluse ajakava, kontaktisikute määramise ning sellega, milliseid andmeid kogutakse.

Seda sätet täiendavad I ja II lisa, milles esitatakse näitajad, mida tuleb jälgida, ning seire ja aruandluse korra halduslikud etapid.

Artikkel 6. Raskeveokeid käsitlevate andmete keskregister

Komisjonile esitatud andmeid hoitakse üldsusele kättesaadavas registris. Komisjoni nimel hakkab registrit haldama EEA, kes toetub kergsõidukite andeid käsitleva registri haldamisel saadud kogemustele.

Kui enamik andmeid peaksid olema üldsusele kättesaadavad, võidakse teatavad andmed jätta isikuandmete kaitse (VIN-koodid) ja konkurentsiga seotud põhjustel (autoosade tootjate nimed) avaldamata.

Artikkel 7. Andmete kvaliteet

Käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks on vaja kvaliteetseid andmeid. Seepärast on oluline rõhutada, et andmeid esitavad üksused vastutavad andmete kvaliteedi ja õigsuse eest. Lisaks on komisjonil võimalus ka ise andmete kvaliteeti kontrollida ja neid parandada, kui esitatud andmetes esineb vigu.

Artikkel 8. Aruanne

Komisjonile EEA kaudu esitatud andmete põhjal peaks igal aastal valmima CO₂-heite suundumuste ja muutuste analüüs nii ELi kogu raskeveokipargi kui ka üksikute raskeveokitootjate kohta eraldi. Iga-aastase analüüsi teeb komisjon koos EEAg ning selle tulemusi kasutatakse olulise sisendina energialiidu juhtimist käsitleva kavandatud määruse kohase põhjalikuma iga-aastase eduaruande koostamisel energialiidu olukorda käsitleva aruande raames. Analüüsi tulemused on ka kõigi muude võimalike tulevaste poliitikameetmete oluliseks sisendiks. Analüüs suurendab CO₂-heite ja kütusekulu tehniliste konfiguratsioonide ja tõhususe osas läbipaistvust nii ELi kogu raskeveokipargi kui ka üksikute raskeveokite puhul.

Artikkel 9 ja 10. Rakendusmeetmed ja volituste delegeerimine

Nendes artiklites sätestatakse vastavalt õiguslik alus komisjoni rakendusmeetmete võtmiseks ning delegeeritud õigusaktide abil I ja II lisa mitteolemuslike osade muutmiseks.

Rakendusmeetmetega täiendatakse artiklit 7, võimaldades komisjonil määrata kindlaks esitatud andmete kontrollimiseks ja parandamiseks vajalikud üksikasjalikud sätted ja menetlused. Komisjonile delegeeritud volitused hõlmavad nii jälgitavate andmenäitajate kui ka I ja II lisas esitatud seirekorra eri etappide kohandamist ja ajakohastamist.

Artikkel 11 ja 12. Komiteemenetlus ja delegeeritud volituste rakendamine

Kõnealustes artiklites sätestatakse rakendusaktide vastuvõtmiseks kasutatava komiteemenetluse ning artikli 9 lõigetes 2 ja 3 osutatud delegeeritud volituste rakendamisega seotud standardsätted.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,²

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Ülemkogu kiitis 23.–24. oktoobri 2014. aasta järel dustes 2030. aasta kliima- ja energiapoliitika raamistiku kohta heaks siduva eesmärgi vähendada liidu kõikides majandusharudes kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks võrreldes 1990. aastaga vähemalt 40 % ja seda kohustust kinnitati taas 2016. aasta märtsis toimunud Euroopa Ülemkogu kohtumisel.
- (2) Euroopa Ülemkogu 2014. aasta oktoobri järel dustega on ette nähtud, et EL peaks täitma eesmärgi ühiselt võimalikult kulutasuvalt ja vähendama heitkoguseid 2030. aastaks võrreldes 2005. aastaga 43 % sektorites, mis kuuluvad ELi heitkogustega kauplemise süsteemi, ning 30 % sektorites, mis sinna ei kuulu. Kõik liikmesriigid peaksid selles jõupingutuses osalema ning kõik majandusharud, sealhulgas transpordisektor, peaksid aitama kaasa heite vähendamise eesmärkide saavutamisele.
- (3) Komisjoni vähese heitega liikuvuse Euroopa 2016. aasta strateegias³ on püstitatud eesmärk vähendada 2050. aastaks transpordisektori heidet võrreldes 1990. aastaga vähemalt 60 %.

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

³ COM(2016) 501 (final).

- (4) Veoautode ja busside ehk raskeveokite kasvuhoonegaaside heide moodustab praegu umbes neljandiku liidu maanteetranspordi heitest ning 2030. aastaks prognoositakse heite suurenemist. Transpordisektori heite vajalikul määral vähendamiseks on vaja kehtestada tõhusad raskeveokite heite vähendamise meetmed.
- (5) Komisjon tunnistas oma 2014. aasta teatises raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite vähendamise strateegia kohta,⁴ et selliste meetmete võtmise eeltingimus on CO₂-heite ja kütusekulu mõõtmise reguleeritud menetlus.
- (6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 595/2009⁵ on ette nähtud raamistik sellise reguleeritud menetluse kehtestamiseks. Mõõtmised annavad usaldusväärsed ja võrreldavad CO₂-heite ja kütusekulu andmed iga sõiduki kohta märkimisväärse osa puhul liidu raskeveokite pargist. Konkreetse sõiduki ostjal ja liikmesriigil, kus sõiduk registreeritakse, peab olema juurdepääs nendele andmetele. Sellega vähendatakse osaliselt teabelünka.
- (7) Selleks, et kõik sõidukite kasutajad saaksid teha teadlikke ostuotsuseid, tuleks teave sõiduki CO₂-heite ja kütusekulu kohta teha üldsusele kättesaadavaks. Kõik sõidukitootjad saavad võrrelda oma sõidukite tõhusust muud marki sõidukite tõhususega. See aitab stimuleerida innovatsiooni ja seeläbi suurendada konkurentsivõimet. Kõnealune teave on usaldusväärne alus ka liidu ja liikmesriikide poliitikakujundajatele energiatõhusamate sõidukite kasutuselevõtu edendamise meetmete väljatöötamisel. Seepärast on asjakohane koguda ja kontrollida iga uue raskeveoki suhtes vastavalt komisjoni määrusele (EL) [.../...]⁶ [*Opoce to include correct reference*] kindlaksmääratud CO₂-heite ja kütusekulu andmeid, esitada need komisjonile ja teha üldsusele kättesaadavaks.
- (8) Selleks, et saada täielik ülevaade liidu raskeveokipargi koosseisust, selle muutumisest ajas ja võimalikust mõjust CO₂-heitele, on asjakohane koguda ja esitada kõigi uute raskeveokite ja haagiste registreerimise andmeid, sealhulgas jõuseadmete ja kere kohta.
- (9) CO₂-heite ja kütusekulu andmed tehakse kättesaadavaks teatavate uute raskeveokite kohta, mis on registreeritud [2019]. aastal. Seepärast peaksid liikmesriigi pädevad asutused olema alates sellest kuupäevast kohustatud esitama uute registreerimiste andmed ning tootjad nende registreerimistega seotud raskeveokite tehnilised andmed.
- (10) Selleks, et suurendada läbipaistvust raskeveoki tehniliste omaduste ja nendega seotud tõhususe osas ning soodustada tootjatevahelist konkurentsi, peaksid raskeveoki CO₂-heitel ja kütusekulul põhineva tõhususe kindlakstegemiseks vajalikud tehnilised andmed olema üldsusele kättesaadavad. Avaldada ei tohiks üksnes andmeid, mis on

⁴ COM(2014) 285 (final).

⁵ 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 (ELT L 188, 18.7.2009, lk 1).

⁶ Komisjoni määrus (EL) [.../...], millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 595/2009 seoses raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu kindlaksmääramisega ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ja komisjoni määrust (EL) nr 582/2011 (ELT L...,...,...).

delikaatsed isikuandmete kaitse ja ausa konkurentsi tagamiseks. Raskeveokite tõhususe kindlakstegemiseks vajalike tehniliste andmete kättesaadavus on siiski selgelt üldsuse huvides. Seepärast ei tohiks nende andmete puhul teha avaldamisega seoses erandeid.

- (11) On oluline tagada, et kogutud ja esitatud andmed oleksid kindlad ja usaldusväärsed. Seepärast peaks komisjonil olema vahendid lõplike andmete kontrollimiseks ja vajaduse korral parandamiseks. Seega tuleks seirenduuega näha ette ka parameetrid, mis võimaldavad andmed piisavalt jälgida ja kontrollida.
- (12) Tuginedes kogemusele, mis on saadud CO₂-heite andmete kogumisel ja esitamisel uute sõiduautode puhul vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 443/2009⁷ ning uute kergsõidukite puhul vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 510/2011,⁸ on asjakohane, et liikmesriikide pädevate asutuste ja tootjatega teabe vahetamise ning lõpliku andmebaasi komisjoni nimel haldamise eest vastutab Euroopa Keskkonnaamet. Samuti on asjakohane ühtlustada raskeveokitega seotud seire ja aruandluse kord võimalikult suurel määral kergsõidukite puhul juba rakendatava korraga.
- (13) Selleks, et tagada ühetaolised tingimused käesoleva määruse sätete rakendamisel kogutud andmete kontrollimise ja parandamise suhtes, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁹.
- (14) Selleks, et nõutavad andmed ning seire ja aruandluse kord raskeveokite CO₂-heite osakaalu hindamisel oleks asjakohane ka tulevikus ning uusi ja kõrgtasemelisi CO₂-heite vähendamise tehnoloogiaid käsitlevate andmete kättesaadavuse tagamiseks peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte lisade kohaselt nõutavate andmete ning neis esitatud seire ja aruandluse korra muutmiseks. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprill 2016 institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (15) Kuna käesoleva määruse eesmärki, milleks on liidus registreeritud uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandlus, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid eesmärkide ulatuse ja mõju tõttu paremini saavutada liidu tasandil,

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames, ELT L 140, 5.2.2009, lk 1.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 510/2011, millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ELT L 145, 31.5.2011, lk 1.

⁹ 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).

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

Käesolevas määruses sätestatakse Euroopa Liidus registreeritud uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse nõuded.

Artikkel 2
Kohaldamisala

Käesolevat määrust kohaldatakse uusi sõidukeid käsitlevate andmete liikmesriikide ja raskeveokite tootjate poolse kogumise ja esitamise suhtes.

Seda kohaldatakse järgmiste sõidukikategooriate suhtes:

- (a) M1-, M2-, N1- ja N2-kategooria raskeveokid, mille mass on üle 2 610 kg ning mis ei kuulu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 715/2007¹⁰ kohaldamisalasse, ning kõik M3-ja N3-kategooria sõidukid;
- (b) O3- ja O4-kategooria sõidukid.

Artikkel 3
Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2007/46/EÜ¹¹ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 595/2009 sätestatud mõisteid.

Artikkel 4
Liikmesriikide poolne seire ja aruandlus

1. Alates [2020]. aastast koguvad liikmesriikide pädevad asutused iga aasta 28. veebruariks I lisa A osas esitatud andmed liidus eelmisel kalendriaastal esmakordselt registreeritud uute sõidukite kohta. Andmeid eelnevalt väljaspool liitu registreeritud uute sõidukite kohta ei koguta ega esitata, välja arvatud juhul, kui sõiduk on

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

registreeritud vähem kui kolm kuud enne selle liidus registreerimist. Andmed esitatakse komisjonile vastavalt II lisas esitatud korrale.

2. Käesoleva määruse kohase andmete kogumise ja esitamise eest vastutavad pädevad asutused on need asutused, mille liikmesriik on määranud kooskõlas määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 8 lõikega 7.

Artikkel 5

Tootjate poolne seire ja aruandlus

1. Alates [2020]. aastast koguvad raskeveokite tootjad iga aasta 28. veebruariks I lisa B osas esitatud andmed nende sõidukite kohta, mille tootmise kuupäev jääb eelmisesse kalendriaastasse.

Tootmise kuupäevaks loetakse vastavustunnistuse või vajaduse korral üksiksõiduki tüübikinnitustunnistuse allakirjutamise kuupäeva.

2. Tootjad määravad kontaktisiku käesoleva määruse kohaste andmete esitamiseks.

Artikkel 6

Raskeveokeid käsitlevate andmete keskregister

1. Komisjon peab artiklite 4 ja 5 kohaselt esitatud andmete keskregistrit. Register on avalik, välja arvatud I lisa B osas esitatud kanded nr 1, 24, 25, 32, 33, 39 ja 40.
2. Komisjoni nimel haldab registrit Euroopa Keskkonnaamet (EEA).

Artikkel 7

Andmekvaliteet

1. Pädevad asutused ja tootjad vastutavad artiklite 4 ja 5 kohaselt esitatud andmete õigsuse ja kvaliteedi eest. Nad teatavad komisjonile viivitamata kõigist esitatud andmetes leitud vigadest.
2. Komisjon võib artiklite 4 ja 5 kohaselt esitatud andmete kvaliteeti ka ise kontrollida.
3. Kui komisjonile teatatakse andmetes esinevatest vigadest või kui ta avastab need andmekogumist oma kontrolli käigus, võtab ta vajaduse korral meetmeid artiklis 6 osutatud keskregistris avaldatud andmete parandamiseks.

Artikkel 8

Aruanne

1. Komisjon avaldab [energialiidu juhtimise määruse artikli 29] kohase aastaaruande osana liikmesriikide ja tootjate poolt eelmise kalendriaasta kohta esitatud andmete analüüsi.
2. Analüüsis tuleb vähemalt ära märkida liidu ja iga tootja raskeveokipargi tõhusus, mis põhineb kõnealuste sõidukite kütusekulul ja CO₂-heitel. Samuti võetakse selles

võimaluse korral arvesse andmeid CO₂-heite uue ja kõrgetasemelise tehnoloogia kasutuselevõtu kohta.

3. Komisjoni abistab analüüsi koostamisel Euroopa Keskkonnaamet.

Artikkel 9 *Rakendamisoluluste andmine*

Komisjon võib rakendusaktidega määrata kindlaks artikli 7 lõigetes 2 ja 3 osutatud meetmete kontrollimise ja parandamise. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu artiklis 11 osutatud kontrollimenetluse kohaselt.

Artikkel 10 *Olutuste delegeerimine*

1. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte I lisa muutmiseks, et ajakohastada või kohendada selle kohaselt nõutavaid andmeid, kui seda peetakse vajalikuks artikli 8 kohase põhjaliku analüüsi tegemiseks.
2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12 vastu delegeeritud õigusakte II lisa muutmiseks, et muuta selles esitatud seire- ja aruandluskorda käesoleva määruse kohaldamisel saadud kogemuste arvessevõtmiseks.

Artikkel 11 *Komiteemenetlus*

1. Komisjoni abistab kliimamuutuste komitee, mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuse 280/2004/EÜ¹² artikliga 9. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Artikkel 12 *Olutuste rakendamine*

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 10 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusaktide antakse komisjonile määramata ajaks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäevast].
3. Euroopa Parlament või nõukogu võivad artiklis 10 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta otsus nr 280/2004/EÜ ühenduse kasvuhoonegaaside heitmete järelevalve ja Kyoto protokolli rakendamise süsteemi kohta (ELT L 49, 19.2.2004, lk 1).

delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

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

Artikkel 13

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

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 HINNAGULINE 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 [asutuse] assigneeringutele

3.2.3. Hinnanguline mõju [asutuse] inimressurssidele

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 uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise (ABM/ABB²²) struktuurile

34: Kliimameetmed

1.3. Ettepaneku/algatuse liik:

☒ Ettepanek/algatus käsitleb **uut meetet**

☐ Ettepanek/algatus käsitleb **uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest**²³

☐ 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 2017. aasta mais vastuvõetava esimese liikuvuspaketi peamist õiguslikku meetet. Sellega toetatakse komisjoni 2016. aastal vastu võetud vähese heitega liikuvuse Euroopa strateegia²⁴ ja selle tegevuskava²⁵ rakendamist, et suurendada raskeveokite (st veoautode ja busside) kütusesäästlikkust ja vähendada nende heidet.

Ettepanek on osa rakendusmeetmest, mis tehti teatavaks komisjoni 2014. aasta teatistes raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite vähendamise strateegia kohta²⁶ ning mille eesmärk on kehtestada raskeveokite CO₂-heite sertifitseerimise menetlus ning teostada sellise heite üle seiret ja aruandlust kõigi ELi turule lastu uute sõidukite puhul.

Kõnealuse meetmega nähakse ette peamine vahend tulevaste CO₂-heite normide jõustamiseks. Komisjon on võtnud kohustuseks teha neid norme käsitlev ettepanek 2018. aastal.

²² ABM: tegevuspõhine juhtimine; ABB: tegevuspõhine eelarvestamine.

²³ Vastavalt finantsmääruse artikli 54 lõike 2 punktile a või b.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM (2014)285, vt: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

Ettepanek aitab ELil täita kohustust vähendada ELi sisest heidet 2030. aastaks vähemalt 40 % võrreldes 1990. aastaga.

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

Erieesmärk nr 3

EL transpordisektori CO₂-heite täiendav vähendamine ühtlustatud meetmete väljatöötamise ja rakendamise abil (koostöös muud peadirektoraatidega, nt DG MOVE, DG GROW...)

Asjaomased tegevusalad vastavalt tegevuspõhise juhtimise ja eelarvestamise struktuurile

ABB Tegevusala 34 02 – Liidu ja rahvusvahelise tasandi kliimameetmed

ABB Tegevusala 07 02 – Keskkonnapoliitika liidus ja rahvusvaheliselt tasandil (eelarveartikkel 07 02 06 Euroopa Keskkonnaamet).

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

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

Ettepanekuga kehtestatakse ELi turule lastud uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse süsteem.

Ettepanek aitab suurendada raskeveokite turu läbipaistvust, mis soodustab raskeveokite tootjate ja transpordiettevõtjate vahelist konkurentsi. See omakorda edendab sõidukite ja sõidukiosade tootjate innovatsiooni ELi turule energiatõhusamate sõidukite tootmiseks.

Eeldatakse, et seire- ja aruandlussüsteem suurendab ELi raskeveokipargi energiatõhusust 1 %, mis tähendab CO₂-heite vähenemist ligikaudu 2,1 Mt võrra.

1.4.4. Tulemus- ja mõjunäitajad

Täpsustage, milliste näitajate alusel hinnatakse ettepaneku/algatuse elluviimist.

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

Näitaja nr 2. Ühe ja sama klassi sõidukite aastakeskmise CO₂-heite ja kütusekulu võrdlus aastate lõikes.

Näitaja nr 3. Uutesse sõidukitesse paigaldatud kütusesäästlikkust suurendavate tehniliste lahenduste ning nende kasutamise taseme iga-aastane ülevaatamine.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendus

1.5.1. Lühivi või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused

Liikmesriigid ja uute ELis registreeritud raskeveokite tootjad peaksid koguma CO₂-heite andmeid ja esitama need komisjonile Euroopa Keskkonnaameti andmevaramu abil.

Esitatud andmeid koguks ja haldaks Euroopa Keskkonnaamet. Andmekogum avaldataks kord aastas. Komisjon avaldaks igaaastase seirearuande.

1.5.2. Euroopa Liidu meetme lisaväärtus

Uute raskeveokite ja transporditeenuste turud toimivad ELi tasandil ning need on ühisturu lahutamatu osa. Ükski liikmesriik ei ole veel käsitlenud uute raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heitega seotud läbipaistvuse küsimust ning see probleem puudutab ELi tervikuna. Raskeveokite CO₂-heide on hõlmatud ELi kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärgiga.

ELi üleste seire- ja aruandlusosalaste õigusaktide puudumisel võivad riigi ametiasutused kohaldada erinevat seire- ja aruandlusosalast lähenemisviisi, mille tulemuseks on andmete killustatud ja ebaühtlane kogumine kogu ELis. See suurendaks märgatavalt raskeveokite tootjate halduskoormust, kuna nad peaksid järgima erinevaid aruandlussüsteeme. Ettepaneku ettevalmistamise käigus peetud avalikust konsultatsioonist aga selgus, et riigi ametiasutused eelistaksid pigem varianti, mille kohaselt meetmeid ei võtaks.

ELi ülene raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja sellekohase aruandluse süsteem võimaldaks raskeveokite ostjatel ja poliitikakujundajatel saada teavet kütusesäästlikkust suurendava kõrgtehnoloogia kasutamise ja tegeliku leviku kohta.

Lisaks on kliimamuutused piiriülene probleem, mis kuulub samal ajal ELi ja liikmesriikide ühise pädevuse valdkonda. Seepärast on kliimameetmeid vaja koordineerida Euroopa tasandil ning ELi meetmed on subsidiaarsuse põhimõtte seisukohalt õigustatud.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

Sõiduautode ja kaubikute puhul CO₂-heite seire ja aruandluse ELi ülene süsteem juba kehtib²⁷. Süsteem on osutunud väga väärtuslikuks, kuna see on suurendanud sõiduautode ja kergsõidukite ELi turu läbipaistvust. EEA igal aastal avaldatavat andmekogu kasutatakse laialdaselt ELi kergsõidukite CO₂-heite võrdlemiseks. Andmekogu alusel kehtestatakse sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite normid ning hinnatakse kord aastas tootjate vastavust nendele normidele.

ELi ülene raskeveokite heite seire- ja aruandlussüsteem toetub olulisel määral kergsõidukite samalaadse süsteemi rakendamisel saadud kogemustele. Sarnaselt kergsõidukite suhtes kehtiva süsteemiga nähakse ka käesoleva kavandatud määruusega ette valmistajatehase tähistel (VIN-kood) põhinev seiresüsteem ning

²⁷

Määrus (EÜ) nr 443/2009 ja määrus (EL) nr 510/2011.

halduskoormuse minimeerimiseks esitaksid andmed nii liikmesriigid kui ka tootjad. Nii nagu sõiduautode ja kaubikute seiresüsteemi puhul, kasutatakse ka käesoleva määruse kohaste andmete esitamiseks Euroopa Keskkonnaameti andmevaramut. Kuna Euroopa Keskkonnaametil juba on kogemusi seoses CO₂-heite seirega, hakkaks ta komisjoni ELi ülese raskeveokite seiresüsteemi haldamisel toetama.

1.5.4. Kooskõla ja võimalik koostoime muude asjaomaste meetmetega

Ettepanek on kooskõlas komisjoni kavandatud määrusega [...], millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 595/2009 seoses raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu kindlaksmääramisega ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/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 hõlmab piiramatu kestusega ajavahemikku alates 2018. aastast (finantsmõju ei avaldu),
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Kavandatud eelarve täitmise viisid

☒ **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 (täpsustada);
- ☐ Euroopa Investeerimispankale (EIP) ja Euroopa Investeerimisfondile (EIF);
- ☒ finantsmääruse artiklites 208 ja 209 nimetatud 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 ELi lepingu V jaotise kohaste ÜVJP erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.
- *Mitme eelarve täitmise viisi valimise korral esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.*

Märkused

Uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seiret ja sellekohast aruandlust käsitleva kavandatud määruse nõuete rakendamiseks on vaja Euroopa Keskkonnaameti osalemist.

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad

Täpsustage tingimused ja sagedus.

Kavandatud määruses sätestatakse, milliseid andmeid ja millise sagedusega peavad liikmesriigid ja tootjad uute liidus registreeritud raskeveokite kohta esitama. Määruses sätestatud andmed tuleks esitada kord aastas Euroopa Keskkonnaameti andmevaramu kaudu. Liikmesriikide ja tootjate abistamiseks iga-aastase aruande esitamisel antakse CIRCABC veebisaidi kaudu täiendavaid juhiseid.

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem

2.2.1. Tuvastatud ohud

Liikmesriikidel või tootjatel võib seire- ja aruandluskohustuse täitmisel tekkida viivitusi. Eeldatakse, et liikmesriigid määravad vastutavaks asutuseks sama asutuse, mis sõiduautode ja kaubikute seire ja aruandluse puhul. Need asutused on seire ja aruandluse ning asjakohaste IT-vahenditega kursis ning see vähendab viivituste riski.

Euroopa Keskkonnaameti andmevaramu on hästitoimiv andmeedastussüsteem. Võib öelda, et süsteemi võimalikke rikkeid ning konfidentsiaalsusküsimusi on piisavalt käsitletud.

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

Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmiseks kohaldatakse finantsmäärust; lisaks sellele toetutakse kõigi puuduste ja mittevastavuste kõrvaldamiseks uute sõiduautode ja kergsõidukite CO₂-heite seire ja aruandluse hästitoimivale süsteemile, kvaliteedikontrollile ning esitatud andmete kontrollile.

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNAGULINE 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	Assigneerinute liik	Rahaline osalus			
	Nr [Nimetus.....]	Liigendatud/liigendamata ²⁸	EFTA riigid ²⁹	Kandidaatriigid ³⁰	Kolmandad riigid	Rahaline osalus finantsmääruse artikli 21 lõike 2 punkti b tähenduses
2	34 02 01: Kasvuhoonegaaside heite vähendamine (olukorra leevendamine)	Liigendatud	EI	EI	EI	EI
2	07 02 06: Euroopa Keskkonnaamet	Liigendamata	JAH	JAH	JAH	EI

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriikide kaupa ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Assigneerinute liik	Rahaline osalus			
	Nr [Nimetus.....]	Liigendatud/liigendamata	EFTA riigid	Kandidaatriigid	Kolmandad riigid	Rahaline osalus finantsmääruse artikli 21 lõike 2 punkti b tähenduses
	[XX.YY.YY.YY]		JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

²⁸ Liigendatud assigneeringud / liigendamata assigneeringud.

²⁹ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

³⁰ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaatriigid.

3.2. Hinnanguline mõju kuludele

3.2.1. Üldine hinnanguline mõju kuludele

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

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

[asutus]: <EEA – Euroopa Keskkonnaamet>			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
Jaotis 1: personalikulud	Kulukohustused	(1)	0,150	0,200						0,350
	Maksed	(2)	0,150	0,200						0,350
Jaotis 2: infrastruktuuri- ja tegevuskulud	Kulukohustused	(1a)								
	Maksed	(2 a)								
Jaotis 3: tegevuskulud	Kulukohustused	(3 a)	0,250	0,175						0,425
	Maksed	(3b)	0,250	0,175						0,425
<EEA> [asutuse] assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	Maksed	=2+2a +3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Hinnanguline mõju [asutuse] assigneeringutele

- ☐ 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	
	VÄLJUNDID																	
	↓	Väljundi liik ³¹	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 1 ³²																		
Aruandlusplatvormi loomine			1	0,250														0,250

³¹ Väljunditena käsitatakse tarnitud tooteid ja osutatud teenuseid (rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

³² Vastavalt punktis 1.4.2 nimetatud erieesmärkidele.

Abi liikmesriikide/tootjate esitatud andmete kvaliteedi tagamisel / kontrollimisel, teabevahetus riikide ja tootjatega, andmebaasi haldamine ja hooldamine, kasutajatoe pekkumine					1	0,175											0,025
Väljund																	
Erieesmärk nr 1 kokku			1	0,250	1	0,175											0,275
ERIEESMÄRK nr 2...																	
Väljund																	
Erieesmärk nr 2 kokku																	
KULUD KOKKU			1	0,250	1	0,175											0,275

3.2.3. Hinnanguline mõju [asutuse] inimressurssidele

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)

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 0
--	----------------------	----------------------	---------------------	---------------------	--	----------------------------------

Ametnikud (AD palgaastmed)							
Ametnikud (AST palgaastmed)							
Lepingulised töötajad	0,150	0,200					0,350
Ajutised töötajad							
Riikide lähetatud ekspertid							

KOKKU	0,150	0,200					0,350
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

Hinnanguline mõju inimressurssidele (täiendavad täistööajale taandatud töötajad) – ametikohtade loetelu

Tegevusüksus ja palgaaste	Aasta 2019	Aasta 2020	Aasta N+2	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				

AD11				
AD10				
AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
AD kokku				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
AST kokku				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				

AST/SC 1				
AST/SC kokku				
KÕIK KOKKU				

Hinnanguline mõju inimressurssidele (täiendavad töötajad) – koosseisuvälised töötajad

Lepingulised töötajad	Aasta N	Aasta N+1	Aasta N+2	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)
Tegevusüksus IV	1	1		
Tegevusüksus III	1(*)	1		
Tegevusüksus II				
Tegevusüksus I				
Kokku	2	2		

(*) värbamine toimub 2019. aasta keskel.

Riikide lähetatud eksperdid	Aasta N	Aasta N+1	Aasta N+2	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)
Kokku				

Märkige kavandatav ametikoha täitmise aeg ja kohandage summat vastavalt (kui ametikoht täidetakse juulis, võetakse arvesse vaid 50 % keskmisest kulust). Esitage täiendav selgitus lisas.

Praegu täidab EEAs sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite seirega seotud ülesandeid³³ üks ajutine töötaja ja üks lepinguline töötaja. Pidades silmas EEAle pandud lisäülesannete piiramata kestust, on vaja veel kahte lepingulist töötajat järgmiste ülesannete täitmiseks:

- uute aruandevooegade ja e-aruandluse taristu loomine, haldamine ja säilitamine, sealhulgas kogu IT-alane tegevus seoses raskeveokeid käsitlevate andmete esitamisega;
- andmekvaliteedi üksikasjalik hindamine ning liikmesriikide ja tootjate esitatud andmete kvaliteedi kontroll, sealhulgas koordineeritud teabevahetus liikmesriikide ametiasutuste ja tootjatega, kasutajatoe pakkujatega jne;

³³

Määrus (EÜ) nr 443/2009 ja määrus (EL) nr 510/2011.

- Euroopa komisjoni ja muude sidusrühmade tarbeks andmekogumite koostamine ja EEA veebisaidil avaldamine.

Üks lepinguline töötaja (tegevusüksus IV) alustaks 2019. aastal aruandlussüsteemi ettevalmistamist ja rakendamist, et tagada selle täielik toimimine 2020. aastal. Teine lepinguline töötaja (tegevusüksus III) alustaks 2019. aasta teises pooles. Tema ülesanne oleks toetada aruandlussüsteemi rakendamist ning aidata ette valmistada kvaliteedi tagamise ja andmekvaliteedi kontrollimise süsteemi.

Mõju eelarvele on arvutatud vastavalt eeldusele, et ühe lepingulise töötajaga seotud keskmine kulu aastas on 100 000 eurot.

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.

Kavandatud algatus nõuaks eelarveartikli 07 02 06 alusel Euroopa Keskkonnaametile (EEA) ette nähtud rahaliste vahendite suurendamist aastateks 2019 ja 2020 punkti 3.2.1 tabelis osutatud summas.

- ☐ Ettepanek/algatus eeldab paindlikkusinstrumendi kohaldamist või mitmeaastase finantsraamistiku läbivaatamist¹.

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:

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								

¹ Vt nõukogu määruse (EL, Euratom) nr 1311/2013 (millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2014–2020) artiklid 11 ja 17.

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 ²						
		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.

Täpsustage tuludele avaldatava mõju arvutamise meetod.

²

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