



Brüssel, 2. oktoober 2025
(OR. en)

13259/25

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0134 (COD)

TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	2. oktoober 2025
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Teema:	Muudetud ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ, nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ ja direktiivi (EL) 2019/520 haagistega raskesõidukite CO2 heite klassi osas ning täpsustatakse ja lihtsustatakse teatavaid sätteid

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2025) 589 final.

Lisatud: COM(2025) 589 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Muudetud ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ, nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ ja direktiivi (EL) 2019/520 haagistega raskesõidukite CO₂ heite klassi osas ning täpsustatakse ja lihtsustatakse teatavaid sätteid

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Poliitilistes suunistes Euroopa Komisjonile aastateks 2024–2029¹ teatati, et komisjon teeb ettepanekuid Euroopa Liidu õigusaktide lihtsustamise ja konsolideerimise kohta. Teatistes „Lihtsam ja kiirem Euroopa“² märgitakse, et õigusaktid peavad olema kergesti arusaadavad ja rakendatavad, selgelt sõnastatud ja ühemõttelised.

Käesoleva muudetud ettepanekuga muutmisdirektiivi vastuvõtmiseks muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ³ teatavaid muudele ELi õigusaktidele viitavaid sätteid, et need oleksid selgemad, lihtsamad ja täpsemad.

Komisjon võttis käesoleva muutmisdirektiivi algse ettepaneku vastu 4. mail 2023⁴ (edaspidi „algne ettepanek“). Algse ettepaneku eesmärk oli kehtestada õigusnormid, mille kohaselt võetakse haagiste mõju raskeveokiautorongide CO₂ heitele arvesse teemaksusüsteemides, milles diferentseeritakse teemakse sõidukite CO₂ heite põhjal. Sellega oleks muudetud ka direktiivi teatavaid sätteid, mis viitavad muudele ELi õigusaktidele, et tagada nende õigusselgus.

Direktiiviga 1999/62/EÜ reguleeritakse tee- ja kasutusmaksude kehtestamist maanteetaristu kasutamise eest. Direktiiv tugineb põhimõtetele „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“. Põhimõte „saastaja maksab“ võimaldab kehtestada sõidukite keskkonnatoimel põhinevaid teemakse, et suunata sõidukipargi uuendamist viisil, mis leevendab maanteetranspordi negatiivset mõju keskkonnale.

Direktiivi 1999/62/EÜ muudeti direktiiviga (EL) 2022/362,⁵ võimaldades muu hulgas muuta teemakse sõidukite CO₂ heite alusel. See süsteem võimaldab maanteetranspordisektoril aidata kaasa ELi kliima- ja energiaeesmärkide saavutamisele. Seepärast sisaldab direktiiv mitut viidet raskesõidukite CO₂ heidet reguleerivatele ELi õigusaktidele. Täpsemalt reguleeritakse seda küsimust ELis määrusega (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂ heite normid,⁶ ning komisjoni määrusega (EL) 2017/2400 seoses raskeveokite CO₂ heitkoguste ja kütusekulu kindlaksmääramisega⁷.

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_et?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_ET.pdf.

² Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele, „Lihtsam ja kiirem Euroopa: teatis rakendamise ja lihtsustamise kohta“, COM(2025) 47 final.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ sõidukite maksustamise kohta maanteetaristute kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ, nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ ja direktiivi (EL) 2019/520 haagistega raskesõidukite CO₂ heite klassi osas.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. veebruari 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/362, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest (ELT L 69, 4.3.2022, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ)

Pärast algse ettepaneku vastuvõtmist on nimetatud määruste hiljutised muudatused mõjutanud direktiivi 1999/62/EÜ sätteid, milles kõnealustele määrustele viidatakse. See on vähendanud õigusselgust ning suurendanud rakendamis- ja haldustakistusi. Lisaks aegusid mõned direktiivi 1999/62/EÜ sätted pärast kõnealuste määruste muutmist.

Määrust (EL) 2019/1242 muudeti määrusega (EL) 2024/1610⁸. Peamised muudatused hõlmasid uute CO₂ heite vähendamise sihttasemetega kindlaksmääramist kuni 2040. aastani ja määruse kohaldamisala laiendamist uutele sõidukirühmadele. Lisaks muudeti kõnealuse määruse algset ülesehitust, nii et mõned direktiivi 1999/62/EÜ ja ka algse ettepaneku ristviited sellele aegusid. Komisjoni määrust (EL) 2017/2400 muudeti komisjoni määrusega (EL) 2022/1379⁹. Muu hulgas muudeti kliendi teabefaili (dokument, milles on esitatud uute sõidukite CO₂ heide) ülesehitust.

Käesolevas muudetud ettepanekus säilitatakse algse ettepaneku eesmärgid (täpsemalt seoses haagiste mõjuga). Lisaks kohandatakse esiteks direktiivi 1999/62/EÜ viiteid kõnealustele määrustele, et suurendada nende sätete õigusselgust. Teiseks tagatakse, et direktiivis 1999/62/EÜ kajastatud määruse (EL) 2019/1242 muudatuste rakendamiseks, nagu laiendamine uutele sõidukite allrühmadele,¹⁰ antakse piisavalt aega. Kolmandaks sisaldab muudetud ettepanek kogu ELis ühtlustatud lähenemisviisi tagamiseks sihtotstarbelisi sätteid, milles selgitatakse, kuidas käsitleda teatavaid kõnealuste määrustega hõlmatud sõidukeid juhtudel, kui direktiivi 1999/62/EÜ on võimalik tõlgendada mitmeti.

Käesolev ettepanek esitatakse üks aasta pärast määruse (EL) 2024/1610 vastuvõtmist, et täpsustada, kuidas tuleks kõnealusest määrusest tulenevaid muudatusi direktiivis 1999/62/EÜ rakendada. Soovimatud muutused heitkoguste vähendamise trajektooris, mille põhjal liigitatakse sõidukid CO₂ heite klassidesse, jõustuvad 1. juulil 2026¹¹.

Käesoleva ettepanekuga ka lihtsustatakse direktiivi 1999/62/EÜ ning jäetakse välja sätted, mis võimaldavad laiendada direktiivi kohaldamisala sõidukirühmadele, mis on juba hõlmatud määrusega (EL) 2017/2400, kuid mida määrus (EL) 2019/1242 veel ei hõlma. Nende kahe määruse kohaldamisalad olid alguses erinevad. Määrusega (EL) 2024/1610 laiendati aga määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisala, nii et nüüd vastab see määruse (EL) 2017/2400 kohaldamisalale. Direktiivi 1999/62/EÜ sätted, mis võimaldasid ületada lõhe nende kahe määruse kohaldamisalade vahel, on seega aegunud ja need võib välja jätta.

nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. mai 2024. aasta määrus (EL) 2024/1610, millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242 seoses uute raskeveokite CO₂-heite normide karmistamisega ja aruandekohustuste lõimimisega, muudetakse määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956 (ELT L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁹ Komisjoni 5. juuli 2022. aasta määrus (EL) 2022/1379, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2400 seoses keskmise suurusega ja raskete veoautode ning raskete busside CO₂ heite ja kütusekulu määramisega ning elektrisõidukite ja muude uute tehnoloogiate kasutuselevõttuga (ELT L 212, 12.8.2022, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁰ Vt direktiivi (EL) 2022/362 põhjendus 29.

¹¹ Vt üksikasjalikum selgitus allpool artikli 2 lõike 1 punktis 37.

Samal põhjusel kavatseb komisjon tunnistada kehtetuks komisjoni rakendusotsuse (EL) 2023/2698,¹² kui määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 1 kohaselt vastu võetud rakendusaktides avaldatakse sõidukite allrühmade 1, 2, 3, 11, 12 ja 16 CO₂ võrdlusheide. Nimetatud rakendusotsusega hõlmatud sõidukite allrühmad on nüüd hõlmatud määrusega (EL) 2019/1242 ja selle määruse alusel on kavas avaldada nende sõidukite allrühmade CO₂ võrdlusheide. Direktiivis 1999/62/EÜ on juba sätestatud, et kui CO₂ võrdlusheide on määruse (EL) 2019/1242 kohaselt avaldatud, tuleks kasutada neid väärtusi, mitte direktiivi 1999/62/EÜ alusel avaldatud väärtusi.

Käesoleva ettepanekuga aidatakse saavutada eesmärki säilitada kvaliteetsed ja järjepidevad ELi õigusaktid. Sellega tagatakse suurem õigusselgus ja -kindlus, võimaldades seeläbi riikide ametiasutustel ja ettevõtjatel oma õigusi ja kohustusi paremini mõista.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesoleva ettepaneku eesmärk on kohandada direktiivi 1999/62/EÜ sätteid, mis sisaldavad teatavatele määrustele osutavaid viiteid, mis muutusid ebaselgeks pärast nende määruste muutmist, ning jätta välja mõned aegunud sätted. Kavandatud muudatused on (koos algses ettepanekus sisalduvate muudatustega) kooskõlas direktiivi (EL) 2022/362 alusel vastu võetud meetmete sisuga.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesolevas ettepanekus käsitletakse direktiivis 1999/62/EÜ esitatud viiteid määrusele (EL) 2019/1242 ja komisjoni määrusele (EL) 2022/1379. Tuleb tagada ristviidete järjepidevus, võttes arvesse nende määruste varasemaid ja (nii palju kui võimalik) tulevasi muudatusi.

2. **ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS**

- **Õiguslik alus**

Direktiivi 1999/62/EÜ õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklid 91 ja 113. Käesolev ettepanek on seotud sõidukite teemaksudega, mille suhtes kohaldatakse ELi toimimise lepingu artikli 91 lõiget 1. Seega on käesoleva ettepaneku õiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 91 lõige 1.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

EL ja liikmesriigid jagavad transpordivaldkonna reguleerimisel pädevust vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punktile g. Kehtivaid ELi õigusnorme saab kohandada siiski üksnes EL. Nii on see ka direktiivis 1999/62/EÜ sisalduvate viidete puhul, mis osutavad muudele ELi õigusaktidele.

- **Proportsionaalsus**

Käesolev ettepanek kõrvaldaks vastuolud ELi õigusaktide vahel. Seega ei läheks see kaugemale sellest, mis on vajalik aluslepingute eesmärkide saavutamiseks.

¹² Komisjoni 4. detsembri 2023. aasta rakendusotsus (EL) 2023/2698 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1242 hõlmamata raskeveokirühmade CO₂ võrdlusheite kindlaksmääramise kohta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 1999/62/EÜ (ELT L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

- **Vahendi valik**

Kuna muudetav õigusakt on direktiiv, peaks ka muutev õigusakt olema sama.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

Käesoleva ettepanekuga parandatakse ELi õigusakti teksti, säilitades samal ajal selle algse tähenduse. Seetõttu ei ole järelhindamine vajalik.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Komisjon suhtleb korrapäraselt teemaksu kogujate ja teemaksu kogumise teenuse osutajatega liikmesriikides. Ebatäpsed ristviited põhjustavad konkreetseid raskusi, mida nende sidusrühmadega arutatakse. Komisjon on toetanud sidusrühmi direktiivi rakendamisel.

- **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Komisjoni analüüsis käesoleva ettepaneku ettevalmistamiseks võetakse arvesse sidusrühmadelt ja liikmesriikide ekspertidelt saadud teavet.

- **Mõjuhindang**

Käesoleva ettepanekuga parandatakse ELi õigusakti teksti ja selle sidusust muude ELi õigusaktidega, kuid ei muudeta poliitikat. Seetõttu ei ole mõjuhindangu koostamine vajalik.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Käesolev ettepanek aitaks saavutada õigusloome kvaliteedi eesmäärke, kuna sellega lihtsustatakse direktiivi teksti ja suurendatakse selle õigusselgust. See tooks kasu maanteedtranspordiettevõtjatele (kes on peamiselt mikro-, väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad), kuna täpsustatakse, millal ja milliste sõidukite suhtes võib kohaldada soodsamaid teemaksumäärasid.

- **Põhiõigused**

Ettepanekus austatakse põhiõigusi ja järgitakse eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid.

4. MÕJU EELARVELE

Käesoleva ettepanekuga parandatakse ELi õigusakti teksti ilma poliitikat muutmata. Seega ei mõjuta see ELi eelarvet.

5. MUU TEAVE

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

Direktiiv 1999/62/EÜ sisaldab liikmesriikidele pandud konkreetseid aruandlusnõudeid, mis on seotud taristu- ja kasutusmaksude diferentseerimisega vastavalt sõidukite keskkonnatoimele.

Muudetud ettepanekuga parandatakse ELi õigusakti teksti, et muuta see lihtsamaks, selgemaks ja täpsemaks. Seega ei ole vaja rakenduskava, järelevalvet ega hindamist.

Tehakse ettepanek lisada uus säte, mis võimaldaks tootjatel määrata segakütuseliste sõidukite CO₂ heite, kui sõidukid on toodetud enne seda, kui määrus (EL) 2017/2400 seda tehnoloogiat hõlmas. Kehtestatakse uus aruandluskord, et teha järelevalvet määruises (EL) 2017/2400 sätestatud modelleerimisvahendi kasutamise üle muudel kui nimetatud määruises sätestatud eesmärkidel, kuna modelleerimisvahend on avatud lähtekoodiga ja seda võidakse kasutada ebaseaduslikult.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Liikmesriigid peavad üle võtma kohandatud viited õigusaktidele sel määral, mil need viited on juba nende riigisissesse õigusesse üle võetud¹³. Teadetele ülevõtmismeetmete kohta peab olema lisatud üks või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi 1999/62/EÜ muudetud osade ja liikmesriigi õiguse vastavate osade vahel.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Algses ettepanekus tehtud muudatusi on selgitatud allpool.

Artikli 1 punkt 1: artikkel 2 – mõisted

Artikli 2 lõike 1 punkt 28: CO₂ heite määratlus

Selle määratluse õigusselgust tuleks parandada, sest viide määrusele (EL) 2017/2400 on ebatäpne. Algses ettepanekus seda määratlust ei muudetud.

Määruises (EL) 2017/2400 on täpsustatud kliendi teabefaili (tootjate koostatav dokument, milles on esitatud uute sõidukite CO₂ heide) ülesehitust. Algselt teatati sõiduki CO₂ eriheitest kliendi teabefaili punktis 2.3. Pärast määruse (EL) 2022/1379 vastuvõtmist esitatakse see teave nüüd kliendi teabefaili punktis 2.6. Kliendi teabefaili uut ülesehitust peetakse tulevase muudatusi silmas pidades stabiilseks.

Lisaks peaks direktiiv 1999/62/EÜ kajastama määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisala laiendamist bussidele pärast määruse (EL) 2024/1610 vastuvõtmist. Seepärast tuleks määratluses täpsustada, et raskeveokite CO₂ eriheide (gCO₂/t-km) esitatakse kliendi teabefaili punktis 2.6.1, kuid busside CO₂ eriheide (gCO₂/p-km) esitatakse kliendi teabefaili punktis 2.6.4.

Seega kohandatakse raskesõiduki CO₂ heite määratlust, et viidata kliendi teabefaili õigetele väljadele.

Artikli 2 lõike 1 punkt 30: vähese heitega raskesõiduki määratlus

Algne ettepanek sisaldas selle määratluse muudatust, kuid see ettepanek aegus pärast määruse (EL) 2024/1610 vastuvõtmist.

Määratlust tuleks lihtsustada. Allpool esitatud selgitus on asjakohane direktiivi järgmiste sätete puhul: artikli 2 lõike 1 punkti 30 alapunkt b ja punkti 38 alapunkt b, artikli 7ga lõike 1 kolmas lõik ning artikli 7ga lõige 7. Nende sätete üksikasjalikus selgituses viidatakse käesolevale jaole.

¹³ Mõned liikmesriigid täitsid ülevõtmiskohustused sellega, et lisasid oma riigisissesse õigusesse viited liidu õigusele. Seetõttu on võimalik, et need liikmesriigid ei pea oma ülevõtvaid õigusakte kohandama. Nad peaksid siiski komisjoni teavitama, kui see tõesti nii on.

Direktiiv 1999/62/EÜ sisaldab sätteid, millega laiendatakse selle kohaldamisala uutele sõidukirühmadele, mida määrus (EL) 2019/1242 veel ei hõlmanud, kuid mis olid juba hõlmatud määrusega (EL) 2017/2400. Määrus (EL) 2019/1242 hõlmas algselt vaid määrusega (EL) 2017/2400 hõlmatud sõidukirühmade allrühma¹⁴.

Direktiiv 1999/62/EÜ võimaldas lisada direktiivi kohaldamisalasse ülejäänud sõidukirühmad niipea, kui andmed nendes sõidukirühmadesse kuuluvate sõidukite CO₂ heite kohta on kättesaadavad¹⁵. Põhjus on selles, et määruse (EL) 2019/1242 vastuvõtmise ajal ei olnud teada, millal laiendatakse selle kohaldamisala ülejäänud sõidukirühmadele.

Määrusega (EL) 2024/1610 muudeti määrust (EL) 2019/1242, et hõlmata kõik määrusega (EL) 2017/2400 hõlmatud sõidukirühmad. Direktiivi 1999/62/EÜ sätteid, mis võimaldavad laiendada direktiivi kohaldamisala, et ületada lõhe nende kahe määruse kohaldamisalade vahel, on seega aegunud. Need sätteid tuleks direktiivi teksti lihtsustamiseks ja täpsustamiseks välja jätta.

Seetõttu jäetakse alapunkt b vähese heitega raskesõiduki määratlusest välja.

Artikli 2 lõike 1 punkt 35: sõidukirühma määratlus

Selle määratluse õigusselgust tuleks parandada. Algses ettepanekus seda määratlust ei muudetud, kuid nüüd tuleb seda muuta, sest viide määruse (EL) 2017/2400 I lisa tabelile 1 on ebatäpne.

Määruse (EL) 2017/2400 I lisa tabelis 1 on määratletud raskete veoautode sõidukirühmad. Määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisala laiendati aga ka määruse (EL) 2017/2400 I lisa tabelites 2–6 määratletud sõidukite allrühmadele (nt keskmise suurusega veoautod ja bussid). Lisaks on sõidukirühmad määratletud määruse (EL) 2017/2400 artikli 4 esimeses lõigus, milles osutatakse eespool nimetatud tabelitele ja milles on võetud arvesse ka tulevase muudatuse kõnealuse määruse lisades.

Seepärast kohandatakse sõidukirühma määratlust, et viidata määruse (EL) 2017/2400 artikli 4 esimesele lõigule.

Artikli 2 lõike 1 punkt 37: heitkoguste vähendamise trajektoori määratlus

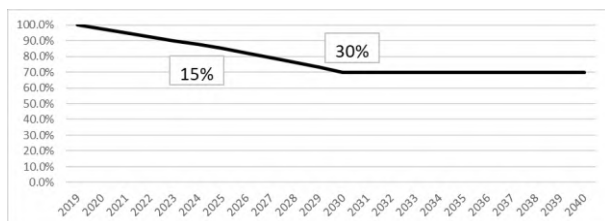
Selle määratluse õigusselgust tuleks parandada ja säilitada selle algne tähendus. Algne ettepanek sisaldas selle määratluse muudatust, kuid selles ei käsitletud kõiki määrusega (EL) 2024/1610 tehtud muudatusi. Seda määratlust muudetakse, nagu on kirjeldatud allpool.

¹⁴ Määrusega (EL) 2019/1242 hõlmatud algne sõidukite allrühm (sõidukite allrühmad 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH) tekitab ligikaudu 73 % raskesõidukite CO₂ heitest. Määrusega (EL) 2017/2400 hõlmatud sõidukirühmad tekitavad 98 % raskesõidukite CO₂ heitest. Ülejäänud 2 %-le vastavaid sõidukeid ei saa lisada määruse (EL) 2017/2400 kohaldamisalasse. Sellega seoses vt määruse (EL) 2024/1610 vastuvõtmiseni viinud ettepanekule lisatud mõjuhindangu (SWD(2023) 88) 2. osa 8. lisa punkt 17.3.

¹⁵ Direktiivi 1999/62/EÜ kohaldamisala laiendamiseks tuleks artikli 7ga lõike 7 alusel avaldada rakendusakt. Artikli 7ga lõike 1 kolmanda lõigu kohaselt on pärast rakendusakti võimalik liigitada asjaomastes sõidukirühmadesse kuuluvad sõidukid CO₂ heite klassi 4 (vähese heitega sõidukid). Neid sõidukeid ei saaks aga liigitada klassidesse 2 ja 3, sest nendes klassidesse liigitamine põhineb nende sõidukite allrühmade heitkoguste vähendamise trajektoiril, mis eeldab nende sõidukirühmade CO₂ heite vähendamise sihttasemete sätestamist määruses (EL) 2019/1242.

- Viimane lause on autonoomne normatiivsäte, mis käsitleb CO₂ võrdlusheite võimalikku kohandamist. Sellised kohandused põhinevad määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 2 kohaselt vastu võetud õigusaktidel. See normatiivsäte ei tohiks olla määratluse osa ja seetõttu viiakse see üle artikli 7ga lõikesse 1¹⁶.
- Määratluses kirjeldatakse matemaatilist valemit ja seetõttu on seda raske mõista ilma üksikasjalike teadmisteta määrusest (EL) 2019/1242 ja selle lisadest. Kui võeti vastu määrus (EL) 2024/1610, lisati sama valem määruse (EL) 2019/1242 I lisa punkti 5.1.2.1. Lisaks hõlmab see valem busside heitkoguste vähendamise trajektoore, mida direktiivi 1999/62/EÜ praeguses määratluses ei käsitleta, kuigi direktiivi kohaldamisala laiendatakse nendele sõidukitele. Määruse (EL) 2019/1242 I lisa esitatud valemit peetakse kõnealuse määruse tulevase muudatuse silmas pidades stabiilseks. Seega viidatakse määratluses nüüd sellele valemile.
- Heite vähendamise trajektoori kuju muutus määruse (EL) 2024/1610 vastuvõtmisega, kuna määratluses viidati määrusele (EL) 2019/1242 ja puudus poliitilistel kaalutlustel põhinev sõnaselge otsus. Sellest tulenevalt on CO₂ heite klasside 2 ja 3 piirnормid muutunud rangemaks ning nendesse klassidesse on võimalik liigitada väiksem arv tavasõidukeid.

Kõigepealt selgitatakse heitkoguste vähendamise trajektoori eesmärki. Heitkoguste vähendamise trajektoor määrab kindlaks piirnормid sõidukite liigitamiseks CO₂ heite klassidesse 2 ja 3, et heidet aja jooksul vähendada. CO₂ heite klasside 2 ja 3 eesmärk on stimuleerida fossiilkütustel töötavate tavasõidukite tõhususe suurendamist. Allpool on esitatud direktiivis (EL) 2022/362 sõidukite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH (edaspidi „algsed sõidukite allrühmad“) puhul vastu võetud heitkoguste vähendamise trajektoori kuju. Kuni 2030. aastani hõlmab heitkoguste vähendamise trajektoori määratlus määruses (EL) 2019/1242 sätestatud CO₂ heite vähendamise tegurit (R-ET_Y). R-ET_Y omakorda sõltub kõnealuses määruses sätestatud 2015. ja 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemetest. 2031. aastal ja järgnevatel aastatel on heitkoguste vähendamise trajektoor määratluse kohaselt lineaarne tasemel, mis vastab CO₂ heite vähendamise sihttasemele 30 %. See lineaarsus kajastab CO₂ heite vähenemist tänu tõhususe parandamisele, mida on võimalik tavasõidukite puhul saavutada.



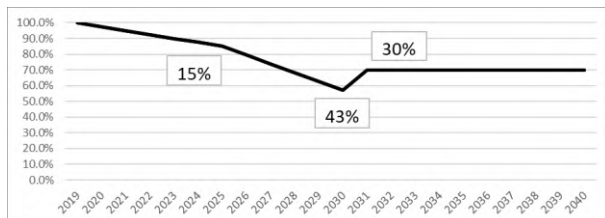
Määrusega (EL) 2024/1610 suurendati 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasest 30 %-lt 43 %-le. Selle muudatuse tõttu peavad tootjad suurendama heiteta sõidukite kasutuselevõttu. Sama sihttase mõjutab ka käesoleva direktiivi kohast heitkoguste vähendamise trajektoori ning vastavaid CO₂ heite klasside 2 ja 3 piirnормe, mis on ette nähtud üksnes tavasõidukitele.

Praegu kehtiva heitkoguste vähendamise trajektoori uuel kujul on järsem kalle ning seega on CO₂ heite klasside 2 ja 3 piirnормid kuni aastani 2030 (kaasa arvatud)

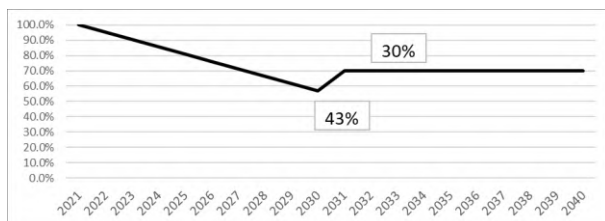
¹⁶ Vt ka selgitus allpool artikli 7ga punktis 1.

rangemad. 2031. aastal ja järgnevatel aastatel on heitkoguste vähendamise trajektoor lineaarne tasemel, mis vastab CO₂ heite vähendamise sihttasemele 30 %.

Algsete sõidukite allrühmade puhul on trajektoor 2026. ja 2030. aasta (kaasa arvatud) aruandlusperioodide vahel mõjutatud allpool näidatud viisil. Seega on nendesse sõidukite allrühmadesse kuuluvate sõidukite liigitus mõjutatud alates 1. juulil 2026 algavast 2026. aasta aruandlusperioodist.



2021. aasta võrdlusperioodiga sõidukite allrühmade (st sõidukite allrühmad 1, 2, 3, 11, 12 ja 16) puhul on trajektoor mõjutatud alates võrdlusperioodi algusest kuni 2030. aastani, nagu on näidatud allpool esitatud joonisel¹⁷. Kõnealustesse sõidukite allrühmadesse kuuluvate sõidukite liigitus on seega mõjutatud alates ajast, mil direktiivi 1999/62/EÜ kohaldamisala laiendatakse kõnealustele sõidukite allrühmadele¹⁸.



Seega muudetakse määratlust, et taastada heitkoguste vähendamise trajektoori algne kuju, mida on kujutatud eespool esimesel joonisel, väljendades selgelt nii 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasest kui ka trajektoori lineaarsust pärast 2030. aastat.

Artikli 2 lõike 1 punkt 38: sõidukirühma CO₂ võrdlusheite määratlus

Seda määratlust saab lihtsustada ja selle õigusselgust tuleks parandada. Algne ettepanek sisaldas selle määratluse muudatust, kuid see ettepanek aegus pärast määruse (EL) 2024/1610 vastuvõtmist. Sõidukirühma CO₂ võrdlusheite määratlust muudetakse, nagu on kirjeldatud allpool.

Esiteks lihtsustatakse artikli 2 lõike 1 punkti 38 alapunkti a, viidates määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 lõikes 1 sätestatud CO₂ võrdlusheite määratlusele. Need kaks määratlust on samaväärsed, sest mõlemas viidatakse määruse (EL) 2019/1242 I lisa punktile 3. Selle muudatusega viiakse määratluse sõnastus kooskõlla kõigi muude selliste direktiivi 1999/62/EÜ määratluste sõnastustega, milles viidatakse määrusele (EL) 2019/1242.

Teiseks aegus artikli 2 lõike 1 punkti 38 alapunkt b põhjustel, mis on esitatud eespool vähese heitega raskesõiduki määratluse selgituses. Seetõttu jäetakse määratluse alapunkt b välja, et seda sätet lihtsustada.

¹⁷ Sõidukite allrühmade 1, 2, 3, 11, 12 ja 16 heitkoguste vähendamise trajektoori uus kuju erineb algsete sõidukite allrühmade heitkoguste vähendamise trajektoori kujust algsete sõidukite allrühmade CO₂ heite vähendamise 2025. aasta vahe-eesmärgi tõttu.

¹⁸ Vt allpool artikli 7ga lõike 1 selgitust kohaldamisala laiendamise aja kohta.

Artikli 1 lõige 2: artikkel 7ga – raskesõidukite suhtes kohaldatavate maksude diferentseerimine

Artikli 7ga lõike 1 teine kuni neljas lõik: kohustus diferentseerida makse vastavalt CO₂ heitele

Seda sätet tuleks lihtsustada, et riikide ametiasutused ja ettevõtjad mõistaksid oma õigusi ja kohustusi selgelt. Lisaks tuleks kehtestada piisav ajavahemik selle rakendamiseks. Algne ettepanek sisaldas muudatust selle määratluse lihtsustamiseks, kuid selles ei sätestatud selget ajakava, mille jooksul riikide ametiasutused ja ettevõtjad peaksid määrusega (EL) 2024/1610 kehtestatud muudatusi rakendama.

Selle jao mõistmiseks tuleks kõigepealt täpsustada artikli 7ga lõike 1 teise kuni neljanda lõigu praegust ülesehitust:

- artikli 7ga lõike 1 teine lõik puudutab määrusega (EL) 2019/1242 hõlmatud sõidukite allühmi;
- artikli 7ga lõike 1 kolmas lõik puudutab direktiivi 1999/62/EÜ kohaldamisala laiendamist sõidukirühmadele, mis olid juba hõlmatud määrusega (EL) 2017/2400, kuid mida määrus (EL) 2019/1242 veel ei hõlmanud, ning
- artikli 7ga lõike 1 neljas lõik puudutab direktiivi 1999/62/EÜ kohaldamisala laiendamist uutele sõidukite allühmadele pärast nende lisamist määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisalasse.

Artikli 7ga lõike 1 teise kuni neljanda lõigu muutmise põhjused on järgmised:

- kõik kolm lõiku sisaldavad viiteid määruse (EL) 2019/1242 artikli 2 lõikele 1, et määrata kindlaks kõnealuse määrusega hõlmatud sõidukite allühmad. Määrusega (EL) 1242/1610 muudeti aga kõnealuse määruse ülesehitust, nii et hõlmatud sõidukite allühmad ei ole enam sätestatud selle artikli 2 lõikes 1, vaid hoopis selle I lisa punktis 1. Viited kõnealuse määruse artikli 2 lõikele 1 on seega ebatäpsed;
- artikli 7ga lõike 1 kolmas lõik aegus põhjustel, mis on esitatud eespool vähese heitega sõiduki määratluse selgituses;
- artikli 7ga lõige 1 ei hõlma määruse (EL) 2019/2142 artikli 11 lõike 2 kohaseid CO₂ võrdlusheite kohandusi, mis on hõlmatud hoopis heitkoguste vähendamise trajektoori määratluse viimase lausega. Nagu on aga selgitatud eespool heitkoguste vähendamise trajektoori määratlust käsitlevas jaos, on see säte autonoomne normatiivsäte, mitte määratlus, mistõttu tuleks see üle viia artikli 7ga lõikesse 1;
- lisaks ei ole CO₂ võrdlusheite muudatuste rakendamiseks piisavalt aega. Kohandusi kohaldatakse vastavalt direktiivile 1999/62/EÜ „aruandlusperioodide suhtes, mis algavad pärast nimetatud delegeeritud õigusaktide vastavaid kohaldamise kuupäevi;“. Rakendamiseks aga ei ole aega ette nähtud, kui kõnealused õigusaktid võetakse vastu vahetult enne aruandlusperioodi algust;
- artikli 7ga lõike 1 neljandas lõigus viidatakse ebatäpselt *ajale, mil määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisala laiendatakse uutele sõidukite allühmadele*. Täpsemalt on seal sätestatud, et teemaksude diferentseerimist hakatakse uute sõidukite allühmade suhtes kohaldama, kui jõustuvad määrusega (EL) 2019/1242 veel hõlmamata sõidukite allühmade heitkoguste vähendamise trajektoorid, mis on kindlaks määratud ELi õigusaktiga. Selline ELi õigusakt aga puudub, mis jõustuks ja millega kehtestataks sõidukirühma heitkoguste vähendamise trajektooride väärtused.

Selle asemel arvutatakse sõidukirühma heitkoguste vähendamise trajektoor direktiivi artikli 2 lõike 1 punktis 37 sätestatud määratluses juba esitatud valemite alusel. Sõidukite allrühma heitkoguste vähendamise trajektoori saamiseks tuginetakse asjaomase sõidukite allrühma CO₂ heite vähendamise sihttasemetele (mis on sätestatud määruse (EL) 2019/1242 artiklis 3a ja I lisa punktis 4.3) ja sõidukite allrühma CO₂ võrdlusheitele (mis on avaldatud määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 1 kohases õigusaktis selle sõidukite allrühma võrdlusperioodile järgneval aastal)¹⁹. Seega saab sõidukite allrühma heitkoguste vähendamise trajektoori arvutada pärast seda, kui selle sõidukite allrühma CO₂ võrdlusheide on avaldatud. Artikli 7ga lõike 1 neljandas lõigus sätestatud aeg uutele sõidukite allrühmadele laiendamiseks on seega seotud nende sõidukite allrühmade CO₂ võrdlusheite avaldamisega määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 1 kohases õigusaktis;

- samas lõigus ei ole sätestatud ajavahemikku direktiivi 1999/62/EÜ kohaldamisala laiendamiseks uutele sõidukite allrühmadele. Määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 1 kohaselt vastu võetud õigusaktid jõustuvad teabe aadressidele saatmise kuupäeval. Kõnealustesse allrühmadesse kuuluvate sõidukite liigitamine CO₂ heite klassidesse eeldab siiski tööd seoses teemaksu kogumise süsteemide käitamiseks vajalike IT-süsteemidega, riikide ametiasutuste ja teemaksu kogumise teenuse osutajate vahelise koordineerimisega ning teekasutajatega suhtlemisega nende õiguste teemal. Selleks tööks kulub umbes kuus kuud.

Eespool kirjeldatud põhjustel muudetakse artikli 7ga lõike 1 teist kuni neljandat lõiku järgmiselt:

- neid kolme lõiku lihtsustatakse:
 - parandades viited määrusele (EL) 2019/1242: selle asemel et viidata määruse (EL) 2019/1242 artikli 2 lõike 1 punktidele a–d, kasutatakse sõnastust „määrusega (EL) 2019/1242 hõlmatud sõidukite allrühmad“;
 - jättes välja kolmanda lõigu, mis on nüüdseks aegunud. Samal põhjusel jäetakse välja ka algse ettepaneku lõik, mis käsitleb diferentseerimist CO₂ heite klasside 1, 4 ja 5 puhul;
 - ühendades praeguse teise ja neljanda lõigu, sest mõlemad käsitlevad seda, kuidas määrusega (EL) 2019/1242 hõlmatud sõidukite allrühmade suhtes kohaldatakse taristumaksude diferentseerimist vastavalt artiklile 7ga;
- lisatakse uus lõik, et tuua heitkoguste vähendamise trajektoori määratlusest sellesse artiklisse üle sätte CO₂ võrdlusheite kohandamise kohta;
- selleks et selgitada määruse (EL) 2019/1242 kohaste direktiivi 1999/62/EÜ muudatuste rakendamise aega, tehakse järgmised muudatused:
 - täpsustada tuleks uutele sõidukite allrühmadele laiendamise aega (kajastades määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisala laiendamist). See laiendamine hõlmab kõiki sõidukite allrühmi, mille võrdlusperiood ei ole 2019. aasta (vt joonealune märkus 19). Jäetakse välja viited heitkoguste vähendamise trajektooride

¹⁹ Kõnealuse õigusakti avaldamise aeg sõltub omakorda rühma võrdlusperioodist, mis on sätestatud määruse (EL) 2019/1242 I lisa punktis 3.2. Algselt selle määrusega hõlmatud sõidukite allrühmade (sõidukite allrühmad 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH) võrdlusperiood oli 2019. aasta. Sõidukite allrühmade 1, 2, 3, 11, 12 ja 16 võrdlusperiood on 2021. aasta. Kõigi teiste allrühmade võrdlusperiood on 2025. aasta.

jõustumisele. Nagu on eespool märgitud, siis aeg, millest alates tuleks diferentseerimist kohaldada, on seotud asjaomase sõidukite allrühma CO₂ võrdlusheite avaldamisega vastavalt määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõikele 1. Seega viidatakse ka artikli 7ga lõikes 1 nende õigusaktide avaldamisele;

- esitatakse kuuekuuline rakendusperiood pärast määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 1 kohaselt vastu võetud CO₂ võrdlusheite avaldamise kuupäeva. Algsete sõidukite allrühmade CO₂ võrdlusheide on juba avaldatud, seega sätestatakse nende allrühmade puhul sõnaselgelt kohaldamise kuupäev 13. mai 2023²⁰;
- juhuks, kui CO₂ võrdlusheidet on vaja määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 2 alusel kohandada, nähakse ette kuuekuuline rakendusperiood. Nende kohanduste kohaldamise kuupäevaks määratakse nende avaldamisele järgneva kuuenda kuu esimene päev, et tagada samalaadsete sõidukite ühetaoline piiriülene kohtlemine ja vältida konkurentsimoonusi veoettevõtjate vahel, kellele kuuluvad samalaadsed sõidukid.

Kuna määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 2 kohane õigusakt võetakse eeldatavasti vastu ja seda hakatakse algsete sõidukite allrühmade suhtes kohaldama alates 2025. aasta aruandlusperioodist ning kuna on võimalik, et kuuekuuline periood lõpeb käesoleva ettepaneku vastuvõtmise ajal, võib kohaldamistähtaeg olla nende sõidukite allrühmade puhul liiga lühike või ebaselge. Tagamaks, et kõnealuste sõidukite allrühmade puhul on kohanduste kohaldamise tähtaeg selge ja et antakse piisav rakendamisaeg, tuleks seda kohandust direktiivi kohaselt kohaldada alates 1. juulist 2026²¹.

Artikli 7ga lõige 2: sõidukite liigitamine CO₂ heite klassidesse

Algses ettepanekus seda sätet ei muudetud. Selle muutmine muutus aga vajalikuks pärast määrustega (EL) 2024/1610 ja (EL) 2022/1379 tehtud muudatusi. Seda tuleks ELi-ülese ühtlustatud lähenemisviisi tagamiseks muuta, et näidata, kuidas tuleb sõidukeid klassidesse liigitada konkreetsetel juhtudel, mida võib direktiivi 1999/62/EÜ alusel tõlgendada mitmeti.

Selles lõikes täpsustatakse, kuidas tuleb:

- liigitada sõidukid ümber vastavalt algselt direktiivis (EL) 2022/362 määratletud heitkoguste vähendamise trajektoorige;
- liigitada sõidukeid, millega on kaasas kliendi teabefail ja mis on registreeritud enne heitkoguste vähendamise trajektoori algust;
- liigitada eriotstarbelisi veokeid;
- liigitada moderniseeritud heiteta sõidukeid ning

²⁰ See kuupäev oli kaks aastat pärast kuupäeva, mil jõustus komisjoni 10. mai 2021. aasta rakendusotsus (EL) 2021/781, millega avaldatakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2019/1242 loetelu teatavatest CO₂ heite väärtustest tootja kohta, kõigi liidus registreeritud uute raskeveokite keskmine CO₂ eriheide ja CO₂ võrdlusheide aasta 2019 aruandlusperioodil (ELT L 167, 12.5.2021, lk 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

²¹ See on kooskõlas heitkoguste vähendamise trajektoori määratluse viimase lause praeguse versiooniga. Selle sätte kohaselt kohaldataks kohandatud väärtusi alates aruandlusperioodist, mis algab pärast õigusakti kohaldamise kuupäeva – selleks kuupäevaks on 1. juuli 2026.

- (e) liigitada segakütuselisi sõidukeid.

Kui liidu õiguses sätestatakse, kuidas neid juhtumeid käsitleda, annab see direktiivi rakendamisel õiguskindluse.

- *Sõidukite ümberliigitamine heitkoguste vähendamise trajektoori algse määratluse alusel.* Käesoleva ettepaneku eesmärk on taastada heitkoguste vähendamise trajektoori algne kuju ja selle määratluse algne tähendus²². Sõidukid, mis on liigitatud CO₂ heite klassi enne käesoleva ettepaneku vastuvõtmist, võidakse aga liigitada ebasoodsasse klassi.

Selleks et tagada võrdsed tingimused sõidukite vahel, mis on liigitatud CO₂ heite klassi pärast käesoleva ettepaneku vastuvõtmist, ja sõidukite vahel, mis on liigitatud vastavalt 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemele 43 %, peavad liikmesriigid need sõidukid ümber liigitama kahe kuu jooksul pärast käesoleva ettepaneku jõustumist.

See säte on vajalik üksnes juhul, kui käesolev ettepanek jõustub pärast ühte kahest järgmisest ajahetkest: pärast 1. juulit 2026 (mis mõjutab algetesse sõidukite allrühmadesse kuuluvaid sõidukeid) või pärast direktiivi 1999/62/EÜ kohaldamisala laiendamist sõidukite allrühmadele 1, 2, 3, 11, 12 ja 16²³. See säte ei ole vajalik, kui käesolev ettepanek jõustub enne mõlemat nimetatud sündmust.

- *Sõidukid, millega on kaasas kliendi teabefail ja mis on registreeritud enne heitkoguste vähendamise trajektoori algust.* Direktiiviga 1999/62/EÜ ei reguleerita seda, kuidas liigitada CO₂ heite klassidesse sõidukeid, mis on registreeritud enne asjaomase sõidukite allrühma heitkoguste vähendamise trajektoori algust, kuid mille CO₂ heite kohta saavad omanikud esitada tõendid kliendi teabefaili alusel.

Sõidukite allrühmade puhul, mille võrdlusperiood on 2021. või 2025. aasta, esineb lahknevus heitkoguste vähendamise trajektoori algusaasta ja nende tähtpäevade vahel, millest alates tootjad peavad esitama koos uute sõidukitega kliendi teabefaili²⁴. Täpsemalt eelneb tähtpäev, millest alates tootjad peavad seda tegema, heitkoguste vähendamise trajektoori algusaastale.

Artikli 7ga lõikes 2a selgitatakse, et sõidukid, mille puhul saab esitada tõendid CO₂ heite kohta, võib liigitada CO₂ heite klassi, võttes aluseks asjaomase allrühma heitkoguste vähendamise trajektoori esimese aasta väärtused. See ettepanek tagaks ELis ühtlustatud lähenemisviisi.

- *Eriotstarbelised veokid.* Määruses (EL) 2019/1242 eristatakse eriotstarbelisi veokeid (nt jäätmete kogumiseks või ehitustöödeks kasutatavad sõidukid²⁵) muud tüüpi

²² Vt selgitus eespool artikli 2 lõike 1 punktis 37.

²³ Vt allpool artikli 7ga lõike 1 selgitus kohaldamisala laiendamise aja kohta.

²⁴ Heitkoguste vähendamise trajektoor algab sõidukite allrühma võrdlusperioodil (mis on sätestatud määruse (EL) 2019/1242 I lisa punktis 3.2), kuid tootjate tähtpäevad on sätestatud komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artiklites 9 ja 24 ning sõltuvad sõidukirühmast. Sõidukite algsete allrühmade puhul need kaks kuupäeva kattusid: heitkoguste vähendamise trajektoor algas 1. juulil 2019, sest võrdlusperiood (nagu see on nende sõidukite allrühmade puhul kindlaks määratud määruses (EL) 2019/1242) oli 2019. aasta. Tähtpäev, millest alates tootjad pidid uute sõidukitega koos esitama kliendi teabefaili, oli samuti 1. juuli 2019 (nagu see on sätestatud määruse (EL) 2017/2400 artikli 24 lõike 1 punktis a).

²⁵ Eriotstarbeliste veokite liikide täielik loetelu on esitatud määruse (EL) 2019/1242 I lisa punktis 1.2 koostoimes määruse (EL) 2018/858 (mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud

sõidukitest, määrares kindlaks eriotstarbeliste veokite allrühmad. Seda tehakse, kuna eriotstarbeliste veokite kasutusviis erineb kaupade või inimeste vedamiseks kasutatavate sõidukite kasutusviisist. Eriotstarbelised veokid tekitavad ligikaudu 2 % raskeveokite heitest ja neid kasutatakse peamiselt linnades²⁶.

Tootjad ei pea kindlaks määrama raskesõiduki eriotstarbelisust, sest sõiduki lõplik kasutusviis võib tootmise ajal olla ebaselge. Selle asemel käsitatakse sõidukeid määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisel eriotstarbelisena pärast nende esmast registreerimist. Seega ei märgita sõidukiomanikele esitatavas kliendi teabefailis, kas sõiduk on eriotstarbeline või mitte. Seepärast ei saa neid sõidukeid direktiivi 1999/62/EÜ praeguse versiooni kohaselt käsitada eraldi sõidukite allrühmana.

Eriotstarbeliste veokite allrühmade eristamine direktiivi 1999/62/EÜ alusel tähendaks pärast sõiduki registreerimist väljastatud lisadokumentide kasutamist veokite eriotstarbelisuse kindlakstegemiseks. Eriotstarbeliste veokite põhjustatud heite väikest osakaalu ja direktiivi artikliga 7ga hõlmatud teedel (st kiirteed ja TEN-T teed) läbitud kilomeetrite väikest arvu silmas pidades oleks halduskoormus ebaproportsionaalne. Lisaks on oht, et liikmesriigid kohaldaksid killustatud lähenemisviise, kui direktiivis ei oleks kindlaks määratud muude dokumentide kui kliendi teabefaili kasutamise korda. Need objektiivsed põhjused õigustavad eriotstarbeliste veokite allrühmade kohtlemist teistest sõidukite allrühmadest erinevalt.

Artikli 7ga lõikes 2 nõutakse seega, et eriotstarbelisi veokeid käsitataks vastavasse muude kui eriotstarbeliste veokite allrühma kuuluvana. See teave esitatakse kõigi sõidukite kliendi teabefailides. Käesolevas ettepanekus selgitatakse, kuidas tuleks direktiivi kehtivaid sätteid eriotstarbeliste veokite suhtes kohaldada.

- *Heiteta sõidukid, mis on käitamiskauguse suurendamiseks moderniseeritud.* Heiteta sõidukite käitamiskaugus seab need endiselt tavasõidukitega võrreldes ebasoodsamasse olukorda. Sõiduki käitamiskauguse suurendamiseks on võimalik heiteta sõidukeid moderniseerida, asendades akupaki kütusegeneraatoriga²⁷. Sellistest moderniseeritud sõidukitest saavad seega hübriidmootorsõidukid.

Kuigi need töötavad kütusegeneraatoriga, jääksid heiteta sõidukite moderniseeritud variandid direktiivi 1999/62/EÜ alusel CO₂ heite klassi 5, sest sõidukite liigitus põhineb sõiduki dokumentatsioonil sõiduki esmase registreerimise ajal.

Nende sõidukite käsitlemine CO₂ heite klassi 5 kuuluvate sõidukitena moonutab autokaubaveoturgu nende ettevõtjate kahjuks, kes kasutavad heiteta sõidukeid, mida ei ole moderniseeritud. See liigitus ei kajasta ka tegelikku heidet sõidukite kasutusea jooksul määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisel.

Lisaks saavad tootjad arvutada nende sõidukite CO₂ eriheite modelleerimisvahendis VECTO, nagu on sätestatud määruhes (EL) 2017/2400, enne kui need turule lastakse.

süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta) (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>) I lisa 2. liitega.

²⁶ Vt määruse (EL) 2024/1610 põhjendus 33.

²⁷ Vt <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> ja <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

Seepärast tehakse ettepanek, et heiteta sõidukeid, mida on nende käitamiskauguse suurendamiseks moderniseeritud, ei käsitata mitte CO₂ heite klassi 5, vaid hoopis CO₂ heite klassi 1 kuuluvana. Selle muudatusega tagatakse, et sõidukid liigitatakse CO₂ heite klassidesse modelleerimisvahendi VECTO tulemuste alusel.

- *Segakütuselised sõidukid, mis on toodetud enne nende hõlmamist määrusega (EL) 2017/2400.* Selliste segakütuseliste sõidukite suhtes, mis on toodetud enne selle tehnoloogia lisamist määruse (EL) 2017/2400 kohaldamisalasse määrusega (EL) 2022/1379, ei saa kohaldada soodsamaid teemaksumäärasid, kuna puudub kliendi teabefail. Nende sõidukite puhul võib seega kehtida ebasoodsam konkurentsiolukord võrreldes samalaadsete sõidukitega, mis on registreeritud pärast seda kuupäeva. Nende sõidukite CO₂ heite määramiseks võiks ellu viia uue modelleerimise, võttes arvesse määruse (EL) 2017/2400 uusimaid nõudeid, sealhulgas juba registreeritud sõidukite puhul. Tootjad, kes tootsid segakütuselisi sõidukeid enne, kui need sõidukid määrusega (EL) 2017/2400 hõlmati, võivad sellise modelleerimise ellu viia.

Seepärast peaksid liikmesriigid aktsepteerima sellise modelleerimise tulemusi segakütuseliste sõidukite liigitamisel CO₂ heite klassidesse. Kuna modelleerimisvahend on avatud lähtekoodiga ja seda saaks kasutada ebaseaduslikult, peaks komisjon selle võimaluse kasutamise korral järelevalvet tegema. Seega, kui tootja otsustab seda võimalust kasutada, peaks ta komisjoni oma kavatsusest teavitama. Selleks et vältida ebaseaduslike modelleerimisfailide kasutamist, peaksid liikmesriigid aktsepteerima uut modelleerimisfaili üksnes juhul, kui i) see on saadud otse tootjalt; ii) modelleerimisfail on digitaalsel kujul ning iii) kõnealusele tootjale on adresseeritud komisjoni positiivne otsus.

Artikli 7ga lõige 7 – CO₂ võrdlusheite avaldamine

Algses ettepanekus seda sätet ei käsitletud. Selles lõikes käsitletakse määrusega (EL) 2017/2400 hõlmatud, kuid määrusega (EL) 2019/1242 veel hõlmamata sõidukirühmade CO₂ võrdlusheite avaldamist. Nagu on eespool selgitatud, on see säte nüüdseks aegunud ja seetõttu jäetakse see direktiivi lihtsustamise huvides välja.

Artikli 7gc lõige 7 – haagiste mõju teemaksuvähenduste kindlaksmääramisele

Algset ettepanekut muudetakse, et täpsustada haagiseklassi 3 liigitamise tingimustele vastavaid haagiseid, viidates määruse (EL) 2019/1242 (mida on muudetud määrusega (EL) 2024/1610) artikli 3 punkti 11 alapunktis c sätestatud uuele heiteta haagiste määratlusele.

Artikli 8 lõige 3 – artikli 7ga kohaldamise kuupäev liikmesriikide puhul, kus kehtib ühine kasutusmaksude süsteem

Algses ettepanekus seda sätet ei käsitletud, kuid seda on vaja muuta, et viia see kooskõlla artikli 7ga lõike 1 kohta esitatud muudatusettepanekutega. Artikli 8 lõige 3 sisaldab viidet artikli 7ga lõike 1 teisele ja kolmandale lõigule, mida käesolev ettepanek mõjutab.

Artikli 7ga lõike 1 teine lõik hõlmab nüüd nii algseid kui ka uusi sõidukite allrühmi. Ühise kasutusmaksude süsteemiga liikmesriikide tähtaja pikendamine on mõeldud sõidukite algsete allrühmade tasude esmakordseks diferentseerimiseks. Seepärast sätestatakse see

kohaldamiskuupäev algsete sõidukite allrühmade puhul nüüd sõnaselgelt, samamoodi nagu käesoleva ettepanekuga muudetakse artikli 7ga lõiget 1.

Muudetud ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ, nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ ja direktiivi (EL) 2019/520 haagistega raskesõidukite CO₂ heite klassi osas ning täpsustatakse ja lihtsustatakse teatavaid sätteid

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/362³ vastuvõtmisega tugevdati põhimõtteid „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“, kehtestades CO₂ heite põhjal kohustusliku maksustamise, milleks kas diferentseeritakse taristu- ja kasutusmaks vastavalt sõidukite CO₂ heitele või kohaldatakse CO₂ heite väliskulumaksu. Praegu diferentseeritakse mootorsõidukist ja haagisest koosnevate autorongide teemakse mootorsõiduki CO₂ heite põhjal, olenemata ühendatud haagise omadustest, eelkõige selle mõjust autorongi CO₂ heitele.
- (2) Kuigi haagis ise energiat ei tarbi, on selle liigutamiseks vaja vedava mootorsõiduki energiat. Haagiste energiatõhususe optimeerimine vähendab tavasõidukite CO₂ heidet ja suurendab sõidukite autonoomsust. Selline optimeerimine saavutatakse haagiste aerodünaamika, veeretakistuse ja massi täiustustega. 2020. aasta võrdlushaagisega võrreldes on energiatõhusust võimalik parandada täishaagiste puhul ligikaudu 7,5 % ja poolhaagiste puhul 15 %. Seega võib haagistel olla autokaubaveo sektori CO₂ heite vähendamises oluline roll. Tõhusamate haagiste kasutuselevõttu pärssivad aga nende kõrgemad hinnad ja asjaolu, et seni ei ole haagiste ostjad saanud võrrelda eri haagiste energiatõhusust. Selle tagajärjel on energiatõhusate haagiste saadavus turul piiratud. Aerodünaamilised seadised on turul juba kättesaadavad ning nende kättesaadavus paraneb tulevikus veelgi, kuid liidu praeguses sõidukipargis neid enamasti ei kasutata.

¹ ELT C(2023) 874, 8.12.2023, lk ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² ELT C , , lk .

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. veebruari 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/362, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest (ELT L 69, 4.3.2022, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

- (3) Komisjoni rakendusmääruses (EL) 2022/1362⁴ on sätestatud õiguslikult sertifitseeritud väärtused haagiste mõju kohta raskeveokiautorongide CO₂ heitele. Selleks et veelgi vähendada tõhusamate haagiste käitamiskulusid, tuleks kehtestada õigusnormid, mille kohaselt võetakse haagiste mõju raskeveokiautorongide CO₂ heitele arvesse teemaksusüsteemides, milles diferentseeritakse teemakse CO₂ heite põhjal. Kuna mootorsõidukeid saab ühendada erinevate haagistega, tuleks CO₂ heite diferentseerimisel põhinevates teemaksusüsteemides haagiste arvessevõtmisel lähtuda tegelikult kasutatud haagisest.
- (4) CO₂ heitel põhinevat maksustamist tuleks laiendada haagistele, mille suhtes kohaldatakse rakendusmäärust (EL) 2022/1362. Haagiste kasutusnäitajad võivad sõltuvalt haagiste tehnilistest parameetritest varieeruda. Selleks et hinnata haagiste energiatõhusust, võrreldakse konkreetse haagise CO₂ heite vähendamise potentsiaali sellise võrdlushaagise kasutusnäitajatega, mis on sarnase telgede konfiguratsiooni, suurima lubatud teljekoormuse ja šassii konfiguratsiooniga. Konkreetset haagist iseloomustava väärtuse ja võrdlushaagist iseloomustava väärtuse suhtarv on määratletud rakendusmääruses (EL) 2022/1362 tõhusussuhtena. Tõhusamate haagiste tõhusussuhte väärtus on väiksem kui 1.
- (5) Tõhusussuhet võib arvutada kilomeetri, tonnkilomeetri või kuupmeeter-kilomeetri põhjal. Kõigi haagiste puhul, mis ei ole mahupõhised, tuleks kasutada tonnkilomeetripõhist tõhusussuhet. Mahupõhised haagised on need, mis on ette nähtud peamiselt mahtveose jaoks. Tonnkilomeetripõhist tõhusussuhet ei saa mahupõhiste haagiste puhul kasutada, sest neil on suurem veeretakistus ja mass kui tavapärasel haagistel. Selle asemel tuleks mahupõhiste haagiste puhul kasutada kuupmeeter-kilomeetripõhist tõhusussuhet.
- (6) Tõhusama haagisega autorongi CO₂ heite klass peaks olema kõrgem kui mootorsõiduki CO₂ heite klass eraldivõetuna ning see annab võimaluse saada kasu rohkem vähendatud teemaksudest. Haagise CO₂ heite vähendamise potentsiaali mõju autorongi CO₂ heite klassile peaks põhinema konkreetse haagise tõhusussuhte ja käesolevas direktiivis osutatud tõhusussuhete läviväärtuste võrdlusel. Poolhaagiste ja muude haagiste jaoks nähakse ette erinevad läviväärtused, kuna nende potentsiaal vähendada kulutõhusalt CO₂ heidet on erinev.
- (7) Kui liikmesriik võtab oma territooriumil teemaksusüsteemides arvesse haagiste mõju raskeveokiautorongide CO₂ heitele ja kehtestab erimaksud autorongidele, mille täismass ja/või maksimaalmõõtmed erinevad nõukogu direktiivis 96/53/EÜ⁵ sätestatust, peaks liikmesriigil olema lubatud kohaldada vähendatud teemakse selliste autorongide suhtes, milles kasutatakse vähemalt ühte tõhusamat haagist.
- (8) Komisjonile tuleks anda õigus muuta delegeeritud õigusaktidega direktiivi 1999/62/EÜ VIII lisa, et määrata selles sätestatud tõhusussuhete läviväärtused või neid kohandada ning määrata kindlaks meetodika, mille alusel jaotatakse

⁴ Komisjoni 1. augusti 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/1362, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveohaagiste näitajate mõjuga mootorsõidukite CO₂ heitele, kütusekulule, energiatarbele ja heiteta sõiduulatusse ning millega muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2020/683 (ELT L 205, 5.8.2022, lk 145, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/impl/2022/1362/oj>**).

⁵ Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

haagiseklassidesse järeldaigaldatud seadmetega haagised, eelkõige need, millele ei ole määratud kooskõlas rakendusmäärusega (EL) 2022/1362 tõhusussuhet. Tõhusussuhete läviväärtused tuleks määrata niipea, kui haagiste tõhususe andmeid on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/956⁶ kohaselt kogutud vähemalt üks aasta. Tõhusussuhete läviväärtused peaksid põhinema haagisepargi keskmisel tõhususel, mis kehtib ajal, mil avaldatakse nende sõidukite CO₂ võrdlusheide, ja haagiste potentsiaalil parandada tõhusust. Seejärel tuleks neid kohandada, et võtta arvesse tehnika arengut ja uute tehnoloogiate, näiteks veoteljega haagiste, üha suuremat levikut. Järeldaigaldatud seadmetega haagiste jaoks meetodika kindlaksmääramisel tuleks võtta arvesse paigaldatud seadmeid, mis parandavad haagiste energiatõhusust, näiteks aerodünaamilisi seadiseid, mida saab kontrollida korralise tehnoloogivaatuse käigus ja mida tuleks kajastada tehnoloogivaatuse kontrollkaardil, nagu on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/45/EL⁷.

- (9) Tagamaks, et juhid teatavad mootorsõidukiga ühendatud haagise kasutusnäitajad õigesti, kui nad saavad kasu CO₂ heite põhjal vähendatud maksudest, on vaja, et täitevatmetnikele esitataks taotluse korral tõendid autorongi heiteklassi ja haagise kasutusnäitajate kohta. Kui neid tõendeid ei esitata, on liikmesriigil õigus kohaldada makse ainult mootorsõiduki heiteklassi alusel.
- (10) Selleks et tagada CO₂ heitel põhineva teemaksude diferentseerimise ühtne kohaldamine, on vaja muuta nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ,⁸ et kehtestada nõue märkida haagiste tõhusussuhe nende registreerimistunnistusele, kui see on näidatud nende vastavustunnistusel või üksiksõiduki tüübikinnitusel. Oluline on tagada, et haagiste tõhususega seotud andmed oleksid kättesaadavad liikmesriikidevaheliseks teabevahetuseks, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2019/520⁹.
- (11) ~~Lisaks on asjakohane muuta direktiivi 1999/62/EÜ, et kajastada [lisada viide siis, kui see on teada] muudetud määruse (EL) 2019/1242 uut ülesehitust. Vajalike muudatuste eesmärk on säilitada heiteta sõiduki, vähese heitega sõiduki, CO₂ võrdlusheite ja heitkoguste vähendamise trajektoori määratluse praegune tähendus ning ajakohastada viimase mõiste määratlust, et ühtlustada selle kohaldatavus pärast 2030. aastat eespool nimetatud määrusega. Nende muudatustega tuleks samuti säilitada taristu ja kasutusmaksude diferentseerimise kohustus ning aeg, millest alates seda kohustust kohaldatakse. Kõnealuse määrusega juba hõlmatud sõidukite allrühmade puhul tuleks nendes muudatustes eelkõige täpsustada, et seda kohustust kohaldatakse alates 13. maist 2023, st kaks aastat pärast kuupäeva, mil avaldati komisjoni rakendusotsus (EL) 2021/781,¹⁰ millega kehtestati nende sõidukite allrühmade CO₂ võrdlusheide. Selleks~~

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT L 173, 9.7.2018, lk 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoloogivaatust (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁸ Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. märtsi 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/520 liidu elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta (ELT L 91, 29.3.2019, lk 45, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>**).

¹⁰ Komisjoni 10. mai 2021. aasta rakendusotsus (EL) 2021/781, millega avaldatakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2019/1242 loetelu teatavatest CO₂-heite väärtustest tootja kohta, kõigi

et tagada nende muudatuste õigeaegne vastuvõtmine seoses määruse (EL) 2019/1242 muudatuste jõustumise kuupäevaga, tuleks kehtestada direktiivi siseriiklikku õigusesse ülevõtmisele üheaastane tähtaeg.

- (11) Asjakohane on täpsustada ja lihtsustada direktiivi 1999/62/EÜ teatavaid sätteid, et kajastada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2024/1610¹¹ tehtud muudatusi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/1242¹² ning komisjoni määrusega (EL) 2022/1379¹³ tehtud muudatusi komisjoni määruses (EL) 2017/2400¹⁴. Kavandatud muudatused puudutavad CO₂ heite, heiteta sõidukite, vähese heitega raskesõidukite, sõidukirühma, heitkoguste vähendamise trajektoori ja CO₂ võrdlusheite määratlust ning artiklit 7ga ja artikli 8 lõiget 3, kusjuures nende algne tähendus säilitatakse.**
- (12) Käesolevas direktiivis tuleks täpsustada aega, millest alates kohaldatakse sõidukite allrühma suhtes kohustust diferentseerida teemakse CO₂ heite alusel. Seepärast viidatakse selles määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 1 kohaselt vastu võetud sõidukite allrühma CO₂ võrdlusheite avaldamisele. Samuti tuleks käesoleva direktiiviga anda riikide ametiasutustele ja teemaksu kogumise teenuse osutajatele piisavalt aega asjaomastesse sõidukite allrühmadesse kuuluvate sõidukite liigitamiseks CO₂ heite klassidesse. Pärast CO₂ võrdlusheite avaldamist on ette nähtud kuuekuuline rakendusperiood. Algselt kõnealuse määrusega hõlmatud sõidukite allrühmade suhtes on teemaksude diferentseerimise kohustust kohaldatud alates 13. maist 2023 ehk kuupäevast, mil möödus kaks aastat komisjoni rakendusotsuse (EL) 2021/781¹⁵ avaldamise kuupäevast.**
- (13) Käesolevas direktiivis tuleks täpsustada kuupäeva, millest alates kohaldatakse määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 2 kohaselt vastu võetud CO₂ võrdlusheite kohandusi. Selle muudatuse rakendamiseks on asjakohane kuuekuuline ajavahemik. See kuupäev peaks olema sama kõikides liikmesriikides, et tagada selliste veoettevõtjate võrdne kohtlemine, kellele kuuluvad samalaadsed sõidukid on esmakordselt registreeritud ühel ja samal kuupäeval, kuid kes on asutatud eri liikmesriikides. Lisaks kohandati komisjoni rakendusotsusega (EL) .../... (millega**

liidus registreeritud uute raskeveokite keskmine CO₂ eriheide ja CO₂ võrdlusheide aasta 2019 aruandlusperioodil (ELT L 167, 12.5.2021, lk 47).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. mai 2024. aasta määrus (EL) 2024/1610, millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242 seoses uute raskeveokite CO₂-heite normide karmistamisega ja aruandekohustuste lõimimisega, muudetakse määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956 (ELT L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, ELT L 198, 25.7.2019, lk 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>.

¹³ Komisjoni 5. juuli 2022. aasta määrus (EL) 2022/1379, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2400 seoses keskmise suurusega ja raskete veoautode ning raskete busside CO₂ heite ja kütusekulu määramisega ning elektrisõidukite ja muude uute tehnoloogiate kasutuselevõtuga (ELT L 212, 12.8.2022, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁴ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

¹⁵ Komisjoni 10. mai 2021. aasta rakendusotsus (EL) 2021/781, millega avaldatakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2019/1242 loetelu teatavatest CO₂ heite väärtustest tootja kohta, kõigi liidus registreeritud uute raskeveokite keskmine CO₂ eriheide ja CO₂ võrdlusheide aasta 2019 aruandlusperioodil (ELT L 167, 12.5.2021, lk 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

kohandatakse komisjoni rakendusotsuses (EL) 2021/781 esitatud CO₂ võrdlusheidet ja milles täpsustatakse representatiivsete sõidukite kindlaksmääramise metoodikat) [lisada viide, kui see on teada] sõidukite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH puhul CO₂ võrdlusheidet ja seda kohaldatakse alates 2025. aasta aruandlusperioodist. Heitkoguste vähendamise trajektoori määratluse praeguses versiooni kohaselt kohaldatakse kohandatud väärtusi alates aruandlusperioodist, mis algab pärast kõnealuse õigusakti kohaldamise kuupäeva. Seepärast tuleks neid kohaldada alates 1. juulist 2026. Selleks et kuuekuuline rakendusperiood ei lõpeks liiga kiiresti pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmist ega jääks seeläbi ebapiisavaks, kehtestatakse sõnaselgelt kohaldamiskuupäev 1. juuli 2026.

- (14) Käesolevas direktiivis tuleks säilitada direktiivis 1999/62/EÜ sätestatud heitkoguste vähendamise trajektoori määratluse (mida on muudetud direktiiviga (EL) 2022/362) tähendus. Määrusega (EL) 2024/1610 muudeti määrust (EL) 2019/1242, kehtestades 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemeks 43 %. See muudatus mõjutab direktiivis 1999/62/EÜ määratletud heitkoguste vähendamise trajektoori kallet aastani 2030 (kaasa arvatud). Seepärast on teatavad CO₂ heite klasside piirnormid kuni aastani 2030 (kaasa arvatud) rangemad kui 2031. aastal ja järgnevatel aastatel. Sellest tulenev heitkoguste vähendamise trajektoori kuju ei olnud määruse (EL) 2024/1610 vastuvõtmise kavandatud tagajärg. Seepärast tuleks heite vähendamise trajektoori algne kuju taastada, kehtestades direktiivis 1999/62/EÜ 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemeks 30 %. Kuni selle muudatuse kohaldamise alguseni on võimalik, et teatavad sõidukid liigitatakse CO₂ heite klassi, mille heitkoguste vähendamise trajektoor põhineb 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemel 43 %. Selleks et tagada võrdne kohtlemine sõidukitega, mis on liigitatud CO₂ heite klassi pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmist, peaksid liikmesriigid kahe kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist need sõidukid ümber liigitama, kasutades heitkoguste vähendamise trajektoori, mis põhineb 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemel 30 %.

- (15) Käesolevas direktiivis tuleks täpsustada, kuidas liigitada CO₂ heite klassidesse sõidukeid, millega on kaasas kliendi teabefail ja mille esmane registreerimine toimus enne heite vähendamise trajektoori algust. Sõidukite allrühmade puhul, mille võrdlusperiood on 2021. või 2025. aasta, nagu on sätestatud määruses (EL) 2019/1242, esineb lahknevus nende heitkoguste vähendamise trajektoore alguskuupäeva ja selle kuupäeva vahel, millest alates tootjad peavad esitama koos uute sõidukitega kliendi teabefaili, mis on välja antud kooskõlas komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artikliga 9. Sõidukite allrühma heitkoguste vähendamise trajektoori alguskuupäev on kõnealuse sõidukite allrühma võrdlusperioodi esimene päev, nagu on sätestatud määruse (EL) 2019/1242 I lisa punktis 3.2. Kuupäev, millest alates peavad tootjad esitama koos sõidukite allrühma kuuluvate uute sõidukitega kliendi teabefaili, on sätestatud komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artiklis 24. Nende sõidukite allrühmade puhul eelneb tootjate suhtes kohaldatav kuupäev heitkoguste vähendamise trajektoori alguskuupäevale. Direktiivis 1999/62/EÜ ei ole märgitud, kuidas liigitada CO₂ heite klassidesse sõidukeid, mille esmane registreerimine toimus enne heitkoguste vähendamise trajektoori algust. Liikmesriigid peaksid liigitama CO₂ heite klassi need sõidukid, mille CO₂ heite kohta saab omanik esitada tõendid kliendi teabefailis. CO₂ heite klasside piirnormid enne heitkoguste vähendamise

trajektoori algust on heitkoguste vähendamise trajektoori esimese aasta piirnormid.

- (16)** Käesolevas direktiivis tuleks täpsustada, kuidas liigitada CO₂ heite klassidesse eriotstarbelisi veokeid. Määruses (EL) 2019/1242 eristatakse eriotstarbelisi veokeid (nt jäätmete kogumiseks või ehitustöödeks kasutatavad sõidukid) muud tüüpi sõidukitest, määraes kindlaks eriotstarbeliste veokite allrühmad. Eriotstarbelised veokid tekitavad ligikaudu 2 % raskeveokite heitest ja neid kasutatakse peamiselt linnades. Pärast määruse (EL) 2024/1610 vastuvõtmist käsitatakse veokeid eriotstarbelisena alles pärast nende esmast registreerimist. Seega ei anna uue veoki kliendi teabefail teavet selle eriotstarbelisuse kohta. Seepärast ei saa eriotstarbelisi veokeid käsitada CO₂ heite klassi liigitamise ajal eriotstarbeliste veokite allrühma kuuluvana. Objektiivsetel ja praktilistel põhjustel tuleks eriotstarbelisi veokeid käsitada direktiivi 1999/62/EÜ kohaldamisel vastavasse muude kui eriotstarbeliste veokite allrühma kuuluvana.
- (17)** Käesolevas direktiivis tuleks täpsustada, kuidas liigitada CO₂ heite klassidesse heiteta sõidukite moderniseeritud variante. Määrusega (EL) 2019/1242 on tootjatele kehtestatud uute raskeveokite CO₂ heite vähendamise sihttasemed. Selle määruse kohaselt saavad tootjad eelkõige kasu heiteta sõidukite turule laskmisest. Direktiiviga 1999/62/EÜ stimuleeritakse nõudlust nende sõidukite järele, kehtestades vähendatud maksud vastavalt CO₂ heite klassile 5. Heiteta sõidukite praegune puudus on see, et nende käitamiskaugus on väiksem kui tavasõidukitel. Sõiduki käitamiskauguse suurendamiseks on võimalik heiteta sõidukeid moderniseerida, asendades akupaki kütusegeneraatoriga. Sellistest moderniseeritud sõidukitest saavad seega hübriidmootorsõidukid. Direktiivi 1999/62/EÜ kohaselt liigitatakse sõidukid CO₂ heite klassidesse sõiduki dokumentide alusel, mille tootjad on esitanud enne sõiduki esmast registreerimist. See tähendab, et kehtiva õigusraamistiku kohaselt kohaldataks selliste moderniseeritud sõidukite suhtes jätkuvalt vähendatud makse vastavalt CO₂ heite klassile 5, kuigi need töötavad kütusegeneraatoriga. Selline kohtlemine moonutab aga autokaubaveoturgu, seades ebasoodsasse olukorda ettevõtjad, kes kasutavad heiteta sõidukeid, mida ei ole moderniseeritud, ning see ei kajasta heite tegelikku vähenemist sõidukite kasutusea jooksul kooskõlas määrusega (EL) 2019/1242. Tagamaks, et kõik sõidukid on modelleerimisvahendi VECTO tulemuste alusel liigitatud CO₂ heite klassidesse, tuleks heiteta sõidukeid, mida on hiljem moderniseeritud kütusel töötava mootori paigaldamisega, käsitada direktiivi 1999/62/EÜ kohaselt CO₂ heite klassi 1 kuuluvatena.
- (18)** Käesolevas direktiivis tuleks täpsustada, kuidas liigitada CO₂ heite klassidesse segakütuselisi sõidukeid. Komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artikli 24 lõike 2 punktiga g kohustatakse tootjaid andma alates 1. jaanuarist 2024 segakütuseliste sõidukite kohta välja kliendi teabefaili. Teatavad segakütuselised sõidukid registreeriti siiski enne seda kuupäeva ilma kliendi teabefailita. Sõidukite puhul, mis registreeriti esimest korda enne seda kuupäeva, puudub juurdepääs soodsamatele teemaksumääradele ja konkurentsiolukord võib olla ebasoodne võrreldes hiljem registreeritud samalaadsete sõidukitega. Tootjatel on võimalik määrata juba registreeritud sõiduki CO₂ heide uue modelleerimise abil, milles võetakse arvesse määruse (EL) 2017/2400 uusimaid nõudeid. Liikmesriigid peaksid aktsepteerima sellise modelleerimise tulemusi tõendina sõiduki CO₂ heite kohta. Komisjon peaks vältima ebaseaduslike modelleerimistulemuste kasutamist, tehes järelevalvet juhul, kui tootjad seda võimalust kasutavad.

Seepärast peaks tootja, kes otsustab seda võimalust kasutada, komisjoni sellest teavitama. Liikmesriigid peaksid seda dokumenti aktsepteerima üksnes juhul, kui see on saadud otse tootjalt, kui dokument on digitaalsel kujul (kuna sel juhul on pettuseoht väiksem) ja kui sellele tootjale on adresseeritud komisjoni positiivne otsus.

- (19)** Käesoleva direktiiviga tuleks välja jätta teatavad aegunud sätted. Direktiiviga 1999/62/EÜ on ette nähtud selle kohaldamisala laiendamine sõidukite allrühmadele, mis on hõlmatud määrusega (EL) 2017/2400, kuid mida määrus (EL) 2019/1242 veel ei hõlma. Direktiivi 1999/62/EÜ asjakohased sätted on artikli 2 lõike 1 punkti 30 alapunkt b, artikli 2 lõike 1 punkti 38 alapunkt b, artikli 7ga lõike 1 kolmas lõik ja artikli 7ga lõige 7. Määrusega (EL) 2024/1610 laiendati määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisala, et viia see vastavusse määruse (EL) 2017/2400 kohaldamisalaga. Direktiivi 1999/62/EÜ asjaomased sätted on seetõttu aegunud ja need tuleks direktiivi teksti lihtsustamiseks välja jätta.

(4220) Direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 tuleks seetõttu vastavalt muuta, ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 1999/62/EÜ muudatused

Direktiivi 1999/62/EÜ muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 2 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

(a) punkt 28 asendatakse järgmisega:

„28) „raskesõiduki CO₂ heide“ – CO₂ eriheide (gCO₂/t-km), mis on esitatud selle sõiduki kliendi teabefaili punktis 2.6.1, kui tegemist on raskeveokiga, või CO₂ eriheide (gCO₂/p-km), mis on esitatud selle sõiduki kliendi teabefaili punktis 2.6.4, kui tegemist on bussiga, nagu on määratletud komisjoni määruse (EL) 2017/2400 IV lisa II osas(*);“

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).;

ab) punkti 29 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1242(**) artikli 3 punkti 11 alapunktides a ja **või** b osutatud mootoriga raskeveok või“;

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).;

bc) ~~punkti 30 alapunkt b~~ **punkt 30** asendatakse järgmisega:

„30) „vähese heitega raskesõiduk“ – määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 12 määratletud vähese heitega raskeveok;“;

~~„b) raskesõiduk, mis kuulub artikli 7ga lõike 7 kohaselt vastu võetud rakendusaktiga hõlmatud sõidukirühma ja mille CO₂ heide on väiksem kui 50 % selle sõidukirühma CO₂-võrdlusheitest, välja arvatud heiteta sõiduk;“;~~

d) punkt 35 asendatakse järgmisega:

„35) „sõidukirühm“ – määruse (EL) 2017/2400 artikli 4 esimeses lõigus määratletud sõidukirühm;“;

ee) punkt 37 asendatakse järgmisega:

„37) „sõidukite allrühma (sg) heitkoguste vähendamise trajektoor“ – raskeveokite ($ET_{sg,Y}$) või busside ($ETp_{sg,Y}$) heitkoguste vähendamise trajektoor, mis on kindlaks määratud vastavalt määruse (EL) 2019/1242 I lisa punktile 5.1.2.1 ja mida on kohandatud järgmiselt:

(a) aastate $Y < 2030$ puhul on 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttase ($rf_{sg,Y}$ või $rfp_{sg,Y}$, kus $Y=2030$) 30 % ning

(b) aastate $Y > 2030$ puhul on sihttaseme koefitsient ($RET_{sg,Y}$ või $RETp_{sg,Y}$) 0,7;“;

~~„37) „heitkoguste vähendamise trajektoor“ – sõidukite allrühma (sg) ja aasta (Y) aruandlusperioodi tulemus, nimelt $ET_{sg,Y}$, mis saadakse aastase CO₂ heite vähendamise teguri ($RET_{sg,Y}$) korrutamisel allrühma (sg) CO₂-võrdlusheitega (rCO_{2sg}), nimelt $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,Y}$ on kindlaks määratud kooskõlas määruse (EL) 2019/1242 I lisa punktiga 5.1;“;~~

ef) punkt 38 asendatakse järgmisega:

„38) „CO₂ võrdlusheide“ – määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 1 määratletud CO₂ võrdlusheide;

~~„38) „CO₂ võrdlusheide“ –~~

~~a) määrusega (EL) 2019/1242 hõlmatud sõidukite allrühmade puhul vastavalt kõnealuse määruse I lisa punktis 3 esitatud valemile arvutatud summa;~~

~~b) artikli 7ga lõike 7 kohaselt vastu võetud rakendusaktiga hõlmatud sõidukirühma puhul selles kindlaks määratud CO₂ võrdlusheide, mis vastab keskmisele väärtusele, mis on saadud asjaomase sõidukirühma sõidukite kõigi CO₂ heidete põhjal, mis on esitatud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/956 (6) esimese aruandlusperioodi kohta, mis algab pärast kuupäeva, mil asjaomasesse sõidukirühma kuuluvate määruse (EL) 2017/2400 artiklis 9 osutatud kohustustele mittevastavate sõidukite registreerimine, müük või kasutuselevõtmine on määruse (EL) 2017/2400 artikli 24 kohaselt keelatud;“;~~

eg) lisatakse järgmised punktid:

„42) „haagis“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 17 määratletud haagis, mis kuulub komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1362(*) kohaldamisalasse;**

43) „poolhaagis“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 33 esitatud määratlusele vastav haagis, mis kuulub komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1362 kohaldamisalasse.“

***** Komisjoni 1. augusti 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/1362, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses**

raskeveohaagiste näitajate mõjuga mootorsõidukite CO₂ heitele, kütusekulule, energiatarbele ja heiteta sõiduulatusse ning millega muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2020/683 (ELT L 205, 5.8.2022, lk 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).“

2) Artiklit 7ga muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 teine, kolmas ja neljas lõik asendatakse järgmisega:

„Liikmesriigid kohaldavad seda diferentseerimist määrusega (EL) 2019/1242 hõlmatud sõidukite allrühmade suhtes **hiljemalt kuus kuud pärast kõnealuse määruse artikli 11 lõike 1 kohaselt avaldatud vastu võetud nende sõidukite allrühmade CO₂ võrdlusheite avaldamist** nende põhjal. Sõidukite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH puhul hakkavad liikmesriigid seda diferentseerimist kohaldama siiski hiljemalt alates 13. maist 2023.

Liikmesriigid hakkavad juhul kui CO₂ võrdlusheidet kohandatakse vastavalt määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõikele 2, hakatakse määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 2 kohaselt kohandatud CO₂ võrdlusheidet kohaldama alates selle avaldamisele järgneva kuuenda kuu esimesest päevast. Sõidukite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH puhul kohaldavad liikmesriigid siiski komisjoni rakendusmääruse (EL) .../... [lisada viide, kui see on teada] kohaselt kohandatud CO₂ võrdlusheidet alates 1. juulist 2026 järgmise aruandlusperioodi algusest.

Erandina teisest lõigust hakatakse käesoleva artikli lõikes 2 osutatud CO₂ heite klasside 1, 4 ja 5 puhul seda diferentseerimist kohaldama lõike 7 kohaselt vastu võetud rakendusaktidega hõlmatud sõidukirühmade suhtes hiljemalt kaks aastat pärast kõnealuste rakendusaktide vastuvõtmist. Diferentseerimine põhineb nendes kindlaks määratud CO₂ võrdlusheidetel ja seda kohandatakse seni, kuni kooskõlas määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõikega 1 avaldatakse asjaomaste sõidukite allrühmade CO₂ võrdlusheidet. Alates määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõike 1 kohaselt CO₂ võrdlusheidete avaldamisest kohaldavad liikmesriigid neid CO₂ võrdlusheidet lõike 7 kohaselt kindlaks määratud võrdlusheidete asemel ning asjaomaste sõidukite allrühmade suhtes kohaldatavat diferentseerimist kohandatakse kõigi heiteklasside puhul.“;

b) lõikesse 2 lisatakse järgmised lõigud:

„Sõidukid, mis on liigitatud CO₂ heite klassi 2 või 3 vastavalt CO₂ heitkoguste vähendamise trajektoorige, mis põhineb 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemel 43 %, tuleb liikmesriikidel hiljemalt [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev + kaks kuud] ümber liigitada, kasutades hoopis heitkoguste vähendamise trajektoori, mis põhineb 2030. aasta CO₂ heite vähendamise sihttasemel 30 %.

Liikmesriigid loevad CO₂ heite klassi liigitamiseks sobivaks kõik sõidukid, mille puhul liikleja saab esitada tõendid CO₂ heite kohta määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 kohaselt välja antud kliendi teabefailis. Kui sõiduki esmase registreerimise kuupäev on enne selle sõidukite allrühma heitkoguste vähendamise trajektoori algust, kuhu sõiduk kuulub, kohandatakse kõnealuse allrühma heitkoguste vähendamise trajektoori esimese aasta väärtusi.

Liikmesriigid käsitlevad määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 9 määratletud eriotstarbelisi veokeid vastavasse muude kui eriotstarbeliste veokite allrühma kuuluvate sõidukitena.

Liikmesriigid ei kohalda CO₂ heite klassi 5 puhul kehtivaid vähendatud makse heiteta sõidukite suhtes, mis on moderniseeritud sellise kütusel töötava mootori paigaldamisega, mis toodab elektrienergiat või aitab kaasa sõiduki liikumisele. Selle asemel kohaldatakse liikmesriigid makse vastavalt CO₂ heite klassile 1.

Sõidukitootjad võivad kasutada määruse (EL) 2017/2400 artiklis 5 sätestatud modelleerimisvahendit, et määrata määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 21 määratletud segakütuselise sõiduki CO₂ heide pärast kõnealuse sõiduki tootmiskuupäeva, kui see on varasem kui 1. jaanuar 2024. Tootja, kes kavatses seda võimalust kasutada, teavitab komisjoni oma kavatsusest ja komisjon otsustab, kas see tootja võib käesolevas lõikes sätestatud eesmärgil modelleerimisvahendit kasutada. Sõiduki liigitamisel CO₂ heite klassi aktsepteerivad liikmesriigid tootja esitatud modelleerimise tulemust tõendina sõiduki CO₂ heite kohta, tingimusel et tootja saadab neile modelleerimise tulemused otse ja digitaalsel kujul koos komisjoni otsusega, mis on adresseeritud kõnealusele tootjale.“;

b) lõige 7 jäetakse välja. lõike 7 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Komisjon võtab vastu rakendusaktid, et määrata kindlaks sõidukirühmade, v.a allrühmade 4 UD, 4 RD, 4 LH, 5 RD, 5 LH, 9 RD, 9 LH, 10 RD, 10 LH, CO₂ võrdlusheide.“

3) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 7gc

1. Kuni 30. juunini 2030 võivad liikmesriigid artikli 7ga kohaldamisel võtta arvesse haagise mõju haagisest ja mootorsõidukist koosneva autorongi CO₂ heitele. Alates 1. juulist 2030 võtavad nad seda mõju arvesse.

Kui liikmesriik kohaldab esimest lõiku, mõjutab autorongi CO₂ heite klassi, millele on osutatud artikli 7ga lõikes 2, veetava haagise klass vastavalt VIII lisale.

2. Kui liikmesriik kohaldab esimest lõiku ja kehtestab kooskõlas artikli 9 lõike 1 punktiga a erimaksud autorongidele, mille täismass ja/või maksimaalmõõtmed erinevad nõukogu direktiivi 96/53/EÜ* I lisas sätestatud kooskõlas nimetatud direktiivi artikli 4 lõikega 4, võib ta kohaldada vähendatud teemakse selliste autorongide suhtes, milles kasutatakse vähemalt ühte haagist, millele on määratud haagiseklass vastavalt käesoleva direktiivi VIII lisale.

Teemaksu vähenduse summa võib vastata maksuvähendusele, mis kehtib autorongidele, mille täismass ja/või maksimaalmõõtmed sätestatud ei erine.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 9d vastu delegeeritud õigusakt VIII lisa muutmiseks, et määrata selles sätestatud tõhusussuhete läviväärtused või kohandada neid tehnika arenguga. Tõhusussuhete läviväärtuste esimesel määramisel lähtutakse haagisepargi keskmisest tõhususest, mis kehtib ajal, mil avaldatakse nende sõidukite CO₂ võrdlusheide, ja haagiste potentsiaalset parandada tõhusust ning arvesse võetakse poolhaagiste ja muude haagiste erinevat potentsiaali.

VIII lisa tabelis osutatud haagiseklasside 1 ja 2 jaoks võtab komisjon tõhusussuhete läviväärtuste määramiseks delegeeritud õigusakti vastu hiljemalt üks aasta pärast haagiste CO₂ võrdlusheidete avaldamist vastavalt määruse (EL) 2019/1242 artikli 11 lõikele 1.

VIII lisa tabelis osutatud haagiseklassi 3 jaoks, mida kohaldatakse määruse (EL) 2019/1242 artikli 3 punkti 11 alapunktis c määratletud heiteta haagiste suhtes, mis vastavad haagiseklassi 3 tõhusussuhete läviväärtusele. ~~haagiste suhtes, millel on aktiivselt nende veo jõudu toetav seade ja millel ei ole sise põlemismootorit või millel on sise põlemismootor, mille CO₂ heide on alla 5 g/kWh, võtab Komisjon~~ võtab tõhusussuhete läviväärtuste määramiseks delegeeritud õigusakti vastu pärast seda, kui nende haagiste kohta on olemas õiguslikult sertifitseeritud väärtused.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 9d vastu delegeeritud õigusakt VIII lisa muutmiseks, et kehtestada meetodika, mille alusel jaotatakse haagiseklassi haagised, millele on järelepaigaldatud nende energiatõhusust parandavad seadmed, eelkõige need haagised, mis registreeriti, müüdi või võeti kasutusse enne rakendusmääruse (EL) 2022/1362 kohaldamise alguskuupäeva.

4. Lõike 3 neljandas lõigus osutatud seadme registreerimiseks kasutavad liikmesriigid direktiivi 2014/45/EL** II lisa punkti 10 (muu teave).

* Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnõlevaatust (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51).“

4) Artikli 7j lõike 2a esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Kui juht või asjakohasel juhul veoettevõtja või Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse osutaja ei ole võimeline tõendama sõiduki heiteklassi artikli 7g lõike 2, artikli 7ga ja artikli 7gb kohaldamiseks, võivad liikmesriigid kohaldada kõrgeimat kohaldatavat tee- või kasutusmaksu. Kui juht või asjakohasel juhul veoettevõtja või Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse osutaja ei ole võimeline tõendama autorongi heiteklassi artikli 7gc kohaldamiseks, võivad liikmesriigid kohaldada tee- või kasutusmaksu mootorsõiduki heiteklassi põhjal.“

5) Artikli 8 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud ühise kasutusmaksude süsteemi korral on sõidukite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH puhul artikli 7ga lõikes 1 osutatud diferentseerimise lõplik kohaldamiskuupäev 25. märts 2025.“

~~56)~~ Artikli 9d esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 9e vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesolevat direktiivi seoses 0 lisaga, IIIa lisa punktides 4.1 ja 4.2 esitatud valemitega, IIIb ja IIIc lisa tabelites esitatud summadega, et kohandada neid teaduse ja tehnika arenguga, ning VIII lisa tabelis osutatud tõhusussuhete läviväärtustega, et need määrata või kohandada neid tehnika arenguga.“

~~67)~~ Artikli 11 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) taristumaksude või kasutusmaksude diferentseerimine sõidukite keskkonnatoime põhjal vastavalt artiklile 7g, 7ga, 7gb või 7gc;“.

78) Käesoleva direktiivi lisa tekst lisatakse VIII lisana.

Artikkel 2

Direktiivi (EL) 2019/520 muudatused

Direktiivi (EL) 2019/520 I lisa I osa asendatakse järgmisega:

„I osa. Andmed sõiduki kohta

Komponent	K/V ⁽¹⁾	Märkused
Registreerimisnumber	K	
Kerenumber / valmistajatehase tähis (VIN-kood)	K	
Registreerimisliikmesriik	K	
Mark	K	(D.1 ⁽²⁾) nt Ford, Opel, Renault
Sõiduki mudel	K	(D.3) nt Focus, Astra, Megane
ELi kategooria kood	K	(J) nt mopeed, mootorratas, sõiduauto
Euro heitgaasiklass	K	nt Euro 4, Euro 6
CO ₂ heite klass	V	kohaldatav raskesõidukite puhul
Ümberliigitamise kuupäev	V	kohaldatav raskesõidukite puhul
CO ₂ grammides tonnkilomeetri kohta	V	kohaldatav raskesõidukite puhul
Mahupõhine: jah/ei	V	kohaldatav haagiste puhul
Tonnkilomeetripõhine tõhusussuhe (–) ...	V	kohaldatav haagiste puhul
Kuupmeeter-kilomeetripõhine tõhusussuhe (–) ...	V	kohaldatav haagiste puhul
Sõiduki täismass	K	
(1) K – kohustuslik, kui on riiklikus registris olemas; V – vabatahtlik. (2) Liidu ühtlustatud kood, vt direktiiv 1999/37/EÜ.		

“

Artikkel 3

Direktiivi 1999/37/EÜ muudatus

Direktiivi 1999/37/EÜ I lisa punkti V „Heitgaasid“ lisatakse järgmised alapunktid:

„V.11) tõhusussuhe

- Muude kui mahupõhiste haagiste puhul tonnkilomeetripõhine tõhusussuhe, kui see on näidatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683* VIII lisa liites esitatud vastavustunnistuse punktis 49.11.2 või nimetatud määruse III lisa 1. liites esitatud üksiksõiduki tüübikinnituse punktis 49.11.2.
- Mahupõhiste haagiste puhul kuupmeeter-kilomeetripõhine tõhusussuhe, kui see on näidatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683 VIII lisa liites esitatud vastavustunnistuse punktis 49.11.3 või nimetatud määruse III lisa 1. liites esitatud üksiksõiduki tüübikinnituse punktis 49.11.3.

Mahupõhisus on näidatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683 VIII lisa liites esitatud raskeveohaagiste vastavustunnistuse punktis 49.10 või nimetatud määruse III lisa 1. liites esitatud üksiksõiduki tüübikinnituse punktis 49.10,

V.12) haagiseklass, mis on määratud kindlaks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ artiklile 7gc;

* Komisjoni 15. aprilli 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/683, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 seoses mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve suhtes kohaldatavate haldusnõuetega (ELT L 163, 26.5.2020, lk 1, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**)“.

Artikkel 4

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt /ühe aasta jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumisest]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.
2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 5

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

Artikkel 6

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja