

Brüssel, 10. november 2022
(OR. en)

14598/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2022/0365(COD)

MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	10. november 2022
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2022) 586 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2022) 586 final.

Lisatud: COM(2022) 586 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 10.11.2022
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Ühtse turu nõuetekohaseks toimimiseks tuleb tagada kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine. Selleks on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858 kehtestatud terviklik mootorsõidukite, haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnitus- ja turujärelevalvesüsteem. Tehnilised nõuded, mis kehtivad mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitusele seoses heitega, on samuti ühtlustatud, et vältida nõuete erinevusi liikmesriigiti ning tagada keskkonna- ja tervisekaitse kõrge tase.

Õhusaaste on Euroopas endiselt suur keskkonna- ja terviserisk. Kuigi õhukvaliteet on paranenud, puutub märkimisväärne osa ELi linnaelanikkonnast endiselt kokku saasteainete kontsentratsiooniga, mis ületab välisõhu kvaliteedi direktiivis kindlaks määratud piirnorme¹. Hinnanguliselt põhjustas õhusaaste 2018. aastal EL 28s üle 300 000 enneaegse surma². Hoolimata asjaolust, et oma rolli mängivad ka muud sektorid, on maanteetransport endiselt suur õhusaaste põhjustaja. See põhjustas 2018. aastal keskmiselt 39 % kahjulikest NO_x heitkogustest (linnapiirkondades 47 %³) ja samuti 2018. aastal 11 % PM₁₀-osakeste koguhulgast⁴.

Euroopa rohelepe⁵ on uus majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta EL õiglaseks ja jõukaks nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega piirkonnaks. Samuti peaks EL edendama vajalikku digiüleminekut ja arendama vajaminevaid digitaalseid vahendeid ning neisse investeerima, kuna need on olulised muutuste käivitajad. Digitehnoloogia võib tõepoolest aidata vähendada ülemaailmseid heitkoguseid, parandada elukvaliteeti ja vähendada ühiskonna ökoloogilist jalajälge, näiteks optimeerides energiakasutust ja jälgides heidet transpordisektoris⁶. Selleks et saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus ja nullsaaste eesmärk mürgivaba keskkonna saavutamiseks, tuleb ümber kujundada kõik sektorid, sealhulgas maanteetransport. Euroopa roheleppes teatati, et võetakse vastu ettepanek kehtestada sisepõlemismootoriga sõidukitele rangemad õhusaasteainete heitenormid (Euro 7).

Maanteetranspordi CO₂ heite kiiremaks vähendamiseks tegi komisjon juulis 2021 ettepaneku muuta määrust autode ja kaubikute **CO₂ heitenormide** kohta⁷, et tagada selge suundumus heiteta liikuvus suunas⁸. Lisaks võttis komisjon 2020. aasta detsembris vastu **säästva ja aruka liikuvuse strateegia**⁹ ning 2021. aasta mais **nullsaaste tegevuskava**¹⁰. Nende strateegiate kohaselt peaks transport muutuma märgatavalt vähem saastavaks, eriti linnades, ning Euro 7 peetakse keskkonnahoidlikule liikuvusele ülemineku oluliseks osaks.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiiv 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta (ELT L 152, 11.6.2008, lk 1–44).

² [Euroopa Keskkonnaamet, 2020](#). Õhukvaliteet Euroopas – 2020. aasta aruanne

³ [Teadusuuringute Ühiskeskus, 2019](#). Linnapiirkondade NO₂ atlas

⁴ [Euroopa Keskkonnaamet, 2020](#). Õhusaasteainete heite andmete ülevaade (piiriülese õhusaaste kauglevi konventsiooni Göteborgi protokoll) 1990–2018

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

⁷ COM(2021) 556 final.

⁸ 2022. aastal järgneb sellele ettepanek raskesõidukite CO₂ heitenormide kohta.

⁹ COM(2020) 789 final.

¹⁰ COM(2021) 400 final.

Lisaks pakub **Euroopa uus tööstusstrategia**¹¹ vahendeid, mille abil tegeleda rohe- ja digipöördega ning toetada Euroopa tööstust Euroopa roheleppe eesmärkide elluviimisel. Uus saasteainete heite raamistik annab ELi autotööstusele õiguskindluse ja esimesena tegutseja eelise. Konkurentsieelise säilitamiseks peavad ELi heitenormid olema olulisematel turgudel, näiteks Ameerika Ühendriikides ja Hiinas, väljatöötatavatest normidest ees. ELi tootjate juurdepääs nendele turgudele võib olla takistatud, kuna heitenõuete täitmine eri turgudel muutuks kulukamaks.

Üleminek heitevabale auto- ja kaubikupargile toimub vähemalt kahe aastakümne jooksul, eriti arvestades, et autode ja kaubikute keskmine eluiga on üle 11 aasta. Eespool nimetatud poliitikaeesmärkide saavutamiseks peavad sise põlemismootoriga sõidukid, mida jätkuvalt turule lastakse, olema võimalikult puhtad.

Samal ajal seisab autotööstus silmitsi muude oluliste muutustega: märkimisväärne tarneahela puudujääk, Venemaa Ukrainasse sissetungi mõju, kasvavad energia- ja toorainekulud.

Vaatamata kavandatavale eesmärgile vähendada autode ja kaubikute CO₂ heitkoguseid 2035. aastaks 100 %, eelseisvale ettepanekule vaadata läbi raskesõidukite CO₂ heitenormid, heiteta ja vähese heitega raskesõidukite suuremale osakaalule ning uute Euro 6d/VI E sõidukite turule tulekule ei ole lühi- ja keskpikas perspektiivis võimalik saavutada maanteetranspordi saasteainete heite madalat taset ilma edasiste meetmeteta. Ettepanekuga loodetakse lahendada kolm tuvastatud **probleemi**, miks Euro 6/VI heitenormid ei aita piisavalt kaasa maanteetranspordi saasteainete heite vajalikule vähendamisele. Need probleemid on järgmised: 1) sõidukite heitenormide keerukus, 2) aegunud sõidukite saasteainete piirnормid ning 3) sõidukite tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste ebapiisav kontroll.

Ettepaneku **üldeesmärk** on kaheosaline: 1) tagada ühtse turu nõuetekohane toimimine, kehtestades sõidukite heitkogustele asjakohasemad, kulutõhusamad ja tulevikukindlamad õigusnormid, ning 2) tagada ELis keskkonna- ja tervisekaitse kõrge tase, vähendades võimalikult kiiresti maanteetranspordi õhusaasteainete heidet.

Käesolev algatus aitab kaasa üldeesmärgi saavutamisele, kuna sellega taotletakse järgmist kolme **erieesmärgi**. Need on:

- (1) vähendada praeguste Euro heitenormide keerukust;
- (2) kehtestada ajakohased piirnормid kõigile asjaomastele õhusaasteainetele;
- (3) parandada tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kontrolli.

Tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kontrolli parandamine sõiduki kogu kasutusea jooksul on väga oluline kasutatud sõidukite turu jaoks, mis on tähtis mitmele ELi riigile, aga ka teistele piirkondadele, nagu Aafrika või Lähis-Ida. Euro 7 ettepaneku eesmärk on vähendada sõidukite heitkoguseid pikema osa jooksul sõiduki kogu kasutuseast ning seega saavad sellest kasu ka kasutatud sõidukite kasutajad. Eelkõige erieesmärgi 3 puhul mõjutavad enne Euro 7 kehtimahakkamist kasutusele võetud autod veel mitu aastat õhukvaliteeti. Vanemate autode moderniseerimiseks võiks kehtestada asjakohased stiimulid, et sõidukid vastaksid summutitoru heitgaaside, aga ka rehvide ja pidurite tekitatud heitmete osas Euro 7 nõuetele. Lisaks on olemasoleva sõidukipargi heitkoguste kiiremaks vähendamiseks ja kiiremaks üleminekuks heitevabale transpordile oluline soodustada sise põlemismootoriga sõidukite ümberehitamist aku- või kütuseelemendiga elektriajamiga sõidukiks.

¹¹ COM(2020) 102 final ja COM(2021) 350 final.

- **Kooskõla poliitikavaldkonna kehtivate sätetega**

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858 on ette nähtud üldine raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta.

Sõidukite Euro heitenormid (määrused nr 715/2007 ja nr 595/2009) on osa sellest raamistikust¹². Need on seotud mitme olemasoleva poliitikasätte ja kavandatud ettepanekuga, mis käsitlevad maanteetranspordi õhusaasteaineid, samuti CO₂ heitenormidega¹³, mis kaasneva hüvena vähendavad õhusaasteaineid. Käesolev seadusandlik ettepanek Euro 7 sõiduautode, kaubikute, veoautode ja busside heitenormide kohta parandab Euro heitenormide kooskõla järgmiste meetmetega.

Välisõhu kvaliteedi direktiivi¹⁴ eesmärk on parandada õhukvaliteeti, kehtestades piirmäärad teatavate õhusaasteainete sisaldusele välisõhus kõikidest õhusaasteallikatest (nt põllumajandus, energeetika, tootmine jne). **Õhusaasteainete riiklike heitkoguste direktiivi (NEC direktiiv)**¹⁵ eesmärk on vähendada riiklikke õhusaasteainete heitkoguseid, kehtestades konkreetsete õhusaasteainete jaoks riiklikud vähendamiskohustused, kusjuures heitkoguseid vähendatakse kõigis sektorites, sealhulgas maanteetranspordis. 26. oktoobril 2022 võttis komisjon vastu ettepaneku välisõhu kvaliteedi direktiivide läbivaatamise kohta¹⁶. Kavandatud läbivaatamise käigus kehtestatakse vahepealsed ELi 2030. aasta õhukvaliteedi standardid, mis on paremini kooskõlas Maailma Terviseorganisatsiooni suunistega, ning samal ajal võimaldavad ELil liikuda eesmärgi poole saavutada hiljemalt 2050. aastaks õhu nullsaaste. Euro 7 ettepanek on oluline element selle eesmärgi saavutamiseks ja ELi puhta õhu poliitika eesmärkide saavutamiseks, sealhulgas välisõhu kvaliteedi direktiivi läbivaatamiseks. Tagades kõigi asjakohaste maanteetranspordi õhusaasteainete heitkoguste vähendamise kooskõlas välisõhu kvaliteedi direktiivi / NEC direktiivi õhusaasteainete katvuse ja eesmärkidega, toetab Euro 7 normide ettepanek eelkõige liikmesriike nende kohustuste täitmisel välisõhu kvaliteedi direktiivi ja NEC direktiivi alusel.

CO₂ heitenormid toetavad ELi kliimaeesmäärke, mis on sätestatud Euroopa kliimaseaduses,¹⁷ mille eesmärk on vähendada ELi kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aastaga. Komisjon tegi 2021. aasta juulis ettepaneku vaadata läbi ja karmistada sõiduautode ja kaubikute CO₂ heitenorme,¹⁸ samas kui raskesõidukite normide läbivaatamine on ette nähtud 2022. aasta lõpuks. Kui CO₂ heitenormid edendavad heitevabasid tehnoloogiaid, näiteks elektrisõidukeid, siis uued Euro 7 normid käsitlevad sisepõlemismootorite kahjulike õhusaasteainete heitkoguseid ja elektrisõidukite neid heitmeid, mis ei ole summutitoru heitgaasid, et kaitsta inimeste tervist ja keskkonda. Seetõttu jäävad Euro 7 üldeesmärgid kehtima, kuna sisepõlemismootoriga sõidukid tekitavad jätkuvalt heitgaase ja kõik sõidukid aitavad kaasa muu heite kui heitgaaside tekkele. Hoolimata kavandatud eesmärgist vähendada 2035. aastaks uute autode/kaubikute CO₂ heidet 100 % võrra jääb turule lastud sisepõlemismootoriga sõidukite (sealhulgas hübriidsõidukite) arv oluliseks, eriti veoautode/busside puhul. CO₂ ja saasteainete heitenorme peetakse teineteist

¹² Esitatud määruse 2018/858 II lisas.

¹³ Määrus (EL) 2019/631 ja määrus (EL) 2019/1242.

¹⁴ Direktiiv 2008/50/EÜ.

¹⁵ Direktiiv (EL) 2016/2284.

¹⁶ COM(2022) 542, „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta“.

¹⁷ [Määrus \(EL\) 2021/1119](#), millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus).

¹⁸ COM(2021) 556 final.

täiendavaks, et saavutada Euroopa roheleppe kliima- ja nullsaaste eesmärgid ning soodustada üleminekut kestlikule liikuvusele.

Tehnoülevaatusse direktiivide¹⁹ eesmärk on suurendada ELis liiklusohutust ja tagada sõidukite keskkonnatoime, kontrollides sõidukeid korrapäraselt kogu nende kasutusea jooksul. Heitkoguste osas on nende eesmärk aidata kaasa õhusaasteainete heite vähendamisele, avastades tehnoülevaatusse ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli abil tõhusamalt sõidukid, mis tehniliste puuduste tõttu liiga palju heiteid õhku paiskavad. Käesolev ettepanek sisaldab nimetatud eesmärki toetavaid elemente, mida rakendatakse muu hulgas pardaseire abil ja mis peaksid aitama kulusid kokku hoida. Sellised mehhanismid võiksid järk-järgult muutuda tehnoülevaatusse direktiivide peamiseks vahendiks, ajakohastada kehtivaid kontrollimenetlusi ja vähendada halduskulusid. Tehnoülevaatusse direktiivide eelseisval läbivaatamisel tuleb neid uusi mehhanisme arvesse võtta, sealhulgas rakendusmeetmete puhul, mis tuleb välja töötada tehnoülevaatuspaketi²⁰ läbivaatamise käigus.

Lisaks on Euro normide üldeesmärkidega kooskõlas **eurovinjeti direktiiv**,²¹ millega kehtestatakse ühised eeskirjad maanteede taristumaksude kohta, ja **keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv**,²² millega edendatakse riigihangete kaudu keskkonnanahoidliku liikuvuse lahendusi. Eelkõige toetavad nad nõudlust keskkonnasõbralike sõidukite järele, võimaldades liikmesriikidel diferentseerida teemaksusid sõidukite saasteainete heite alusel ja riigihangete kaudu. **Kütusekvaliteedi direktiivis**²³ on sätestatud turul müüdava kütuse kvaliteediomadused ja seetõttu on see Euro normide jaoks oluline.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Osana ELi digistrateegiast ja kooskõlas teatisega **Euroopa andmestrategie**²⁴ kohta on komisjon esitanud andmealase õigusakti, et toetada andmete jagamist ettevõtelt riigile ning ettevõtete vahelist andmete jagamist. See õigusakt loob horisontaalse raamistiku, mis parandab juurdepääsu andmetele ja andmete jagamist eri sektorite vahel. Autotööstuses esinevad probleemid, mis on seotud juurdepääsuga sõidukisistele andmetele, õigustavad andmealase õigusakti täiendamist konkreetse algatusega. Selle algatusega tuleks tagada andmete ja funktsioonide miinimumkogumi kättesaadavus ning õiglasel juurdepääsutingimused kõigile autoteenuste osutajatele. Tagades sõidukisistele andmete kättesaadavuse ja juurdepääsetavuse, täiendaks see algatus Euro 7 ettepanekut, kuna see hõlbustaks heite pidevseire optimaalset kasutuselevõttu.

Euroopa **uues tööstusstrateegias**²⁵ võetakse arvesse kriisist tulenevaid uusi asjaolusid ning käimasolevat üleminekut kestlikumale, digitaalsemale, vastupidavamale ja ülemaailmselt konkurentsivõimelisemale majandusele. Selles seatakse prioriteedid ja määratakse uued eesmärgid ühtse turu vastupanuvõime tugevdamiseks, strateegiliste sõltuvustega tegelemiseks, kombineerides sihitud meetmeid reguleeriva raamistiku, innovatsiooni toetamise, tooraine ja süsinikdioksiidivaba energia kättesaadavuse, oskuste ja andmeruumide valdkonnas, et

¹⁹ [Direktiiv 2014/45/EL](#), milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatus; [direktiiv 2014/47/EL](#) liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatusse kohta.

²⁰ Sõidukite ohutus – ELi tehnoülevaatuspaketi läbivaatamine (europa.eu)

²¹ [Direktiiv 1999/62/EÜ](#) sõidukite maksustamise kohta maanteetaristute kasutamise eest.

²² [Direktiiv 2019/1161/EL](#) keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta.

²³ [Direktiiv 2009/30/EÜ](#), milles käsitletakse bensiini, diislikütuse ja gaasiõli spetsifikatsiooni ning millega kehtestatakse kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalve ja vähendamise mehhanism.

²⁴ COM(2020) 66 final.

²⁵ COM(2020) 102 final ja COM(2021) 350 final.

kiirendada rohe- ja digipööret. See strateegia pakub vahendeid, et tegeleda rohe- ja digipöördega ning toetada Euroopa tööstust Euroopa roheleppe eesmärkide elluviimisel. Uus saasteainete heite raamistik annab ELi autotööstusele õiguskindluse ja esimesena tegutseja eelise ja võimaldab tal vältida ohtu jääda maha teistest olulisematest jurisdiktsioonidest, kus kehtestatakse uusi saasteainete heitenorme.

Kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiiv²⁶ sisaldab õigusnorme kasutuselt kõrvaldatud sõidukite ja nende osade kogumise, töötlemise ja taaskasutamise kohta ning piiranguid ohtlike ainete kasutamise kohta uutes sõidukites. Selle peegeldirektiiv, **3R tüübikinnituse direktiiv**,²⁷ seob uute sõidukite projekteerimise nende korduvkasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega. Need direktiivid on kavas läbi vaadata 2023. aastal kooskõlas Euroopa roheleppe ja **ringmajanduse tegevuskava**²⁸ eesmärkidega. Kui Euro 7 ettepaneku eesmärk on pikendada vastupidavusnõudeid ja seeläbi vähendada sõidukite heitkoguseid pikema aja jooksul sõiduki kasutuseast, siis kasutuselt kõrvaldatud sõidukite direktiivi läbivaatamine täiendab seda, käsitledes defektsete, saastavate kasutatud sõidukite väljapoole ELi eksportimise probleemi.

See algatus on kooskõlas ka **taasterahastuga „Next Generation EU“**,²⁹ eelkõige **taaste- ja vastupidavusrahistuga**³⁰ ning juhtalgatusega „Laadimine ja tankimine“, millega edendatakse tulevikukindlaid puhtaid tehnoloogiaid, et kiirendada säästva, juurdepääsetava ja aruka transpordi, laadimisjaamade ja tanklate kasutamist ning ühistranspordi laiendamist. Taaste- ja vastupidavusrahistust, aga ka **programmi „InvestEU“**³¹ või **programmi „Euroopa horisont“**³² sihtotstarbelistest investeerimisprogrammidest eraldatakse vahendeid, et suurendada majanduse kasvupotentsiaali ja kiirendada rohepööret, eelkõige uuenduslike lahenduste ja tulevikukindla vähese heitega tehnoloogia kasutuselevõtu kaudu.

Algatus hõlmab ka vajadust tagada aus ja õiglane rohepööre, toetades eelkõige haavatavaid kodanikke transpordi valdkonnas: see on kooskõlas **Euroopa tuleviku konverentsi lõpparuandega** (ettepanek 18.3), eelkõige transpordivahendite ja mittesaastavate tehnoloogiatega töötavate sõidukite taskukohasuse poolest.

Lisaks on algatus kooskõlas hiljutise ettepanekuga, millega muudetakse Euroopa tarbijaõigust, eelkõige **ebaausate kaubandustavade direktiivi**³³ ja **tarbijaõiguste direktiivi**³⁴, et aidata kaasa ringluspõhisele, puhtale ja keskkonnahoidlikule ELi majandusele, võimaldades tarbijatel teha teadlikke ostuotsuseid ja aidates seeläbi kaasa säästvamale tarbimisele.

Et tugevdada poliitikavaldkondade sidusust ning nagu on märgitud komisjoni teatistes **„Parema õigusloome: ühendatud jõududega parema õigusloome poole“**,³⁵ täiustab komisjon poliitikavaldkondade sidususe suurendamise eesmärgil oma parema õigusloome suuniseid, tagamaks, et kõik tema algatused oleksid kooskõlas olulise kahju ärahoidmise põhimõttega, täites seega Euroopa kliimamäärusest tulenevaid kohustusi.

²⁶ Direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta.

²⁷ Direktiiv 2005/64/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust.

²⁸ COM(2020) 98 final.

²⁹ COM(2020) 456 final.

³⁰ Määrus (EL) 2021/241.

³¹ Määrus (EL) 2021/523.

³² Määrus (EL) 2021/695.

³³ Direktiiv 2005/29/EÜ.

³⁴ Direktiiv 2011/83/EL.

³⁵ COM(2021) 219 final.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artikkel 114.

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

Mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevad õigusaktid aitavad kaasa kaupade ühtse turu rakendamisele ja toimimisele. Ettepaneku eesmärk on muuta asjaomaste õigusaktide rakendamine ja täitmise tagamine tulemuslikumaks osana üldisest poliitikaeesmärgist süvendada ühtse turu strateegiat.

Teine põhjus on õhusaaste ja maanteedtranspordi piiriülene olemus. Kuigi peamiste toksiliste õhusaasteainete mõju on kõige tugevam saasteallika läheduses, ei piirdu õhukvaliteedile avalduv mõju kohaliku tasandiga ja piiriülene saaste on suur keskkonnaprobleem, mis tihti seab riiklikud lahendused kahtluse alla. Mõõtmised atmosfääris annavad tunnistust sellest, et ühes liikmesriigis tekkiv reostus suurendab saastet ka teistes liikmesriikides. Õhusaaste probleemi lahendamiseks on vaja kooskõlastatud tegevust ELi tasandil.

Heitenormide väljatöötamine ELi tasandil ja selle jaoks asjakohase juhtimistava kehtestamine on keske tähtsusega, et vältida olukorda, kus liikmesriigid kehtestavad erinevaid riiklikke meetmeid, mis ei pruugi olla ühtlustatud ega järjepidevad (nt meetmed, millega piiratakse juurdepääsu teatavatele aladele). Sellised meetmed looksid tööstusele märkimisväärsed takistusi ja kujutaksid endast suurt ohtu ühtsele turule. Seega on ELi jätkuv ühtlustatud tegevus sõidukite heitkoguste edasiseks vähendamiseks täielikult põhjendatud.

- **Proportsionaalsus**

Ettepanek on proportsionaalne, kuna sellega nähakse ette vajalikud õiguslikud muudatused ja samas ei lähe see kaugemale sellest, mis on vajalik ühest küljest selleks, et saavutada mootorsõidukite saasteainete heite vähendamise eesmärgid, ja teiselt poolt sõidukitootjatele õiguskindluse tagamiseks. Sellega nähakse ette vajalikud õiguslikud tingimused, et tagada tootjatele võimalikult suurel määral võrdsed tingimused.

- **Vahendi valik**

Määruse kasutamist peetakse asjakohaseks sellepärast, et see tagab vajaliku kindluse otsese ja ühtlustatud rakendamise ja täitmise tagamise suhtes ja samas ei ole seda vaja liikmesriikide õigusesse üle võtta.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

Komisjon otsustas järgida kompensatsioonimeetodit, mille kohaselt viidi hindamine ja mõjuhindang läbi paralleelselt ühtse protsessina, et täita Euroopa roheleppes³⁶ sätestatud tegevuskava. Sel viisil kasutati mõjuhindangu 5. lisas esitatud hindamise tulemusi lisaaruteluks selle üle, kas Euro 6/VI heitenormid tagavad ELis jätkuvalt kõrgetasemelise keskkonnakaitse ja tagavad mootorsõidukite ühtse turu nõuetekohase toimimise.

³⁶ COM(2019) 640 final.

Hindamise käigus hinnati määruste saavutusi, võrreldes Euro 6/VI õigusaktides sätestatud eesmärkidega. Selles jõuti järeldusele, et Euro 6/VI eesmärgid parandada õhukvaliteeti maanteetranspordi saasteainete vähendamise teel ja kehtestada ühtlustatud õigusnormid mootorsõidukite ehituse kohta on endiselt väga asjakohased. Lisaks leiti, et määrused on üldjoontes sidusad ja nende tulemusel on ELi teedel osaliselt keskkonnasõbralikumad sõidukid, kusjuures Euro 6/VI katsemenetlused on osaliselt tõhusad. Regulaatiivsed kulud on olemas, samas kui üldiselt leitakse, et Euro 6/VI määrused on kulutõhusad. Samuti on nad toonud märkimisväärset ELi lisaväärtust, mida ei oleks olnud võimalik liikmesriikide meetmetega samas ulatuses saavutada.

Hindamise peamised järeldused olid järgmised.

- Määruste tulemusena on ELi teedel osaliselt keskkonnasõbralikumad sõidukid.
- Alates Euro VI heite piirnormide kohaldamisest 2013. aastal ja Euro 6 heite piirnormide kohaldamisest 2014. aastal kuni 2020. aastani on NO_x heitkogused ELi teedel vähenenud 22 % võrra sõiduautode ja kaubikute puhul ning 36 % võrra veoautode ja busside puhul. Tahkete osakeste heide ELi teedel on teadaolevalt vähenenud 28 % võrra sõiduautode ja kaubikute puhul ning 14 % võrra veoautode ja busside puhul.
- Määrustega on mõnevõrra vähendatud maanteetranspordi negatiivset mõju tervisele, nimelt seoses heitgaasidega, mis võivad sissehingamisel põhjustada hingamisteede ja südame-veresoonkonna haigusi.
- Autotööstuse regulaatiivsed kulud on hinnanguliselt 357–929 eurot diiselmootoriga sõiduki kohta ja sõiduautode ja kaubikute puhul 80–181 eurot bensiinimootoriga sõiduki kohta ning kuni 3 717–4 326 eurot raskesõiduki kohta. Kui viimased vastavad ootustele, siis sõiduautode ja kaubikute kulud on algselt eeldatust suuremad.
- Mõju konkurentsivõimele ja innovatsioonile tundub olevat üldiselt soodne ja konkurentsimoontonutusi ei täheldatud.
- Hiljutine poliitiline areng, nagu Euroopa rohelepe, toetab Euro 6/VI eesmärke ja seda, kui oluline on veelgi parandada õhukvaliteeti, vähendades maanteetranspordist tulenevat heidet ühtse ELi lähenemisviisi kohaselt.
- Määrused on toonud ühiskonnale majanduslikku puhaskasu.
- Kuigi määrused on üldjoontes sidusad, on nii Euro 6/VI heitenormides kui ka muudes ELi õigusaktides leitud mõned sidususega seotud probleemid.
- Lihtsustamist määrustes ei tehtud.
- Turu ühtlustamine on ELi lisaväärtuse kõige olulisem aspekt ja on ebatõenäoline, et kooskõlastamata tegevus oleks olnud sama tõhus. Määrused tagavad ühised nõuded, mis vähendab tootjate kulusid ja annab õiguskindluse.
- Siiski takistavad mõned puudused määrustes õhukvaliteedi edasist parandamist maanteetranspordisektori tekitatavate saasteainete vähendamise kaudu. Seega on määruste teatavad struktuursed elemendid (meetodid) tõenäoliselt vähendanud määruste tõhusust. Elkkõige järgmised aspektid:
 - Hindamine näitab, et Euro 6/VI normide järjestikuste etappide käigus on keerukuse ja järjepidevuse probleemid juurdunud nii üldises õigusraamistikus kui ka selle praktilises rakendamises.

- Hinnangus rõhutatakse, et praegustes määrustes jäetakse paljud potentsiaalsed eelised inimeste tervisele ja keskkonnale tähelepanuta. Vaatamata edusammudele, mida on tehtud sõidukite tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste (sõidutsüklid ja kasutustingimused, eelkõige linnasõidu tingimustes) ja tüübikinnitusekohaste heitkoguste vahelise lõhe vähendamisel, jäävad olulised heitkogused Euro 6/VI heitekatsetes arvesse võtmata. Lisaks ei kontrollita heitkoguseid sõidukite kogu kasutusea jooksul nõuetekohaselt.

• **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Tõendite kogumiseks ja suure läbipaistvuse tagamiseks küsis komisjon sidusrühmadelt tagasisidet mitme konsultatsioonitegevuse kaudu. Täpsemalt palus komisjon käesoleva ettepaneku jaoks tagasisidet järgmistelt sidusrühmadelt: liikmesriigid ja riigi ametiasutused, autotööstus (sealhulgas sõidukitootjad, sõidukiosade tarnijad ja muud tööstusharu sidusrühmad), kodanikuühiskond (sealhulgas tarbijaorganisatsioonid ja valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid) ning kodanikud.

Põhjaliku konsultatsiooniprotsessi üksikasjalik kokkuvõte on esitatud käesoleva ettepaneku mõjuhindangus 2. lisas esitatud kokkuvõttes aruandes.

Komisjon on kogunud tagasisidet järgmiste tegevuste kaudu.

- Algatust arutati esimest korda sidusrühmadega 2018. aasta oktoobris toimunud sidusrühmade konverentsil. Seejärel moodustati sõidukite heitenormide nõuanderühm (AGVES), mis ühendas tööstuse, kodanikuühiskonna ja liikmesriikide asjaomaseid eksperdirühmi ning mis pidas 2019. aasta juulist kuni 2021. aasta aprillini kümme koosolekut ja ühe lihtsustamist käsitleva sihtotstarbelise seminari.
- Esialgne mõju hindamine toimus 27. märtsist kuni 3. juunini 2020. Ettepanekut käsitlev 18-nädalane avalik konsultatsioon järgnes 6. juulil 2020 ja oli seisukohtade esitamiseks avatud kuni 9. novembrini 2020.
- Korraldati kaks 14-nädalast sihtkonsultatsiooni, millest üks käsitles Euro 6/VI hindamist (4. märts – 8. juuni 2020) ja teine Euro 7 mõjuhindangut (3. august – 9. november 2020) ning milles keskenduti rohkem algatuse üksikasjalikele ja tehnilistele aspektidele.

Euro 6/VI hindamisel ja Euro 7 mõjuhindangu ettevalmistamisel võeti arvesse kogu konsultatsiooni käigus saadud teavet, seisukohti ja andmeid. Sidusrühmade kogutud tõendid võimaldasid täiendada, ristkontrollida ja kinnitada tõendeid, mis olid kogutud juba muude mõjuhindangus ja toetavates uuringutes tehtud uurimistegevuste käigus.

Sidusrühmadega peetud konsultatsioonide peamised tulemused võib kokku võtta järgmiselt:

Kõigi rühmade sidusrühmad nõustusid, et maanteetranspordiga on seotud jätkuvad õhusaaste- ja terviseküsimused ning et on vaja võtta meetmeid. Kuigi enamik vastajaid osade tarnijate, liikmesriikide, kodanikuühiskonna ja kodanike hulgast leidis, et uued Euro normid on sõidukite heitkoguste edasiseks vähendamiseks asjakohased, olid sõidukitootjad vähem veendunud. Mitmes tegevuses rõhutas autotööstus, et Euro 6/VI säilitamine oleks realistlik ja tasakaalustatud valik.

Enamik kõigist rühmadest nõustus, et Euro 6/VI on keeruline. Avaliku konsultatsiooni käigus saadud vastused näitavad, et keerukusega kaasnevad märkimisväärsed nõuete täitmisega seotud kulud ja halduskoormus. Lisaks märkisid kõik rühmad peale tööstuse, et keerukus takistab keskkonnakaitset, samas kui kodanikuühiskond lisas, et see põhjustab väärtõlgendusi.

Kõigi rühmade vastajad märkisid, et määruste keerukust on vaja käsitleda erinevate meetmete abil.

Kui välja arvata sõidukitootjad, siis enamik rühmadest, sealhulgas osade tarnijad, toetas reguleeritud saasteainete rangemate piirnormide ja reguleerimata saasteainete uute piirnormide väljatöötamist. Osade tarnijad, liikmesriigid, kodanikuühiskond ja kodanikud usuvad, et praegune saastekontrolli tehnoloogia jätab ruumi heitkoguste edasiseks vähendamiseks.

Enamik sidusrühmi usub, et Euro 6/VI tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid ei jälgita piisavalt ega piirata sõidukite kogu kasutusea jooksul. Võimalike põhjustena nimetati omavolilist muutmist, sõidukite vananemist, ebapiisavat tehnöülevaatust ja hoolduskulusid. Kõik sidusrühmad on väljendanud toetust heite pidevseire rakendamisele kui tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise meetmele. Enamik tootjaid lisas siiski, et seda saab lähitulevikus kasutada ainult piiratud arvu saasteainete puhul.

Tagasisidet ja sidusrühmade seisukohtade erinevusi analüüsi hoolikalt ja võeti mõjuhindangus arvesse, kui need olid usaldusväärsed. Eelkõige aitasid tööstusharu ja liikmesriikide arvamused analüüsida keerukuse probleemi ja võimalikke lihtsustamismeetmeid. Lisaks on majandusliku mõju hindamisel olnud oluliseks allikaks tööstuse esitatud teave saastekontrolli tehnoloogiate riistvarakulude kohta. Poliitikavariantide kavandamisel ja hindamisel on arvesse võetud liikmesriikide, tööstuse, kodanikuühiskonna ja kodanike tagasisidet ja tõstatatud mureküsimusi, eelkõige seoses tehnoloogilise potentsiaaliga vähendada heitkoguseid heite piirnormide, vastupidavuse, katsetingimuste ja heite pidevseire abil, võimaliku kiirendatud üleminekuga elektrisõidukitele ja mõjuga konkurentsivõimele, kus tööstuse sidusrühmadel näivad olevat erinevad seisukohad.

Sidusrühmade seisukohad ühtsete Euro heitenormide kehtestamise kohta autodele/kaubikutele ning veoautodele/bussidele erinesid komisjoni seisukohast. Esialgu ei toetanud tööstusharu sidusrühmad seda lihtsustamismeedet. Kuna tööstuse argumendid, nagu nõuetekohane diferentseerimine ja rahvusvaheline ühtlustamine, peaksid olema saavutatavad ka alusaktide (715/2007 ja 595/2009) ühendamise, samas kui konkreetset rakendusmäärused hoitakse eraldi, on komisjon seda lähenemisviisi jätkanud. Seda kinnitasid sidusrühmad järelintervjuudes, mis olid seotud mõjuhindangut käsitleva sihtkonsultatsiooniga, ja AGVESi 16. novembri 2020. aasta koosolekul.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Mõjuhindangus tuginetakse mitmest allikast saadud tõenditele, sealhulgas konsortsiumi CLOVE väliste töövõtjate, sealhulgas Thessaloniki Aristotelese Ülikooli rakendusliku termodünaamika laboratooriumi (GR), Ricardo (UK), EMISIA (GR), TNO (NL), TU Graz (AT), FEV (DE) ja VTT (FI) tähtsamate ekspertide tehtud uuringutele.

CLOVE algatas esimese uuringu, et vaadata läbi, võrrelda ja õppida maailma teiste piirkondade õigusaktidest, hinnata praeguste ELi heitekatsete tõhusust ning töötada välja ja hinnata uusi reguleeritud ja reguleerimata saasteainete heitekatseid. Järeelmeetmena vaadati teise uuringu käigus põhjalikult üle esimese uuringuga kasutusele võetud meetmete kulutasuvus, hinnati kõigi sõidukite uute saasteainete heite piirnormide teostatavust ja analüüsiti sõidukite heitenormide lihtsustamise võimalusi. Ka see uuring toetas Euro 6/VI raamistiku hindamist, esitades samal ajal mõjuhindangu jaoks vajalikku tõendusmaterjali. Neid uuringuid toetavad analüüsid ja katsed, mille komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskus Ispras Itaalias asuvates keskuse rajatistes tegi.

Majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju kvantitatiivseks hindamiseks on mõju hindamise uuringus ja aruandes tuginetud SIBYLi ja COPERTi mudelile. COPERTi kasutatakse Euroopa Keskkonnaameti ja Teadusuuringute Ühiskeskuse koordineeritud tegelikus liikluses tekkivatel heitkogustel põhinevate maanteetranspordi kasvahoonegaaside ja õhusaasteainete heiteinventuuride arvutamiseks. SIBYL on spetsiaalne vahend üksikasjaliku sõidukitehnoloogia mõju prognoosimiseks tulevastele sõidukiparkidele, energiale, heitkogustele ja kuludele, mis on loodud poliitika kujundamise toetamiseks. Mõlemat mudelit ajakohastati sidusrühmadega konsulteerimise käigus kogutud andmete ja tõendite, viimaste heitekoefitsientide ja kirjanduse ülevaadete põhjal.

Samuti koguti lisateavet järgmiste küsimuste kohta:

- olemasolevad tehnoloogiad, mida saab asjakohasel ajavahemikul kasutada saasteainete heite vähendamiseks, ning nende tõhusus ja maksumus;
- tervise- ja keskkonnamõju rahalises mõttes;
- üldised makromajanduslikud näitajad, nagu uute töökohtade loomine, vajalikud oskused, teadusuuringud ja innovatsioon jne;
- ELi tööstuse konkurentsivõime ja siseturu ühtekuuluvus;
- kvalitatiivne mõju VKEdele ja tarbijatele (sh tarbijate usaldus).

Uuringute ja allikate loetelu on esitatud mõjuhinnangu 1. lisas.

- **Mõjuhinnang**

Käesolevas ettepanekus esitatud meetmed on tasakaalustatud, võttes arvesse nende kasulikkust tervisele ja keskkonnale ning koormust tööstusele. Meetmete tulemuslikkust ja kulutõhusust toetab lisatud mõjuhinnang. Kokkuvõtte ja õiguskontrollikomitee positiivne arvamus on kättesaadavad X-i kaudu (link lisatakse).

Praegustes Euro 6/VI määrustes kindlaks tehtud probleemide lahendamiseks hinnati kolme poliitikavarianti, mille meetmete ja ambitsioonikuse tasemete kombinatsioon on erinev, võttes arvesse Euroopa roheleppaga nõutavat rohe- ja digipööret. Ümberkujundamine pakub võimalusi täiustatud lahenduste leidmiseks saasteainete heite vähendamiseks, näiteks vähese saastega tehnoloogia kasutamine ja heite pidevseire täiustatud andurite ja sõidukite ühenduvuse abil. Poliitikavariantides võeti arvesse ka üleminekut elektritoitega jõuseadmetele, mis vajavad kulutõhusaid ja asjakohaseid lahendusi saasteainete heite vähendamiseks sisepõlemismootori segmentis.

Kooskõlas erieesmärkidega olid poliitikavariandid 1, 2 (2a ja 2b) ja 3a suunatud praeguste Euro heitenormide keerukuse vähendamisele, võttes kasutusele lihtsustamismeetmed (näiteks kahe määruase asendamine ühe määruasega või vananenud katsete kaotamine). Kõigi asjaomaste õhusaasteainete ajakohastatud heite piirnормid esitati väikese ambitsiooniga 1. poliitikavariandis, keskmise ambitsiooniga poliitikavariantides 2a ja 3a ning suure ambitsiooniga poliitikavariandis 2b. Tegelikult liikluses tekkivate heitkoguste kontrolli parandati 1. poliitikavariandi puhul vähese ambitsioonikusega tegelikult liikluses katsetamise piiride abil, poliitikavariandis 2a keskmise ambitsioonikusega tegelikult liikluses katsetamise piiride ja vastupidavusnõuete abil, poliitikavariandi 2b puhul ambitsioonikate tegelikes sõidutingimustes katsetamise piiride ja vastupidavusnõuete abil ning poliitikavariandi 3a puhul keskmise ambitsioonikusega tegelikult liikluses katsetamise piiride, vastupidavusnõuete ja heite pidevseire abil.

Mõjuhinnaangus leiti, et keskmise ambitsioonikusega poliitikavariant 3a on kergsõidukite ja raskesõidukite puhul kõige proportsionaalsem. Leiti, et see poliitikavariant on kindlaksmääratud eesmärkide saavutamiseks kõige tõhusam, kuid samas kulutõhus, see toob kodanikele suurimat kasu tervise ja keskkonna vallas ning on tööstuse jaoks madalate regulatiivsete kuludega. Lisaks leiti, et see poliitikavariant on kooskõlas õhukvaliteeti käsitlevate õigusaktide, CO₂ heitenormide ja tehnöülevaatuse direktiividega. Heite pidevseire kasutuselevõtmisega oleks variant 3a kõige paremini kooskõlas ka Euroopa roheleppega taotletava rohe- ja digipöördega.

Variandi 3a sotsiaalse, majandusliku ja keskkonnamõju võib kokku võtta järgmiselt:

Regulatiivsed kogukulud on hinnanguliselt 304 eurot sõiduki kohta kergsõidukite puhul ja 2 681 eurot sõiduki kohta raskesõidukite puhul. Mõjuhinnaangus hinnatud 25 aasta jooksul tooks see kaasa regulatiivse kogukulu 35,48 miljardit eurot kergsõidukite puhul ja 17,53 miljardit eurot raskesõidukite puhul.

Teisest küljest on rahaline kasu tervisele ja keskkonnale kahjulike õhusaasteainete heite vähendamise kaudu vastavalt 55,75 miljardit eurot ja 133,58 miljardit eurot. See kasu saavutatakse peamiselt NO_x ja PM_{2,5} heite vähendamise kaudu. Lisaks näitas see variant kõigi sõidukite puhul suurimat positiivset mõju seoses juurdepääsuga peamistele rahvusvahelistele turgudele ja innovatsioonile.

Kohandamiskulud (mis hõlmavad sisulisi nõuete täitmisega seotud kulusid, mis tulenevad heitekontrollitehnoloogiate seadmete kuludest ning nendega seotud teadus- ja arendustegevuse ning kalibreerimise kuludest, sealhulgas rajatiste ja töövahendite kulud) on variandi 3a puhul hinnanguliselt ligikaudu 67 miljardit eurot ajavahemikul 2025–2050 kergsõidukite puhul ja 26 miljardit eurot raskesõidukite puhul.

Lisaks sellele kasule on eelistatud variandi korral regulatiivsete kulude kokkuvõtteid (mis hõlmab kulude kokkuvõtte katsetamise ajal, tüübikinnitusasutuste poolt katsete läbiviimise vaatlemise ja tüübikinnitustasude puhul, samuti halduskulude kokkuvõtte seoses aruandlus- ja muude teabekohustustega tüübikinnitushaldamistele raames) hinnanguliselt 4,67 miljardit eurot kergsõidukite puhul ja 0,58 miljardit eurot raskesõidukite puhul.

Üldiselt oleks variandi 3a mõju tarbija kohustuste täitmise jõukohasusele piiratud. Kuigi regulatiivsete kulude kogusumma võrreldes lähtestsenaariumiga kantakse eeldatavasti üle tarbijatele, tooks see kaasa väikeste bensiinimootoriga sõidukite hinna tõusu 0,8 % ning väikeste diiselmootoriga sõidukite hinna tõusu 2,2 % sõiduautode ja kaubikute puhul.

Aku tööaja nõuded lisati pärast seda, kui 14. aprillil 2022 võeti vastu elektrisõidukisise aku tööaega käsitlev uus ÜRO üldine tehniline norm nr 22, millega kehtestati elektrisõidukitele minimaalsed jõudlusnõuded tasemel, mis ei nõua akutehnoloogia muutmist. Eeldatakse, et need nõuded ei tekita lisakulusid, vaid suurendavad tarbijate teadlikkust ja usaldust.

Võttes arvesse praegust geopoliitilist ja majanduslikku olukorda, on tehtud lõplik läbivaatamine, et tagada autotööstuse ja tarbijate jaoks ajakohased põhimõtted. 2021. aastal alanud kulude kasv, eelkõige energia ja toorainete puhul, on järsult kiirenenud. Samal ajal on vähenenud nõudlus mootorsõidukite järele ja müük, kuid rohepöördega seotud investeerimisvajadused suurenevad. See avaldab survet autotööstuse tarneahelale ja tõstatab tarbijate jaoks üldistes kõrge inflatsiooni tingimustes taskukohasuse probleemid. Selleks et hõlbustada autotööstuse ökosüsteemi edukat rohepööret, kohandati eespool nimetatud varianti

3a kergsõidukite puhul, et vähendada kohandamiskulusid, säilitades samal ajal üldised keskmised keskkonna- ja digieesmärgid.

Sõiduautode ja kaubikute heitgaaside piirnormid on kehtestatud kõige madalamal tasemel, mis on praegu kehtestatud Euro 6 alusel sõiduautode puhul, mistõttu kehtestatakse kaubikutele madalamad piirnormid kui Euro 6 puhul, samas kui vastupidavusnõuded ja tegelikus liikluses katsetamise piirid on sätestatud nagu variandis 3a. Kütuseaurude, aku tööaja ja heitgaasidega mitte seotud heitmete nõuded on sätestatud nagu variandis 3a. See on summutitoru heitgaaside piirnormide vahepealne variant variantide 1 ja 2a/3a vahel. See valik on tehtud selleks, et tasakaalustada vajadust parandada keskkonnatoimet vajadusega vältida ebaproportsionaalseid investeeringuid sõidukitesse, mida pärast 2035. aastat enam ei müüda. Teatava künnise ületamisel suurenevad kulud palju kiiremini kui keskkonnakasu. Valitud variant parandab sõiduautode ja kaubikute taskukohasust tarbijate jaoks ning minimeerib sisepõlemismootoriga autode ja kaubikute heitekontrollisüsteemide uute riistvaralahenduste väljatöötamiseks vajalikke investimiskulusid.

Valitud meetmetega kehtestatakse sõiduautodele ja kaubikutele tehnoloogia- ja kütuseneutraalsed piirnormid, võimaldades samas vähese võimsusega kaubikutele veidi kõrgemaid piirnorme, kui selline võimaldamine on tehnilistel põhjustel õigustatud. Katsetamise piirid on samasugused nagu variandis 3a, mis võimaldab saada kasu praegu kontrollimatute heitkoguste piiramisest. Kütuseaurude, pidurite, rehvide ja aku tööaja meetodika ja piirnormid ning anduritega heiteseirevahendite kasutamine vastavad mõjuhinna aruande variandis 3a esitatutele. Need meetmed moodustavad üha olulisema osa heitkoguste vähendamise potentsiaalset ning keskkonna- ja tervisekasust, eelkõige linnakeskkonnas, kus kokkupuude nende saasteainetega on suurem. Piduritest ja rehvidest tulenev heide moodustab varsti suurema osa tahkete osakeste heitest.

Veoautode ja busside puhul säilitatakse variant 3a. See kajastab veoautode ja busside märkimisväärselt aeglasemat üleminekut heitgaasivabadele tehnoloogiatele. Eeldatakse, et sisepõlemismootoriga veoautod ja bussid jäävad ELi turule palju kauemaks.

Kõigi mootorsõidukite puhul jäävad kõik lihtsustamismeetmed samaks kui variandis 3a, kuna need kajastavad vajadust ajakohastada määrust ja vähendada halduskoormust. See variant tagab ka koguheite vähenemise, eriti külmaärituse ja linnasõidu ajal, kuna sõidukid peavad ka lühikeste sõitude ajal vastama heite piirnormidele.

Mis puutub keskkonnakasusse, siis toob valitud variant kaasa heitkoguste märkimisväärselt vähenemise, mis on sõiduautode ja kaubikute puhul vaid veidi väiksem kui variandi 3a korral, sest kõrgemate heite piirnormidega kaasnevad paremad katsetingimused ja vastavusmeetmed, mida ei olnud variandi 1 puhul ette nähtud. Aastaks 2035 on valitud meetmetega prognoositud NO_x vähenemine sõiduautode/kaubikute puhul üle 85 % võrreldes 2018. aasta tasemega ja veoautode/busside puhul üle 80 %. Mootorsõidukite NO_x koguhulka vähendatakse 2035. aastaks võrreldes lähtetsenaariumiga hinnanguliselt poole võrra.

Regulatiivsete kulude kokkuhoid peaks olema sama, mis variandi 3a puhul. Tööstuse tootearenduskulud vähenevad märkimisväärselt, kuna uus variant ei nõua sõidukite ümberprojekteerimist, vaid nõuetele vastavust on võimalik saavutada praegu kasutatavate heitekontrolli ja ümberkalibreerimise tehnoloogiatega. Eeldatakse, et regulatiivsed kulud vähenevad märkimisväärselt ning jäävad 1. ja 3. poliitikavariandi kulude vahele. Kokku peaksid valitud meetmed tooma netokasu, mis on sarnane või suurem kui variandi 3a puhul, tuues kaasa heitkoguste märkimisväärselt vähenemise piiratud kohandamiskuludega.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Kooskõlas komisjoni kohustusega tagada parem õigusloome koostati käesolev ettepanek kaasavalt, järgides täieliku läbipaistvuse ja sidusrühmade pideva osaluse põhimõtteid.

VKEd (viide mõjuhinnangule): mõjuhinnangus leiti, et Euroopa autotööstus koosneb peamiselt suurtootjatest, kes tegelevad sõidukite kokkupaneku ja osade tootmisega. Mõned VKEd toodavad sõidukeid või süsteeme, mis vajavad ELi heitealast tüübikinnitust. Tehti kindlaks 35 VKEd, kes ehitavad suuremate tootjate toodetud jõuseadmete põhjal erisõidukeid. Väiketootjate jaoks on kavandatud lihtsustatud õigusnormid, et võtta arvesse piiratud tootmisega seotud eripärasid.

Kulude kokkuvõtte: mõjuhinnangus analüüsiti ka seda, kuidas oleks võimalik lihtsustada õigusnorme ja vähendada tarbetuid nõuete täitmisega seotud kulusid ja halduskulusid. Kuigi ettepanek suurendab sõidukitootjate regulatiivseid kulusid saastekontrollitehnoloogiate ja andurite riistvara kulude ning teadus- ja arendustegevuse ja sellega seotud kalibreerimiskulude kujul, toovad ettepanekud kaasa ka nõuete täitmisega seotud kulude kokkuvõtte katsetamise ajal, tüübikinnitusasutuste poolt katsete vaatlemisel ja tüübikinnitustasudes, samuti halduskulude kokkuvõtte. Eelkõige väheneks halduskoormus lihtsustamismeetmete kehtestamise ja heite pidevseire uute nõuete kehtestamisega. Viimased lihtsustavad eeldatavasti veelgi aruandlus- ja muid teavitamiskohustusi tüübikinnituse andmisel ja kontrollimenetlustes, vähendades tüübikinnituste arvu. Variandi 3a puhul on halduskulude kokkuvõtte hinnanguliselt diiselaute/kaubikute puhul 224 000 eurot tüübikinnituse kohta (22 eurot sõiduki kohta) ja bensiinimootoriga autode/kaubikute puhul 204 000 eurot tüübikinnituse kohta (26 eurot sõiduki kohta). Veoautode/busside puhul on halduskulude kokkuvõtte variandi 3a korral kuni 66 000 eurot diiselmootoriga sõidukite tüübikinnituse kohta (22 eurot sõiduki kohta) ja 67 000 eurot bensiinimootoriga sõidukite tüübikinnituse kohta (47 eurot sõiduki kohta). Valitud variantide puhul eeldatakse, et kõik autode/kaubikute kulud on väiksemad.

Konkurentsivõime: hoolimata tööstuse regulatiivsetest kuludest ja CO₂ heitenormidega seotud kumulatiivsetest investeeringutest on ettepanekul eeldatavasti positiivne mõju konkurentsivõimele. Selle põhjuseks on uued turuvõimalused, mis tulenevad uute andurite ning kommunikatsiooniprotokollide, küberturvalisuse ja rikkumisvastaste võimaluste arendamisest. Arenenud digitaalsete ja puhaste tehnoloogiate kasutamine on eeliseks juurdepääsul rahvusvahelistele olulistele turgudele, eelkõige Ameerika Ühendriikidele ja Hiinale.

Digivaldkond: nagu Euroopa digikümneni algatuses³⁷ eesmärgiks seatud, peaksid kõik sektorid läbima digipöörde, mis aitab suuresti kaasa rohepöördele, sealhulgas maanteetranspordi puhul, et saavutada mürgivaba keskkonna nullsaaste eesmärk. Ettepanekuga kaasneb täiendav sidusus rohe- ja digipöördega, kuna sellega toetatakse heitkoguste vähendamist sõidukite kasutusea jooksul, võttes kasutusele heite pidevseire ja sõidukite ühenduvuse. Riiklikud tüübikinnitusasutused peaksid eelistatavalt osutama teenuseid ka digitaalselt (sealhulgas masinloetav teave). See aitab saavutada tõhusat digiühiskonda ja -majandust (digitaalsus normiks).

Algatus on kooskõlas olulise kahju ärahoidmise põhimõttega, arvestades, et sellega aidatakse saavutada Euroopa rohelepe (eeskätt kestliku liikuvuse ja nullsaaste eesmärgi) kohaseid rohepöörde eesmärgi. Sellega tagatakse, et transport muutub vähem saastavaks, eriti linnades,

³⁷ COM(2021) 118 final.

ning seda peetakse keskkonnahoidlikule liikuvusele ülemineku oluliseks osaks. Mõjuhinnaangus on kindlaks tehtud, et poliitikavariandid ei kahjusta eeldatavasti märkimisväärselt ühegi keskkonnavalase kestliku arengu eesmärgi³⁸ saavutamist.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset ega võrdsust. Sellel ei ole soo tõttu erinevat mõju.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei nõua täiendavaid rahalisi vahendeid.

5. MUUD ANDMED

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

Käesoleva ettepanekuga nähakse ette kord, millega jälgitakse ja hinnatakse Euro 7 heitenormide tõhusust tegevuseesmärkide suhtes ning tehakse kindlaks põhjuslik seos täheldatud tulemuste ja õigusaktide vahel. Selleks on Euro 7 heitenormide läbivaatamiseks tehtud ettepanek mitme seirenäitaja kohta. Nende seirenäitajate hulka kuuluvad:

- Euro 7 kohaste heitealaste tüübikinnituste arv sõidukitüübi kohta;
- rakendusetapi kulud ja halduskulud heitealase tüübikinnituse kohta;
- tõendid heitkoguste parema kontrolli kohta kõikides kasutustingimustes kõigi reguleeritud saasteainete puhul;
- täitmiskulud, sealhulgas rikkumiste ja karistustega seotud kulud nõuete rikkumise korral, ning järelevalvekulud;
- heitkoguste muutumine sõidukite kasutusea jooksul, mida tõendavad asjakohased katsekampaaniad ja heite pidevseire.

Euro 7 heitenormide läbivaatamisel hinnatakse ka üldisemate näitajate kogumit, mis tuleneb muudest ELi maanteetranspordi käsitlevatest õhusaasteainete poliitikatest:

- iga-aastased saasteainete kontsentratsiooni tasemed Euroopa linnapiirkondades ja maanteetranspordi aastane osakaal saasteainete heites, millest liikmesriigid on teatanud Euroopa Keskkonnaametile teatavate õhusaasteainete riiklike heitkoguste vähendamise direktiivi (NEC direktiivi)³⁹ alusel ja mis on lisatud EMP iga-aastasessse Euroopa õhukvaliteeti käsitlevasse aruandesse;
- registreeritud sõidukite arv aastas ja jõuseadmetehnoloogiate osakaal ELi teedel, nagu liikmesriigid on teatanud Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskusele;
- õhusaaste tervisemõju iga-aastane areng (st enneaegsed surmad, mis on seotud kokkupuutega teatavate saasteainetega), nagu on esitatud Euroopa Keskkonnaameti iga-aastases aruandes õhukvaliteedi kohta Euroopas;

³⁸ Eelkõige järgmistes valdkondades: 3. eesmärk: tagada kõigile hea tervis ja heaolu kogu elukaare jooksul, 6. eesmärk: tagada kõigile puhas joogivesi, sanitaartingimused ja kestlik veemajandus, 13. eesmärk: tegutseda kiirelt ja otsustavalt kliimamuutuste ja nende mõjuga võitlemiseks, 14. eesmärk: kestliku arengu saavutamiseks kaitsta ja kasutada kestlikult ookeane, meresid ja mereressursse, 15. eesmärk: majandada kestlikult metsi, vöidelda kõrbestumisega, peatada ja pöörata tagasi pinnase ja mulla degradeerumine ning peatada elurikkuse vähenemine.

³⁹ Direktiiv (EL) 2016/2284.

- maanteetranspordi iga-aastane osakaal teatavate saasteainete heites, millest liikmesriigid on teatanud EMP-le NEC direktiivi alusel;
- liikmesriikidelt direktiivi 2015/1535⁴⁰ kohase teatamismenetluse raames saadud teatiste arv aastas, mis on seotud riigi, piirkondlike või kohalike ametiasutuste kehtestatud tehnilistest ettekirjutustest (st mis tahes liiki keeldudest) tingitud takistustega ELi sisekaubanduses seoses autode, kaubikute, veoautode ja bussidega.
- **Ettepaneku erisätete üksikasjalik selgitus**

I peatükis on esitatud üldsätted, sealhulgas reguleerimisese (artikkel 1), määruse kohaldamisala (artikkel 2) ja määruses kasutatud põhimõistete määratlused (artikkel 3).

II peatükk sisaldab sätteid tootjate kohustuste kohta seoses mootorsõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitusega, mis puudutab nende saasteainete heidet ja aku tööaega. Täpsemalt hõlmab see tootjate kohustust seoses selliste sõidukite ehituse ja projekteerimisega, sealhulgas küberturvalisusmeetmetega (artikkel 4), ning tootjate võimalusi deklareerida paremat jõudlust madalamate heite piirnõrkude ja/või akude parema tööajaga ning geotarastustehnoloogiad, et võimaldada heitevaba režiimi (artikkel 5). Tootjad peavad järgima konkreetseid vastupidavusnõrkude sõidukite kasutusea kohta, aga ka veoaku tööaja miinimumnõrkudeid, et täita heite piirnõrke ja muid seonduvaid tehnilisi nõrkudeid (artikkel 6). Nende nõrkude täitmise tõendamiseks tuleks teha erikatsed, samuti konkreetseid deklaratsioonid ja haldusmenetlused (artikkel 7). Artiklites 8 ja 9 on sätestatud katsetamist ja vastutust käsitlevad erieeskirjad vastavalt väiketootjate (artikkel 8) ja mitmeastmeliste sõidukite (artikkel 9) kohta.

III peatükis sätestatakse liikmesriikide kohustused seoses tüübikinnituse ja turujärelevalvega, eelkõige seoses riiklike tüübikinnitusasutuste rolli ja jõustumise kuupäevadega (artikkel 10), ning see sisaldab erisätteid osade ja eraldi seadmestike (artikkel 11) ning kasutatavate reagentide ja saastekontrollisüsteemide kohta (artikkel 12).

IV peatükk sisaldab sätteid komisjoni ja kolmandate isikute rolli kohta seoses teenuste nõrketele vastavuse ja turujärelevalve kontrollidega (artikkel 13).

V peatükis on sätestatud katsed ja meetodika, mida tootjad ja ametiasutused peavad kohaldama iga asjaomase sõidukikategooria puhul, et tõendada vastavust määruse nõrketele ja kohustustele (artikkel 14). Samuti sisaldab see erisätteid tehnika arenguga kohandamise kohta (artikkel 15).

VI peatükis nähakse ette üldsätted komisjonile delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseks antud volituste kohta (artikkel 16), komiteemenetluse (artikkel 17) ja liikmesriikide aruandlusnõrkete kohta (artikkel 18).

VII peatükis on esitatud lõppsätted määruse (EÜ) nr 715/2007 ja määruse (EÜ) nr 595/2009 kehtetuks tunnistamise kohta (artikkel 19) ning määruse jõustumise ja kohaldamise kohta (artikkel 20).

⁴⁰ [Direktiiv \(EL\) 2015/1535](#), millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord, vt ka [2015/1535 teatamismenetlus](#).

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁴¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁴²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Siseturg on ala, kus peab olema tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine. Selleks kehtestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858⁴³ terviklik mootorsõidukite, haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitus- ja turujärelevalvesüsteem.
- (2) Mootorsõidukite, mootorite ja varuosade tüübikinnituse tehnilised nõuded seoses heitkogustega (edaspidi „heitealane tüübikinnitus“) peaksid jääma ühtlustatuks, et tagada siseturu nõuetekohane toimimine ning kõigis liikmesriikides ühine keskkonna- ja tervisekaitse kõrge tase.
- (3) Käesolev määrus on eraldi õigusakt määruse (EL) 2018/858 II lisas kehtestatud ELi tüübikinnitusmenetluse kohaldamisel. Sellega kehtestatakse sätted ja nõuded sõidukite heite ja aku tööaja kohta, samas kui tehnilised elemendid kehtestatakse rakendusaktidega, mis võetakse vastu kooskõlas kontrollimenetlusega ja määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses komitee abiga (komiteemenetlus).
- (4) Mootorsõidukite, mootorite ja varuosade tüübikinnituse tehnilised nõuded seoses heitkogustega („heitealane tüübikinnitus“) on praegu sätestatud kahes määruks, mida

⁴¹ ELT C , , lk .

⁴² ELT C , , lk .

⁴³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

kohaldatakse vastavalt kergsõidukite ja raskesõidukite heitealase tüübikinnituse suhtes, st Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 715/2007 (Euro 6)⁴⁴ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 595/2009 (Euro VI)⁴⁵. Kaks määrust võeti vastu seetõttu, et raskesõidukite heitkoguseid kontrolliti mootori katsetamise põhjal, samal ajal kui kergsõidukite puhul oli aluseks kogu sõiduki katsetamine. Sellest ajast alates on välja töötatud meetodid, mis võimaldavad katsetada nii kergsõidukeid kui ka raskesõidukeid maanteel. Seetõttu ei ole enam vaja tugineda tüübikinnituse andmisel mootori katsetamisele.

- (5) Määrustes (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 sätestatud nõuete koondamine ühte määrusesse peaks tagama nii kergsõidukite kui ka raskesõidukite heitealase tüübikinnituse süsteemi sisemise sidususe, võimaldades samal ajal selliste sõidukite jaoks erinevaid heite piirnorme.
- (6) Lisaks võeti praegused heite piirnormid vastu kergsõidukitele 2007. aastal ja raskesõidukitele 2009. aastal. Mõlemad heite piirnormid võeti vastu tol ajal kättesaadava tehnoloogia alusel. Sellest ajast alates on tehnoloogia arenenud ja praeguste tehnoloogiate kombineerimisel saavutatud heitkoguste tase on palju madalam kui üle 15 aasta tagasi saavutatud tase. See tehnoloogiline areng peaks kajastuma heite piirnormides, mis põhinevad uusimal olemasoleval tehnoloogial ja teadmistel saastekontrolli kohta ning kehtivad kõigi asjakohaste saasteainete suhtes.
- (7) Samuti on vaja vähendada keerukust, haldus- ja rakenduskulusid tootjate ja ametiasutuste jaoks ning tagada Euro heitenormide tulemuslik ja tõhus rakendamine. Lihtsustamine saavutatakse sellega, et kaotatakse Euro 6 ja Euro VI raames kehtinud piirnormide ja katsete erinevad kohaldamise alguskuupäevad, kaotatakse mitmekordsed ja keerulised heitkoguste katsed, kui neid ei ole vaja, viidatakse vajaduse korral kehtivate ÜRO eeskirjade kohastele standarditele ning tagatakse ühtlustatud ja järjepidevad menetlused ja katsed heitealase tüübikinnituse eri etappide jaoks.
- (8) Selleks et tagada nii kergsõidukite kui ka raskesõidukite heitkoguste piiramine reaalses elus, tuleb sõidukeid katsetada mitte ainult laboris, vaid ka reaalsetes kasutustingimustes, kus on kehtestatud minimaalsed piirangud, piirid ja muud sõidunõuded.
- (9) Maanteel kasutatavate sõidukite heitkoguste mõõtmiseks kasutatavate mobiilsete heitemõõtmiseseadmete täpsus on pärast nende kasutuselevõttu märkimisväärselt paranenud. Seepärast on asjakohane võtta heite piirnormide aluseks sellised maanteel tehtavad mõõtmised ja seetõttu ei ole maanteekatsetuste puhul enam vaja kasutada vastavustegureid.
- (10) Määrustes (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 nõutakse, et sõidukid vastaksid heitkoguste piirnormidele kindlaksmääratud ajavahemiku jooksul, mis ei vasta enam

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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).

sõidukite keskmisele kasutuseale. Seepärast on asjakohane kehtestada vastupidavusnõuded, mis kajastavad sõidukite keskmist eeldatavat kasutusiga liidus.

- (11) Praegu on olemas tehnoloogiad, mida kasutatakse laialdaselt kogu maailmas ning mis piiravad kütuseaurudes lenduvate orgaaniliste ühendite hulka sõiduki kasutamisel, parkimisel ja bensiiniga tankimisel. Seepärast on asjakohane kehtestada selliste lenduvate orgaaniliste ühendite heite piirnormid madalamal tasemel ja kehtestada tankimisetapi heite piirnormid.
- (12) Heitmed, mis ei ole seotud heitgaasidega, koosnevad rehvidest ja sõidukite piduritest eralduvatest osakestest. Rehvide heide on hinnanguliselt suurim keskkonda sattuva mikroplasti allikas. Nagu on näidatud mõjuhinnangus, eeldatakse, et 2050. aastaks moodustavad heitmed, mis ei ole seotud heitgaasidega, kuni 90 % kõigist maanteetranspordist eralduvatest osakestest, sest sõidukite elektrifitseerimise tõttu väheneb koos heitgaasidega eralduvate osakeste hulk. Neid heitmeid, mis ei ole seotud heitgaasidega, tuleks seetõttu mõõta ja piirata. Komisjon peaks 2024. aasta lõpuks koostama aruande rehvide kulumise kohta, et vaadata läbi mõõtmismeetodid ja uusimad tehnoloogiad ning teha ettepanek rehvide kulumispiiride kohta.
- (13) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/2144⁴⁶ reguleeritakse käiguvahetuse näidikuid (GSI), mille peamine eesmärk on minimeerida sõiduki kütusekulu, kui juht järgib selle märguandeid. Käesolevas määruses tuleks siiski käsitleda saasteainete heite nõudeid tegelikus kasutuses, sealhulgas käiguvahetuse näidiku järgimise korral.
- (14) Veoakudega sõidukid, sealhulgas pistikühendusega hübriidsõidukid ja akutoitega elektrisõidukid, aitavad kaasa maanteetranspordisektori CO₂ heite vähendamisele. Selleks et võita ja suurendada tarbijate usaldust selliste sõidukite vastu, peaksid need olema toimivad ja vastupidavad. Seepärast on oluline nõuda, et veoakud säilitaksid suure osa oma esialgsest võimsusest ka pärast aastaid kestnud kasutust. See on eriti oluline kasutatud elektrisõidukite ostjatele, et tagada sõiduki jätkuv ootuspärane toimimine. Seetõttu tuleks nõuda aku seisundi seireseadmeid kõigi veoakusid kasutavate sõidukite puhul. Lisaks tuleks kehtestada sõiduautode akude tööaja minimaalsed tõhususnõuded, võttes arvesse ÜRO üldist tehnilist normi 22⁴⁷.
- (15) Sõidukite omavoliline muutmine saastekontrollisüsteemi osade eemaldamiseks või deaktiveerimiseks on tuntud probleem. Selline tegevus põhjustab kontrollimatuid heiteid ja seda tuleks vältida. Läbisõidumõõdiku omavoliline muutmine toob kaasa vale läbisõidunäidu ja takistab sõiduki nõuetekohast kasutuskontrolli. Seetõttu on ülimalt oluline tagada nende süsteemide võimalikult suur turvakaitse koos turvasertifikaatide ja asjakohase rikkumisvastase kaitsega, tagamaks, et ei saastekontrollisüsteeme ega sõiduki läbisõidumõõdikut ei saaks omavoliliselt muuta.

⁴⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).

⁴⁷ Elektrisõidukisise aku tööaega käsitlev uus ÜRO üldine tehniline norm, ÜRO üldine tehniline norm 22.

- (16) Sõidukitele paigaldatud andureid kasutatakse juba praegu pardadiagnostikasüsteemi (OBD-süsteemi) abil heitkoguste kõrvalekallete avastamiseks ja nendega seotud remonditööde algatamiseks. Praegu kasutusel olev OBD-süsteem ei tuvasta aga rikkeid täpselt ega õigel ajal ega sunni neid ka piisavalt ja õigeaegselt parandama. Selle tulemusena on võimalik, et sõidukid tekitavad heitmeid palju rohkem kui lubatud. Seni OBD-süsteemis kasutatud andureid saab kasutada ka sõidukite heitekäitumise pidevaks jälgimiseks ja kontrollimiseks pardaseiresüsteemi (OBM-süsteemi) abil. Samuti annab OBM kasutajale hoiatuse mootori või saastekontrollisüsteemide remonditööde tegemiseks, kui need on vajalikud. Seepärast on asjakohane nõuda sellise süsteemi paigaldamist ja reguleerida selle tehnilisi nõudeid.
- (17) Tootjad võivad otsustada toota sõidukeid, mis vastavad madalamatele heite piirnormidele või mille akude tööaeg on käesolevas määruses nõutust parem või mis sisaldavad täiustatud võimalusi, sealhulgas geotarastus ja kohanduvad juhtimisseadmed. Tarbijatel ja riigi ametiasutustel peaks olema võimalik selliseid sõidukeid asjakohase dokumentatsiooni abil tuvastada. Seepärast tuleks teha kättesaadavaks sõiduki keskkonnapass.
- (18) Kui komisjon teeb ettepaneku registreerida pärast 2035. aastat uusi kergsõidukeid, mis kasutavad üksnes CO₂-neutraalseid kütuseid, väljaspool sõidukite CO₂ normide kohaldamisala, siis tuleb käesolevat määrust liidu õiguse ja liidu kliimanetraalsuse eesmärkide kohaselt muuta, et lisada võimalus anda sellistele sõidukitele tüübikinnitus.
- (19) Väiketootjate müüdüd sõidukite heide moodustab liidu heitest tühise osa. Seetõttu võib mõnede selliste tootjate suhtes kohaldatavate nõuete puhul olla lubatud mõningane paindlikkus. Seetõttu peaks väiketootjatel olema võimalik asendada tüübikinnituse ajal teatavad katsed vastavustunnistustega, samas kui eriti väikeste tootjate puhul peaks olema lubatud kasutada juhuslikel tegelikel sõidutsüklitel põhinevaid laborikatsetusi.
- (20) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EL) 2019/631⁴⁸ ja (EL) 2019/1242⁴⁹ reguleerivad Euroopa Liidu uute mootorsõidukite keskmist CO₂ heitkogust. Heitealases tüübikinnituses tuleks kehtestada menetlused ja meetodid, mille kohaselt saab täpselt määrata üksiksõiduki CO₂ heidet, kütuse- ja energiatarbimist, elektrisõiduki sõiduulatust ja võimsust.
- (21) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, mis puudutavad järgmist: tootjate kohustused seoses tüübikinnituse ja menetluste, katsete ja metoodikaga, mida tuleb kohaldada vastavustunnistuse, toodangu vastavuse kontrolli, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrolli ja sõiduki keskkonnapassi puhul; sõidukite valikuvõimalused ja nimetused; nõuded, katsed, meetodid ja parandusmeetmed, mis on seotud sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmetike vastupidavusega ning OBM-süsteemide registreerimis- ja kommunikatsioonisuutlikkusega, sealhulgas mootorsõiduki

⁴⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁴⁹ 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).

tehnoloogiatele vastavuse kontrolli ja tehnoloogiate eesmärgil; nõuded ja teave, mida mitmeastmeliste sõidukite tootjad peavad esitama, ning menetlused nende mitmeastmeliste sõidukite CO₂ väärtuse määramiseks; heitealase tüübikinnituse tehnilised elemendid, haldus- ja dokumendinõuded, kontrollid ja ülevaatused ning turujärelevalvekontrollid, samuti aruandekohustused, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse ja toodangu vastavuse kontrollid; meetodid ja katsed, et i) mõõta summutitoru heitgaase laboris ja maanteel, sealhulgas juhusliku ja halvima juhtumi tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katsesüklid, mobiilsete heitemõõtmisüsteemide kasutamine tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste ja tühikäigu heitkoguste kontrollimiseks; ii) määrata sõiduki CO₂ heidet, kütusekulu ja energiatarbimist, elektrisõiduki sõiduulatust ja mootori võimsust; iii) esitada käiguvahetuse näidiku spetsifikatsioonid; iv) määrata O₃- ja O₄-kategooria haagiste mõju mootorsõiduki CO₂-le, kütusekulule ja energiatarbimisele, elektrisõiduki sõiduulatusele ja mootori võimsusele; v) mõõta karteri heitmeid, kütuseaure, piduriheitmeid; v) hinnata vastavust aku tööaja miinimumnõuetele; vi) hinnata kasutusel olevate mootorite ja sõidukite nõuetele vastavust, vastavuskünniseid ja toimivusnõudeid, aga ka vii) katsed ja meetodid andurite toimivuse tagamiseks (OBD ja OBM); viii) meetodid turvameetmete tagamiseks ja hindamiseks; juhi hoiatamise süsteemide ja meeldetuletusmeetodite spetsifikatsioonid ja omadused ning meetodid nende nõuetekohase toimimise hindamiseks; ix) meetodid originaal- ja varusaastekontrollisüsteemide nõuetekohase toimimise, tõhususe, regenereerimise ja vastupidavuse hindamiseks; x) turvameetmete tagamise ja hindamise meetodid, sealhulgas haavatavuse hindamine ja omavolilise muutmise vastane kaitse; xi) konkreetsete Euro 7 nimetuste alusel kinnitatud tüüpide nõuetekohase toimimise hindamise meetodid; xii) väiketootjate ja eriti väikeste tootjate heitealaste tüübikinnituste kriteeriumid; xiii) mitmeastmeliste sõidukite kontrolli- ja katsemenetlused; xiv) katseseadmete toimivusnõuded; xv) etalonkütuste tehniline kirjeldus ning xvi) meetodid katkestusseadmete ja katkestusstrateegiate puudumise hindamiseks; xvii) rehvide kulumise mõõtmiseks ning xviii) keskkonnapassi vorming, andmed ja keskkonnapassi andmete edastamise viis. Neid volitusi tuleks kasutada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁵⁰.

- (22) Selleks et vajaduse korral muuta või täiendada käesoleva määruse vähem olulisi osi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, mis käsitlevad Euro 7 sõidukite, pidurite või rehvide katsetamisel kogutud andmetel põhinevaid katsetingimusi; katsetamisnõudeid, võttes eelkõige arvesse tehnilist arengut ja Euro 7 sõidukite katsetamisel kogutud andmeid; millega kehtestatakse tootjatele uuenduslikel tehnoloogiatel põhinevaid sõidukite valikuvõimalusi ja nimetusi, kuid kehtestatakse ka pidurite tekitatud osakeste heite piirnormid ja rehvitüüpide kulumise piirväärtused, samuti akude minimaalsed toimivusnõuded ja vastupidavuse kordajad, mis põhinevad Euro 7 sõidukite katsetamise käigus kogutud andmetel, ning kehtestatakse määratlused ja erieeskirjad väiketootjatele M₂-, M₃-, N₂-, N₃-kategooria sõidukite jaoks. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid toimuksid kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema

⁵⁰ 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 rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

õigusloome kokkuleppes⁵¹ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada võrdne osalemine delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

- (23) Selguse, otstarbekuse ja lihtsustamise huvides tuleks olemasolevad määrused (EÜ) nr 595/2009 ja (EÜ) nr 715/2007 kehtetuks tunnistada ning asendada käesoleva määrusega, kuna mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike heitealase tüübikinnituse õigusnorme on ajakohastatud ning need sisalduvad käesolevas määruses.
- (24) Kui käesolevas määruses sätestatud meetmed nõuavad isikuandmete töötlemist, tuleks need meetmed võtta kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/679⁵² ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 45/2001,⁵³ samuti asjakohaste riiklike rakendusmeetmetega.
- (25) Oluline on anda liikmesriikidele, riiklikele tüübikinnitusasutustele ja ettevõtjatele piisavalt aega, et valmistada käesoleva määrusega kehtestatud uute eeskirjade kohaldamiseks. Seepärast tuleks kohaldamise alguskuupäev edasi lükata. Kui kergsõidukite puhul peaks kohaldamise alguskuupäev olema nii vara kui tehniliselt võimalik, siis raskesõidukite ja haagiste puhul võib kohaldamise alguskuupäev kahe aasta võrra edasi lükkuda, sest raskesõidukite puhul on üleminek heiteta sõidukitele pikem.
- (26) Kuna käesoleva määruse eesmärged – kehtestada ühtlustatud õigusnormid M- ja N-kategooria sõidukite ning süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ning selliste sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike heitkoguste turujärelevalve haldusnõuete ja tehniliste nõuete kohta – ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning kuna eesmärkide ulatuse ja mõju tõttu on neid parem saavutada Euroopa Liidu tasandil, võib liit võtta meetmed kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus kaugemale, kui on vaja nimetatud eesmärkide saavutamiseks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I peatükk. Reguleerimisese, kohaldamisala ja mõisted

Artikkel 1

Reguleerimisese

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse ühised tehnilised nõuded ja haldussätted mootorsõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike heitealase tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta seoses nende CO₂ ja saasteainete heite, kütusekulu ja energiatarbimise ning aku tööajaga.

⁵¹ [ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.](#)

⁵² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

⁵³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrus (EÜ) nr 45/2001 üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1).

2. Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad, mis käsitlevad algset heitealast tüübikinnitust, toodangu vastavust, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavust, turujärelevalvet, saastekontrollisüsteemide ja veoakude vastupidavust, pardaseiresüsteeme, turvasätteid omavolilise muutmise piiramiseks ja küberturvalisuse meetmeid ning CO₂ heite, elektrisõiduki sõiduulatus, kütuse- ja energiatarbimise ning energiatõhususe täpset kindlaksmääramist.

Artikkel 2

Kohaldamisala

Käesolevat määrust kohaldatakse M₁-, M₂-, M₃-, N₁-, N₂- ja N₃-kategooria mootorsõidukite ning O₃- ja O₄-kategooria haagiste suhtes, nagu on sätestatud määruse (EL) 2018/858 artiklis 4, sealhulgas ühes või mitmes etapis konstrueeritud ja ehitatud sõidukite suhtes, ning nimetatud sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike suhtes.

Artikkel 3

Mõisted

Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse määruse (EL) 2018/858 mõisteid.

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „heitealane tüübikinnitus“ – ELi tüübikinnitus, mis CO₂ ja saasteainete heite, kütusekulu ja energiatarbimise ning aku tööaja osas vastab käesoleva määruse haldussätetele ja tehnilistele nõuetele;
- (2) „esialgne heitealane tüübikinnitus“ – heitealase tüübikinnitusmenetluse esimene etapp enne seda, kui ametiasutused annavad välja heitealase tüübikinnituse tunnistuse ja sõidukid võetakse tootmisse;
- (3) „toodangu vastavus“ – tegevus, mida tehakse tootja ruumides valitud uute sõidukite, eraldi seadmetike või osadega, et tagada turule viidavate toodete vastavus käesolevas määruses sätestatud nõuetele;
- (4) „kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavus“ – ringluses olevate sõidukitega tehtavad toimingud käesolevas määruses sätestatud vastupidavusnõuete täitmise kontrollimiseks;
- (5) „mootor“ – sõiduki liikumapaneva jõu allikas;
- (6) „heide“ – mootorsõiduki summutitoru heitgaasid ja heitmed, mis ei ole seotud heitgaasidega;
- (7) „summutitoru heitgaasid“ – mootorsõiduki või mootori summutitorust väljuvad heitmed, mis koosnevad kõigist järgmistest elementidest: CO₂, gaasilised, tahked ja vedelad ühendid ning karteri heitmed;
- (8) „gaasilised saasteained“ – gaasiliste keemiliste ühendite heited, välja arvatud CO₂;
- (9) „CO₂ heide“ (CO₂) – mootorsõiduki või mootori summutitorust väljuv süsinikdioksiidi heide;
- (10) „lämmastikoksiidid“ (NO_x) – summutitorust eralduvate lämmastikoksiidide summa;
- (11) „tahked osakesed“ (PM) – summutitorust või piduritest eralduvad ja filtrile kogutavad osakesed;

- (12) „tahked osakesed läbimõõduga alla 10 μm “ (PM_{10}) – tahked osakesed, mille läbimõõt on alla 10 μm ;
- (13) „tahkete osakeste arv“ (PN) – summutitorust või piduritest eralduvate tahkete osakeste koguarv;
- (14) „üle 10 nm läbimõõduga tahkete osakeste arv“ (PN_{10}) – selliste summutitorust või piduritest eralduvate tahkete osakeste koguarv, mille läbimõõt on vähemalt 10 nm;
- (15) „süsinikmonooksiid“ (CO) – summutitorust eralduv süsinikmonooksiid;
- (16) „metaan“ (CH_4) – summutitorust eralduv metaan;
- (17) „süsivesinike koguheide“ (THC) – summutitorust eralduv süsivesinike kogusumma;
- (18) „muud süsivesinikud kui metaan“ (NHMC) – summutitorust eralduv muude süsivesinike kui metaani kogusumma;
- (19) „muud orgaanilised gaasid kui metaan“ (NMOG) – summutitorust eralduvate oksüdeerumata ja oksüdeerunud süsivesinike summa;
- (20) „ammoniaak“ (NH_3) – summutitorust eralduv ammoniaak;
- (21) „formaldehüüd“ (HCHO) – summutitorust eralduv formaldehüüd;
- (22) „WHTC“ – ülemaailmsed ühtlustatud muutuvad sõidutsüklid vastavalt ÜRO eeskirja nr 49 4. lisa punktile 7.2.1;
- (23) „WHSC“ – ülemaailmsed ühtlustatud püsivad sõidutsüklid vastavalt ÜRO eeskirja nr 49 4. lisa punktile 7.2.2;
- (24) „sõiduki energiatarbimise arvutamise vahend“ (VECTO) – simulatsioonivahend, mida kasutatakse raskesõidukite CO_2 heite, kütusekulu, elektrienergia tarbimise ja elektrisõiduki sõiduulatuse määramiseks; „energiatarbimine“ – sõiduki kõigi jõuallikate elektrienergia tarbimine;
- (25) „kütusekulu“ – sõiduki kõigi jõuallikate kütusekulu;
- (26) „kütuseaurud“ – sõiduki kütusesüsteemist eralduvate süsivesinike aurud, välja arvatud summutitoru heitgaasidena eralduvad süsivesinike aurud;
- (27) „karteri heitmed“ – gaasilised saasteained, mis eralduvad mootori seest või väljaspool mootorit asuvast ruumist, mis on sisemise või välimise torustiku abil ühendatud karteripõhjaga;
- (28) „piduri tekitatud osakeste heide“ – sõiduki pidurisüsteemist eralduvad osakesed;
- (29) „rehvi kulum“ – rehvi kulumise tõttu rehvist kaduma läinud ja keskkonda paisatud materjali mass;
- (30) „heitmed, mis ei ole seotud heitgaasidega“ – kütuseaurud, rehvide kulum ja piduriheitmed;
- (31) „saasteainete heide“ – heitgaasid ja heitmed, mis ei ole seotud heitgaasidega, välja arvatud CO_2 heide;
- (32) „saastetõrjeseade“ – sõiduki seadmed, mis ohjavad või piiravad saasteainete heiteid;
- (33) „saastekontrollisüsteemid“ – sõidukisse paigaldatud saastetõrjeseadmed, sealhulgas kõik juhtimisseadmed ja tarkvara, mis reguleerivad nende kasutamist;
- (34) „originaal-saastekontrollisüsteemid“ – saastekontrollisüsteem või selliste süsteemide koost, mille suhtes on asjaomasele sõidukile antud tüübikinnitus;

- (35) „varu-saastekontrollisüsteemid“ – saastekontrollisüsteem või selliste süsteemide koost, mis on ette nähtud originaal-saastekontrollisüsteemi asendamiseks ja millele saab tüübikinnituse anda kui eraldi seadmestikule;
- (36) „kohanduv kontrollifunktsioon“ – süsteem, mis kohandab mootorit, saastekontrollisüsteeme või muid sõiduki parameetreid, et parandada kütusekulu või energiatarbimist ning saastekontrollisüsteemi tõhusust sõiduki eeldatava kasutuse alusel;
- (37) „pardadiagnostikasüsteem“ (OBD) – süsteem, mis suudab genereerida sõiduki pardadiagnostika (OBD) teavet, nagu on määratletud määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 49, ning mis suudab edastada seda teavet OBD-pordi kaudu ja üle õhu;
- (38) „pardaseiresüsteem“ (OBM) – sõiduki pardal olev süsteem, mis on võimeline tuvastama heitkoguste ületamist või seda, kui sõiduk on heitevabas režiimis (kui see on asjakohane), ning mis võimaldab sõidukisse salvestatud teabe abil anda märku selliste piirtasemete ületamisest ning edastada seda teavet OBD-pordi kaudu ja üle õhu;
- (39) „kütusekulu ja energiatarbimise pardamõõteseade“ (OBFCM) – mis tahes tark- või riistvara, mis mõõdab ja kasutab sõiduki, mootori, kütuse või elektrienergia ning kasuliku koormuse/massi parameetreid, et määrata kindlaks kütusekulu ja energiatarbimise andmeid ning muid sõiduki kütusekulu või energiatarbimise ja energiatõhususe määramiseks vajalikke parameetreid ning salvestada need sõidukis;
- (40) „katkestusseade“ – mis tahes tark- või riistvara, mis mõõdab temperatuuri, sõiduki kiirust, mootori pöörlemiskiirust, ülekandemehhanismi, sisselasketorustiku rõhku või muid parameetreid saastekontrollisüsteemi mis tahes osa töö aktiveerimiseks, muutmiseks, edasilükkamiseks või deaktiveerimiseks, et vähendada saastekontrollisüsteemi tõhusust sõiduki käitamise ajal;
- (41) „katkestusstrateegia“ – strateegia, mis vähendab saastekontrolli tõhusust sellistes välitingimustes või mootori sellistes töötingimustes, mis esinevad kas sõiduki töötamisel või väljaspool tüübikinnituse katsemenetlusi, või võltsib andmeid andurite, kütusekulu või energiatarbimise, elektrisõiduki sõiduulatus või aku tööaja kohta;
- (42) „tegelikus liikluses tekkivad heitkogused“ – sõiduki heide tavapärastes sõidutingimustes ja laiendatud tingimustes, nagu on sätestatud III lisa tabelites 1 ja 2;
- (43) „läbisõidumõõdik“ – seade, mis näitab alates sõiduki valmistamisest läbitud teepikkust.
- (44) „omavoliline muutmine“ – mootori, sõiduki saastetõrjeseadme või saastekontrollisüsteemi, jõuseadme, veoaku, läbisõidumõõdiku, OBFCMi või OBD/OBMi, sealhulgas nende süsteemide tarkvara või muude loogilise kontrolli elementide ja nende andmete deaktiveerimine või muutmine ettevõtjate või sõltumatute käitajate poolt;
- (45) „oma tootmisüksus“ – tootmis- või koostetehas, mida tootja kasutab oma uute sõidukite, sealhulgas vajaduse korral ekspordiks mõeldud sõidukite tootmiseks või monteerimiseks;
- (46) „oma projekteerimiskeskus“ – üksus, kus kogu sõiduk projekteeritakse ja välja töötatakse ning mis on tootja kontrolli all ja tema kasutuses;

- (47) „väiketootja“ – sõidukitootja, kelle toodetud uusi M₁-kategooria mootorsõidukeid on liidus registreeritud vähem kui 10 000 või kelle toodetud uusi N₁-kategooria mootorsõidukeid on liidus registreeritud vähem kui 22 000 kalendriaasta kohta ja kes:
- (a) ei kuulu omavahel seotud tootjate rühma või
 - (b) kuulub sellisesse omavahel seotud tootjate rühma, kelle valmistatud uusi M₁-kategooria mootorsõidukeid on liidus kokku registreeritud vähem kui 10 000 või kelle valmistatud uusi N₁-kategooria mootorsõidukeid on liidus kokku registreeritud vähem kui 22 000 kalendriaasta kohta, või
 - (c) kuulub omavahel seotud tootjate rühma, kuid tal on oma tootmisüksused ja oma projekteerimiskeskus;
- (48) „eriti väike tootja“ – väiketootja, kelle toodetud uusi M₁-kategooria mootorsõidukeid registreeriti eelmisel kalendriaastal liidus vähem kui 1 000 või kelle toodetud uusi N₁-kategooria mootorsõidukeid registreeriti eelmisel kalendriaastal liidus vähem kui 1 000;
- (49) „ainult sisepõlemismootoriga sõiduk“ – sõiduk, mille kõik veojõuallikad on sisepõlemismootorid, sealhulgas vesinikkütusega mootorid;
- (50) „täiselektrisõiduk“ – sõiduk, mis on varustatud jõuseadmega, kus veojõuallikateks on ainult elektrimasinad, ning mille veojõuallika energiasalvestussüsteem koosneb üksnes laetavatest elektrienergia salvestussüsteemidest;
- (51) „kütuseelement“ – energiamuundur, mis muudab keemilise energia (sisend) elektrienergiaks (väljund) või vastupidi;
- (52) „kütuseelemendiga sõiduk“ – sõiduk mille jõuseade koosneb ainult kütuseelemendist (kütuseelementidest) ja elektrimasinast (elektrimasinatest) veojõuallikana;
- (53) „kütuseelemendiga hübriidsõiduk“ – kütuseelemendiga sõiduk, mis on varustatud jõuseadmega, mis sisaldab vähemalt üht kütusemahutisüsteemi ja vähemalt üht laetavat elektrienergia salvestussüsteemi veojõuallika energiasalvestussüsteemina;
- (54) „hübriidsõiduk“ – vähemalt kahte liiki veojõuallikaid ja vähemalt kahte liiki veojõuallika energiasalvestussüsteeme sisaldava jõuseadmega varustatud sõiduk;
- (55) „hübriidelektrisõiduk“ – hübriidsõiduk, mille üks veojõuallikas on elektrimasin;
- (56) „välise laadimisega hübriidelektrisõiduk“ – hübriidelektrisõiduk, mida saab laadida välisest allikast;
- (57) „välise laadimiseta hübriidelektrisõiduk“ – sõiduk, millel on liikumapanemiseks vähemalt kaks erinevat energiamuundurit ja kaks erinevat energiasalvestussüsteemi ja mida ei saa laadida välisest allikast;
- (58) „geotarastustehnoloogia“ – tehnoloogia, mis ei võimalda hübriidsõidukil töötada sisepõlemismootoriga (st heitevaba režiimi võimaldamiseks), kui see sõidab teatavas geograafilises piirkonnas;
- (59) „heitevaba režiim“ – valitav režiim, mille puhul hübriidsõidukit käitatakse sisepõlemismootorit kasutamata;
- (60) „kasulik võimsus“ – võimsus, mis saadakse katsestendil vastaval mootori pöörlemiskiirusel väntvõlli või samaväärse seadise otsalt abiseadmete toel ning mis on kindlaks määratud atmosfääri standardtingimustel;

- (61) „rattavõimsus“ – sõiduki ratastel mõõdetud ja sõiduki liikumapanemiseks kasutatav võimsus;
- (62) „võimsuse ja massi suhe“ – nimivõimsuse ja töökorras sõiduki massi suhe;
- (63) „nimivõimsus“ (P_{rated}) – mootori maksimaalne väljundvõimsus (kW);
- (64) „töökorras sõiduki mass“ – tootja spetsifikatsioonile vastava standardvarustusega sõiduki mass koos juhi, kütuse ja vedelike massiga, kusjuures kütusepaak/paagid peab/peavad olema täidetud vähemalt 90 % ulatuses, ning olemasolu korral ka kere, kabiini, haakeseadise, varurataste ja tööriistade massiga;
- (65) „veoaku“ – akusüsteem, mis salvestab energiat peamiselt sõiduki liikumapanemiseks;
- (66) „elektrisõiduki sõiduulatus“ – vahemaa, mis läbitakse akutoiterežiimis kuni veoaku tühjenemiseni;
- (67) „heitevaba sõiduulatus“ – maksimaalne vahemaa, mille heiteta sõiduk võib läbida kuni veoaku või kütusepaagi tühjenemiseni, mis täiselektrisõidukite puhul vastab elektrisõiduki sõiduulatusele;
- (68) „vastupidavus“ – süsteemi või seadme, komponendi või sõiduki mis tahes osa võime säilitada oma nõutavat toimivust teatava aja jooksul;
- (69) „aku tööaeg“ – veoaku tööaeg, mõõdetuna selle seisundi alusel;
- (70) „seisund“ – sõiduki või veoaku konkreetse toimivusnäitaja mõõdetud või hinnanguline seisund selle kasutusea teatavas punktis, väljendatuna protsentides sertifitseerimisel või uue sõiduki puhul kindlaksmääratud toimivuse suhtes;
- (71) „sõiduki keskkonnapass“ – paberil ja digitaalselt vormistatud dokument, mis sisaldab teavet sõiduki keskkonnatoime kohta registreerimise hetkel, sealhulgas saasteainete heite piirnormide, CO₂ heite, kütusekulu, energiatarbimise, elektrisõiduki sõiduulatuse ja mootori võimsuse, aku tööaja ja muude seonduvate väärtuste kohta;
- (72) „süsteem, mis hoiatab juhti ülemäärase heite korral“ – süsteem, mis on projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud sõidukisse, et anda kasutajale teavet ülemäärase heite kohta ja sundida tegema parandusi;
- (73) „süsteem, mis hoiatab juhti madala reagentitaseme korral“ – süsteem, mis on projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud sõidukisse, et hoiatada kasutajat reagenti madala taseme eest ja sundida reagenti kasutama;
- (74) „tühikäigul tekkivad heitmed“ – summutitoru heitgaasid, mis tekivad, kui sise põlemismootor töötab, kuid ei ole koormatud sõiduki liikumapanemiseks;
- (75) „vastavustunnistus“ – tootja deklaratsioon selle kohta, et konkreetne sõidukitüüp või -rühm, osa või eraldi seadmestik vastab käesoleva määruse nõuetele;
- (76) „haagise energiatõhusus“ – haagise toimivus seoses selle mõjuga vedava mootorsõiduki CO₂ heitele, kütusekulule ja energiatarbimisele, heitevabale sõiduulatusele, elektrisõiduki sõiduulatusele ja mootori võimsusele;
- (77) „talverehv“ – rehvi, mille turvise muster, koostis või struktuur on eelkõige ette nähtud saavutama lumeoludes paremaid tulemusi kui tavarehvi, pidades silmas rehvi suutlikkust alustada või säilitada sõiduki liikumist;

- (78) „eriotstarbeline rehvi“ – segakasutuseks (nii maanteel kui ka maastikul) ja muuks erikasutuseks ettenähtud rehvi. Need rehvid on peamiselt konstrueeritud selleks, et parandada sõiduki liikumahakkamist või liikumist maastikul.

II peatükk. Tootjate kohustused

Artikkel 4

Tootjate kohustused seoses sõidukite ehitusega

1. Tootjad tagavad, et nende toodetavad uued sõidukid, mida liidus müüakse, registreeritakse või kasutusele võetakse, saavad tüübikinnituse vastavalt käesolevale määrusele. Tootjad tagavad, et nende toodetavad tüübikinnitust vajavad uued osad või eraldi seadmestikud, sealhulgas mootorid, veoakud, pidurisüsteemid ja varu-saastekontrollisüsteemid, mida liidus müüakse või kasutusele võetakse, saavad tüübikinnituse kooskõlas käesoleva määrusega.
2. Tootjad on kohustatud projekteerima, ehitama ja monteerima sõidukeid nii, et need vastaksid käesolevale määrusele, sealhulgas vastaksid I lisa sätestatud heite piirnормidele ja peaksid kinni vastavustunnistuses ja tüübikinnitusdokumentides deklareeritud väärtustest sõiduki kasutusea jooksul, nagu on sätestatud IV lisa tabelis 1. Neid sõidukeid nimetatakse Euro 7 sõidukiteks.
3. Heite piirnормidele vastavuse kontrollimisel, kui katse tehakse laiendatud sõidutingimustes, jagatakse heitkogused III lisa sätestatud laiendatud sõidujagajaga. Saastekontrollisüsteemide taastamise ajal tekkivaid heitkoguseid arvestatakse kaalutud keskmisena, mis põhineb regeneratsioonisündmuste sagedusel ja kestusel.
4. Tootjad projekteerivad ja ehitavad osi või eraldi seadmestikke, sealhulgas mootoreid, veoakusid, pidurisüsteeme ja varu-saastekontrollisüsteeme nii, et need vastaksid käesoleva määruse nõuetele, sealhulgas I lisa sätestatud heite piirnормidele.
5. Tootjad ei projekteeri, ehitaga pane kokku katkestusseadmete või katkestusstrateegiatega sõidukeid.
6. Tootjad projekteerivad, ehitavad ja panevad kokku M₁-, M₂-, M₃-, N₁-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukeid, millel on:
 - (a) pardadiagnostikasüsteemid, mis on võimelised tuvastama heitkoguste ületamist põhjustavaid süsteemihäireid, et hõlbustada nende parandamist;
 - (b) OBM-süsteemid, mis on võimelised tuvastama heite piirnorme ületavaid heitkoguseid, mis on tingitud rikestest, seadmete edasisest lagunemisest või muudest heitkoguseid suurendavatest olukordadest;
 - (c) OBFCM-seade, mis jälgib nende tegelikku kütusekulu ja energiatarbimist ning muid asjakohaseid parameetreid, nagu kasulik koormus/mass, mida on vaja nende tegeliku kütuse- ja energiatõhususe kindlaksmääramiseks;
 - (d) veoakude ja heitesüsteemide seisundi seire seadmed;
 - (e) süsteemid, mis hoiatavad juhti ülemäärase heite korral;
 - (f) süsteemid, mis hoiatavad juhti madala reagenditaseme korral;
 - (g) seadmed, mis edastavad sõidukite genereeritud andmeid, mida kasutatakse käesoleva määruse järgimiseks, ja OBFCM-andmeid perioodilisteks tehnoulevaatusteks ja liiklevate sõidukite tehnokontrolliks üle õhu ning

suhtluseks laadimistaristu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimalised toetama aruka ja kahe-suunalise laadimise funktsioone.

7. Tootjad peavad projekteerima, ehitama ja kokku panema M₁-, M₂-, M₃-, N₁-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukeid nii, et minimeerida nende elutsükli kõikides etappides tekkivaid nõrkusi, mis võivad viia omavolilise muutumiseni järgmistes süsteemides:
 - (a) kütuse ja reagendi sissepritsesüsteem,
 - (b) mootor ja mootori juhtplokid;
 - (c) veoakud,
 - (d) läbisõidumõõdik ja
 - (e) saastekontrollisüsteemid.
8. Tootja peab hoidma ära võimaluse lõikes 7 nimetatud nõrkusi ära kasutada. Kui selline nõrkus leitakse, kõrvaldab tootja nõrkuse tarkvarauuenduse või muude asjakohaste vahendite abil.
9. Tootjad tagavad heite ja aku tööajaga seotud andmete turvalise edastamise, võttes küberturvalisuse meetmeid kooskõlas ÜRO eeskirjaga 155⁵⁴.
10. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu üksikasjalikud eeskirjad menetluste, katsete ja meetodite kohta, et kontrollida vastavust lõigetes 1–9 sätestatud nõuetele. Rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 17 lõikes 2 nimetatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 5

Tootjate valikuvõimalused seoses sõidukite ehituse ja nimetustega

1. Tootjad võivad nimetada oma toodetavaid sõidukeid Euro 7+ sõidukiteks, kui need sõidukid vastavad järgmistele nõuetele:
 - (a) sisepõlemismootoriga sõidukite ja välise laadimiseta hübriidelektrisõidukite puhul deklareerides, et need vastavad vähemalt 20 % madalamatele heite piirnormidele, kui on sätestatud I lisas gaasilistele saasteainetele, ja ühe suurusjärgu väiksematele heite piirnormidele tahkete osakeste arvu puhul;
 - (b) välise laadimisega hübriidelektrisõidukite puhul deklareerides, et need vastavad vähemalt 20 % madalamatele heite piirnormidele, kui on sätestatud I lisas gaasilistele saasteainetele, ühe suurusjärgu väiksematele heite piirnormidele tahkete osakeste arvu puhul ja et aku tööaeg on vähemalt 10 protsendipunkti pikem kui II lisas sätestatud nõuded;
 - (c) täiselektrisõidukite puhul deklareerides, et aku tööaeg on vähemalt 10 protsendipunkti pikem kui II lisas sätestatud nõuded.
2. Nende sõidukite vastavust lõike 1 nõuetele kontrollitakse deklareeritud väärtuste alusel.
3. Tootjad võivad nimetada sõidukeid Euro 7A sõidukiteks, kui need sõidukid on varustatud kohanduvate kontrollifunktsioonidega. Kohanduvate

⁵⁴ ÜRO eeskiri nr 155: ühtsed sätted, mis käsitlevad sõidukite tüübikinnitust seoses küberturvalisuse ja küberturvalisuse haldamise süsteemiga (ELT L 82, 9.3.2021, lk 30).

kontrollifunktsioonide kasutamist tõendatakse tüübikinnitusasutustele tüübikinnituse ajal ja kontrollitakse sõiduki kasutusea jooksul vastavalt IV lisa tabelile 1.

4. Tootjad võivad nimetada sõidukeid Euro 7G sõidukiteks, kui need sõidukid on varustatud geotarastustehnoloogiatega sisepeõlemismootoritega. Tootja paigaldab nendele sõidukitele juhi hoiatamise süsteemi, et teavitada kasutajat sellest, kui veoakud on peaaegu tühjad, ja peatada sõiduk, kui sõidukit ei laeta 5 km jooksul alates esimesest hoiatusest, kui sõiduk on heitevabal režiimil. Selliste geotarastustehnoloogiate rakendamist võib kontrollida sõiduki kasutusea jooksul.
5. Tootjad võivad ehitada sõidukeid, milles on ühendatud kaks või enam lõigetes 1, 2 või 3 nimetatud omadust, ning nimetada neid sümbolite ja tähtede kombinatsiooniga, nagu Euro 7+A, Euro 7+G, Euro 7+AG või Euro 7AG sõidukid.
6. Tootja taotlusel võib tüübikinnitusasutus anda N₂-kategooria sõidukitele, mille täismass on 3,5–4,0 tonni ja mis pärinevad N₁ sõidukitüübist, N₁ sõidukitüübi heitealase tüübikinnituse. Selliseid sõidukeid nimetatakse Euro 7ext sõidukiteks.
7. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu üksikasjalikud eeskirjad menetluste, katsete ja meetodite kohta, mille kohaselt kontrollitakse vastavust lõigetes 1–6 sätestatud nõuetele. Rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 17 lõikes 2 nimetatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 6

Masinate, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike vastupidavusnõuded

1. Tootjad tagavad, et nende toodetavad sõidukid, mida müüakse või mis registreeritakse või võetakse kasutusele liidus, vastavad I lisas sätestatud heite piirnormidele, kui neid kasutatakse III lisas sätestatud tavapärastes ja laiendatud sõidutingimustes, sõiduki kogu kasutusea jooksul, mis on sätestatud IV lisa tabelis 1, ning et need vastavad ka II lisas sätestatud aku tööaja tõhususe miinimumnõuetele.
2. Tootjad tagavad, et need sõidukid vastavad käesoleva määruse sätete kohaselt deklareeritud CO₂ heite, kütusekulu ja energiatarbimise ning energiatõhususe väärtustele sõiduki kasutusea jooksul, nagu on sätestatud IV lisa tabelis 1.
3. Tootjad tagavad, et nendele sõidukitele paigaldatud OBFCM-, OBD- ja OBM-seadmed ning rikkumisvastased meetmed vastavad käesoleva määruse sätetele nii kaua, kui sõiduk on kasutusel.
4. Punktides 1–3 nimetatud nõudeid kohaldatakse sõidukite suhtes kõikide kütuseliikide või energiaallikate puhul, millega need töötavad. Samu nõudeid kohaldatakse ka kõigi selliste sõidukite jaoks ette nähtud eraldi seadmestike ja osade suhtes.
5. Selleks et kontrollida vastavust esimeses lõikes nimetatud nõuetele sõiduki täiendava kasutusea jooksul, kohandatakse I lisas sätestatud gaasiliste saasteainete heite piirnorme, kasutades IV lisa tabelis 2 sätestatud vastupidavuse kordajaid.
6. OBM-süsteemid, mille tootja on nendele sõidukitele paigaldanud, peavad võimaldama kõike järgmist:
 - (a) kõigi heitkoguste ületamise juhtude ulatuse ja kestuse registreerimine;

- (b) sõiduki heitekäitumise andmete, sealhulgas saasteainete andurite ja heitgaasivoo andmete edastamine OBD-pordi kaudu ja üle õhu, sealhulgas tehnölevaatuse ja liiklevate sõidukite tehnokontrolli tarbeks⁵⁵, ⁵⁶;
 - (c) sõiduki parandamise algatamine, kui juhi hoiatamise süsteem annab märku oluliselt ülemäärasest heitest.
7. OBFCM-seadmed, mille tootja on nendele sõidukitele paigaldanud, peavad suutma edastada salvestatud sõidukiandmeid pardadiagnostikaseadme pordi kaudu ja õhu teel.
 8. Sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike puhul, mis kujutavad endast tõsist ohtu või ei vasta käesolevas määruses sätestatud nõuetele, võtavad tootjad viivitamata vajalikud parandusmeetmed, sealhulgas vajaduse korral nende sõidukite, süsteemide, osade ja eraldi seadmestike remont või muutmine, et tagada vastavus käesolevale määrusele. Tootjad või muud ettevõtjad kõrvaldavad toote turult või kutsuvad selle vajaduse korral tagasi. Tootja teavitab viivitamata tüübikinnituse andnud tüübikinnitusasutust, esitades asjakohased üksikasjad nõuetele mittevastavuse kohta.
 9. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu üksikasjalikud eeskirjad lõigetes 1–8 osutatud kohustustega seotud nõuete, katsete, meetodite ja parandusmeetmete kohta. Rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 17 lõikes 2 nimetatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 7

Tootjate kohustused seoses heitealase tüübikinnitusega

1. Et tõendada heitealase tüübikinnituse andmise ajal vastavust heitealase tüübikinnituse õigusnormidele, teeb tootja V lisa tabelites 1, 3, 5, 7 ja 9 sätestatud katsed. Kontrollimiseks, kas toodang vastab käesoleva määruse nõuetele, valib tüübikinnitusasutus või tootja viimase ruumides sõidukid, osad ja eraldi seadmestikud. Kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavust kontrollitakse IV lisa tabelis 1 sätestatud ajavahemike puhul.
2. Tootja esitab tüübikinnitusasutusele allkirjastatud vastavustunnistuse tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste, CO₂ ümbritseva õhu temperatuuri korrektsiooni, pardadiagnostikaseadme, OBMi, heite ja aku tööaja, pideva või perioodilise regenereerimise, rikkumisvastaste ja karterinõuete kohta, nagu on sätestatud V lisas. Tootja esitab tüübikinnitusasutusele allkirjastatud vastavustunnistuse kohanduvate juhtimisseadmete ja geotarastusvõimaluste kasutamise kohta, kui tootja valib need võimalused.
3. Riigi ametiasutused võivad sõidukitüüpi katsetada, et kontrollida selle vastavust toodangu vastavuse, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse või turujärelevalve ajal, nagu on sätestatud V lisas.

⁵⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/47/EL, milles käsitletakse liidus liiklevate tarbesõidukite tehnokontrolli ja -ülevaatust ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/30/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 134).

⁵⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnölevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 129).

4. Tootjad annavad igale sõidukile välja keskkonnapassi ning esitavad selle koos sõidukiga sõiduki ostjale, võttes asjakohased andmed sellistest allikatest nagu vastavustunnistus ja tüübikinnitusdokumendid. Tootja tagab, et keskkonnapassi andmed on sõiduki elektroonilistes süsteemides kuvamiseks kättesaadavad ja neid saab edastada pardaarvutilt välisarvutile.
5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse lõigete 1–4 kohased katsed ja vastavuskontrollid ning heitealase tüübikinnituse, toodangu vastavuse, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse, vastavustunnistuse ja keskkonnapassiga seotud menetlused. Rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 17 lõikes 2 nimetatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 8

Erieeskirjad väiketootjatele

1. Mis puudutab saasteainete heidet, siis võivad väiketootjad asendada V lisa tabelites 1, 3, 5, 7 ja 9 sätestatud katsed vastavustunnistustega. Väiketootjate ehitatud ja turule lastud sõidukite nõuetele vastavust võib katsetada kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse ja turujärelevalve raames vastavalt V lisa tabelitele 2, 4, 6, 8 ja 10. V lisas sätestatud toodangu vastavuse katsed ei ole nõutavad. Artikli 4 lõike 4 punkti b väiketootjate suhtes ei kohaldata.
2. Eriti väikesed tootjad peavad järgima kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse ja turujärelevalve eesmärgil juhuslikel tegelikel sõidutsüklitel põhinevate laborikatsete puhul I lisas sätestatud heite piirnorme.

Artikkel 9

Erieeskirjad mitmeastmelistele sõidukitele

1. Mitmeastmelise tüübikinnituse korral vastutavad heitealase tüübikinnituse eest teise või järgnevate astmete tootjad, kui nad muudavad sõiduki mis tahes osa, mis eelmise etapi tootjate esitatud andmete kohaselt võib mõjutada heidet või aku tööaega.
2. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles sätestatakse haldusnõuded ja andmed, mida eelmise etapi tootjad peavad esitama vastavalt lõikele 1, ja menetlused selliste sõidukite CO₂ heite määramiseks. Rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 17 lõikes 2 nimetatud kontrollimenetlusega.

III peatükk. Liikmesriikide kohustused seoses heitealase tüübikinnituse ja turujärelevalvega

Artikkel 10

Heitealane tüübikinnitus, toodangu vastavus, kasutusel olevate sõidukite vastavus ja turujärelevalve

1. Riiklikud tüübikinnitusasutused kehtestavad meetmed sõidukitüüpidele, osadele ja eraldi seadmestikele heitealaste tüübikinnituste andmiseks ning katsete, kontrollide ja ülevaatuste tegemiseks, et teha kindlaks, kas tootjad täidavad toodangu vastavuse ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse nõudeid V lisa kohaselt.
2. Riiklikud turujärelevalveasutused teevad turujärelevalvekontrolle kooskõlas määruse (EL) 2018/858 artikliga 8 ning V lisa tabelitega 2, 4, 6, 8 ja 10.

3. Alates ... [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev = käesoleva määruse jõustumise kuupäev] ei tohi riiklikud tüübikinnitusasutused tootja taotlusel keelduda ELi heitealase või riikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi sõidukile või mootorile ega keelata käesoleva määruse nõuetele vastava uue sõiduki registreerimist, müüki või kasutuselevõtmist.
4. Alates 1. juulist 2025 käsitavad riigi ametiasutused selliste uute M₁-, N₁-kategooria sõidukite vastavustunnistusi, mis ei vasta käesolevale määrusele, registreerimise otstarbel kehtetuna ning keelavad CO₂ ja saasteainete heite, kütusekulu ja energiatarbimise või aku tööajaga seotud põhjustele tuginedes selliste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.
5. Alates 1. juulist 2027 käsitavad riigi ametiasutused selliste uute M₂-, M₃-, N₂-, N₃-kategooria sõidukite ning selliste uute O₃- ja O₄-kategooria haagiste vastavustunnistusi, mis ei vasta käesolevale määrusele, registreerimise otstarbel kehtetuna ning keelavad CO₂ ja saasteainete heite, kütusekulu ja energiatarbimise, energiatõhususe või aku tööajaga seotud põhjustele tuginedes selliste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.
6. Alates 1. juulist 2030 käsitavad riigi ametiasutused väiketootjate toodetud selliste uute M₁- ja N₁-kategooria sõidukite vastavustunnistusi, mis ei vasta käesolevale määrusele, registreerimise otstarbel kehtetuna ning keelavad CO₂ ja saasteainete heite, kütusekulu ja energiatarbimise, energiatõhususe või aku tööajaga seotud põhjustele tuginedes selliste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.
7. Alates 1. juulist 2031 käsitavad riigiasutused väiketootjate toodetud selliste uute M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukite vastavustunnistusi, mis ei vasta käesolevale määrusele, registreerimise otstarbel kehtetuna ning keelavad CO₂ ja saasteainete heite, kütusekulu ja energiatarbimise, energiatõhususe või aku tööajaga seotud põhjustele tuginedes selliste sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtmise.
8. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles sätestatakse haldus- ja tehnilised elemendid, mis on vajalikud lõike 1 nõuete täitmise kontrollimiseks tehtavate katsete, kontrollide ja inspeksioonide jaoks, ning tehnilised elemendid, mis on vajalikud lõike 2 kohasteks turujärelevalvekontrollideks. Rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 17 lõikes 2 nimetatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 11

Liikmesriikide erikohustused seoses süsteemide, osade ja eraldi seadmestike heitealase tüübikinnitusega

1. Alates 1. juulist 2025 on käesoleva eeskirja alusel tüübikinnituse saanud M₁- ja N₁-kategooria sõidukile paigaldamiseks ettenähtud süsteemi, osa või eraldi seadmestiku müük või paigaldamine keelatud, kui süsteem, osa või eraldi seadmestik ei ole saanud käesoleva määruse kohast tüübikinnitust.
2. Alates 1. juulist 2027 on käesoleva eeskirja alusel tüübikinnituse saanud M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukile paigaldamiseks ettenähtud süsteemi, osa või eraldi seadmestiku müük või paigaldamine keelatud, kui süsteem, osa või eraldi seadmestik ei ole saanud käesoleva määruse kohast tüübikinnitust.
3. Riiklikud tüübikinnitusasutused võivad varu-saastekontrollisüsteemidele enne käesoleva määruse kohaldamist antud ELi heitealaseid tüübikinnitusi jätkuvalt laiendada vastavalt esialgse heitealase tüübikinnituse andmise ajal kehtinud tingimustele. Riigi ametiasutused keelavad selliste varu-saastekontrollisüsteemide

müügi või sõidukile paigaldamise, välja arvatud juhul, kui neile on antud tüübikinnitus.

Artikkel 12

Tarbitavaid reagente ja saastekontrollisüsteeme kasutavate süsteemide nõuetekohane toimimine

1. Ettevõtjad ja sõltumatud käitajad ei tohi sõidukit ega selle süsteeme omavoliliselt muuta.
2. Riigi ametiasutused kontrollivad kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse või turujärelevalve kontrollide käigus, kas sõidukitootjad on nõuetekohaselt paigaldanud süsteemid, mis hoiatavad juhti ülemäärase heite ja madala reagenditaseme korral, ja kas sõidukeid on võimalik omavoliliselt muuta.

IV peatükk

Komisjoni ja kolmandate isikute roll kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuses ja turujärelevalves

Artikkel 13

Katsenõuete kohaldamine komisjoni ja kolmandate isikute suhtes

1. Komisjon või kolmandad isikud võivad kooskõlas määruse (EL) 2018/858 artikliga 9 ja artikli 13 lõikega 10 teha kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse ja turujärelevalvekontrollide, mis on sätestatud V lisa tabelites 2, 4, 6, 8 ja 10, et kontrollida sõidukite, osade ja eraldi seadmetike vastavust käesolevale määrusele.
2. Tootjad teevad selliste kontrollide tegemiseks vajalikud andmed komisjonile ja kolmandatele isikutele kättesaadavaks vastavalt määruse (EL) 2018/858 artikli 9 lõikele 5 ja artikli 13 lõikele 10.

V peatükk

Katsed ja tunnistused

Artikkel 14

Menetlused ja katsed

1. Heitealase tüübikinnituse menetlused hõlmavad katseid ja kontrollide ning kõigi V lisa sätestatud haldusmenetluste ja dokumentatsiooninõuete kohaldamist. V lisa sätestatud nõuete puhul esitab tootja vajaduse korral tüübikinnitusasutusele vastavustunnistuse.
2. Artikli 4 nõuetele vastavust tõendavaid katseid teevad tootjad ja riigi ametiasutused, nagu on sätestatud V lisa. Ka komisjon ja kolmandad isikud võivad artikli 4 nõuetele vastavuse tõendamiseks tehtavaid katseid teha V lisa kohaselt.
3. Heitealase tüübikinnituse kõigi etappide kohta, sealhulgas toodangu vastavus, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavus ja turujärelevalve, võtab komisjon vastu rakendusaktid, milles käsitletakse heitealase tüübikinnituse menetlusi ja

katseid, katsemeetodeid, haldussätteid, heitealaste tüübikinnituste muutmist ja laiendamist, juurdepääsu andmetele, dokumentatsiooninõudeid ja vorme kõigi järgmiste jaoks:

- (a) M_1 , N_1 sõidukitüübid;
- (b) M_2 , M_3 , N_2 , N_3 sõidukitüübid;
- (c) M_2 , M_3 , N_2 , N_3 sõidukitüüpides kasutatavad mootorid;
- (d) OBM-/OBD-süsteemid;
- (e) rikkumisvastased, turva- ja küberturvalisuse süsteemid;
- (f) varu-saastekontrollisüsteemide tüübid ja nende osad;
- (g) pidurisüsteemi tüübid ja nende varuosad;
- (h) rehvitüübid seoses rehvide kulumisega;
- (i) muude osade tüübid ja nende varuosad;
- (j) M_1 - ja N_1 -kategooria sõidukite CO_2 , kütusekulu ja energiatarbimine, elektrisõiduki sõiduulatus ja mootori võimsuse määramine, OBFCMi sätted;
- (k) M_2 -, M_3 -, N_2 - ja N_3 -kategooria sõidukite CO_2 , kütusekulu ja energiatarbimine, heitevaba vahemaa ja mootori võimsuse määramine, O_3 - ja O_4 -kategooria haagiste energiatõhusus, OBFCMi sätted.

4. Komisjonile antakse volitused võtta vastu rakendusakte heitealase tüübikinnituse kõigi etappide kohta, sealhulgas kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavus, toodangu vastavus ja turujärelevalve, et sätestada järgmine:

- (a) meetodid summutitoru heitgaaside mõõtmiseks laboris ja maanteedel, sealhulgas juhuslikud ja halvimad tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katsetsükliid, mobiilsete heitemõõtmisüsteemide kasutamine tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste ja tühikäigul tekkivate heitkoguste kontrollimiseks;
- (b) meetodid mootorsõiduki CO_2 heite, kütusekulu ja energiatarbimise, heitevaba sõiduulatuse, elektrisõiduki sõiduulatuse ja mootori võimsuse määramiseks;
- (c) käiguvahetuse näidikute meetodid, nõuded ja tehnilised kirjeldused;
- (d) meetodid O_3 - ja O_4 -kategooria haagiste energiatõhususe määramiseks;
- (e) karteri heitmete mõõtmise meetodid;
- (f) kütuseaurude mõõtmise meetodid;
- (g) pidurite tekitatud osakeste heite mõõtmise meetodid, sealhulgas meetodid, mida kasutada raskesõidukite, tegelikus liikluses pidurite tekitatud osakeste heite ja regeneratiivpidurduse puhul;
- (h) meetodid rehvide kulumi mõõtmiseks, et jälgida rehvi kulumiskiiruse määrasid;
- (i) meetodid, mille abil hinnatakse vastavust aku tööaja miinimumnõuetele;
- (j) OBFCM-seadmed, OBD- ja OBM-süsteemid, sealhulgas vastavuslävendid, toimivusnõuded ja katsed, andurite talitluse tagamise meetodid ning nende seadmete ja süsteemide salvestatud andmete üle õhu edastamine;
- (k) juhi hoiatamise süsteemide ja meeldetuletusmeetodite karakteristikud ja toimivus ning nende nõuetekohase toimimise hindamise meetodid;

- (l) meetodid originaal- ja varu-saastekontrollisüsteemide nõuetekohase toimimise, tõhususe, regenereerimise ja vastupidavuse hindamiseks;
- (m) meetodid artikli 4 lõikes 5 osutatud turvameetmete tagamiseks ja hindamiseks, sealhulgas haavatavuse hindamise ja omavolilise muutmise vastase kaitse metoodika;
- (n) heitealase tüübikinnituste kriteeriumid ning artiklis 8 sätestatud väiketootjate ja eriti väikeste tootjate suhtes kohaldatavate erieeskirjade rakendamine;
- (o) meetodid artiklis 5 esitatud nimetuste alusel tüübikinnituse saanud sõidukitüüpide nõuetekohase toimimise hindamiseks;
- (p) artikli 9 lõike 1 sätetele vastavuse kontrollimine ja mitmeastmeliste sõidukite katsemenetlused;
- (q) katseseadmete toimivusnõuded;
- (r) katsetes kasutatavate etalonkütuste spetsifikatsioonid;
- (s) katkestusseadmete ja katkestusstrateegiate puudumise kindlakstegemise meetodid;
- (t) rehvi kulumise mõõtmise meetodid;
- (u) keskkonnapassi vorm ja andmed ning üle õhu edastamise meetodid;
- (v) heitealase tüübikinnitusega seotud haldusnõuded ja dokumentatsioon;
- (w) aruandekohustus, kui see on asjakohane.

Rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 17 lõikes 2 nimetatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 15

Tehnilise arenguga kohanemine

1. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte, võtmaks arvesse tehnika arengut, et muuta järgmist:
 - (a) III lisa seoses M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukite katsetingimustega, lähtudes Euro 7 sõidukite katsetamisel kogutud andmetest;
 - (b) III lisa seoses katsetingimustega, lähtudes Euro 7 pidurite või rehvide katsetamisel kogutud andmetest;
 - (c) V lisa seoses katsenõuete ja tunnistuste kohaldamisega, lähtudes tehnika arengust;
 - (d) artiklit 5, kehtestades tootjatele uuenduslikel tehnoloogiatel põhinevad valikuvõimalused ja nimetused.
2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et võtta arvesse tehnika arengut järgmiselt:
 - (a) kehtestades I lisa pidurite tekitatud osakeste heite piirnormid, viidates ÜRO ülemaailmsel sõidukieeskirjade ühtlustamise foorumil (WP29) tehtud tööle;
 - (b) kehtestades I lisa rehvitüüpide kulumise piirnormid, viidates ÜRO ülemaailmsel sõidukieeskirjade ühtlustamise foorumil (WP29) tehtud tööle;

- (c) kehtestades II lisas sätestatud akude tõhususe minimaalsed nõuded, viidates ÜRO ülemaailmsel sõidukieeskirjade ühtlustamise foorumil (WP29) tehtud tööle;
- (d) kehtestades IV lisas vastupidavuse kordajad, lähtudes M₂-, M₃-, N₂- ja N₃ - kategooria Euro 7 sõidukite katsetamisel kogutud andmetest ning Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud aruandest raskesõidukite vastupidavuse kohta;
- (e) kehtestades määratlusi ja erieeskirju väiketootjatele M₂-, M₃-, N₂- ja N₃- kategooria sõidukite jaoks vastavalt käesoleva määruse artiklile 3 ja artiklile 8.

VI peatükk. Üldsätted

Artikkel 16

Delegeeritud volituste kasutamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 15 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [*väljaannete talitus: palun sisestada kuupäev = käesoleva määruse jõustumise kuupäev*] Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 15 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtete kohaselt iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 15 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatavastegemist esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 17

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab mootorsõidukite tehniline komitee. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Kui on viidatud käesolevale lõikele, kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Artikkel 18.

Aruandlus

1. 1. septembriks 2030 teatavad liikmesriigid komisjonile käesoleva määruse kohaldamisest.
2. 1. septembriks 2031 esitab komisjon lõike 1 kohaselt esitatud teabe põhjal Euroopa Parlamendile ja nõukogule hindamisaruande käesoleva määruse kohaldamise kohta.

VII peatükk. Lõppsätted

Artikkel 19

Määruste (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 kehtetuks tunnistamine

Määrus (EÜ) nr 715/2007 tunnistatakse kehtetuks alates 1. juulist 2025.

Määrus (EÜ) nr 595/2009 tunnistatakse kehtetuks alates 1. juulist 2027.

Viiteid määrustele (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 tõlgendatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt käesoleva määruse VI lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 20

Jõustumine ja kohaldamine

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

Seda kohaldatakse M₁- ja N₁-kategooria sõidukite ja nende osade ja eraldi seadmestike suhtes alates 1. juulist 2025 ning M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria sõidukite ja nende osade ja eraldi seadmestike ning O₃- ja O₄-kategooria haagiste suhtes alates 1. juulist 2027.

Väiketootjate ehitatud M₁- ja N₁-kategooria sõidukite suhtes kohaldatakse seda alates 1. juulist 2030.

Olenemata lõikest 2 kohaldatakse artikli 11 lõiget 3 alates käesoleva määruse jõustumisest.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
president

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärk/-eesmärgid

1.4.2. Erieesmärk/-eesmärgid

1.4.3. Oodatav(ad) tulemus(ed) ja mõju

1.4.4. Tulemusnäitajad

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

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

1.5.2. ELi meetme lisaväärtus

1.5.3. Varasematest samalaadsetest ettevõtmistest saadud kogemused

1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjaomaste meetmetega

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

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viis(id)

2. OHJEMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad

2.2. Juhtimis- ja kontrollisüsteem(id)

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

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

2.2.3. Kontrollide kulutõhususe hinnang ja põhjendus ning prognoositav veariski tase.

2.3. Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmise meetmed

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

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

3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

3.2.2. Tegevusassigneeringutest rahastatav väljund (hinnang)

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

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

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnitust seoses nende heite ja aku tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 715/2007 ja määrus (EÜ) nr 595/2009

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Poliitikavaldkond: kaupade siseturg

Kliimameetmed: loodusvarad ja keskkond

1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

☒ uut meetet

☐ uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest⁵⁷

☐ olemasoleva meetme pikendamist

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

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärk/-eesmärgid

Ettepaneku eesmärk on aidata kaasa üldeesmärgi saavutamisele, millel on kaks osa: 1) tagada ühtse turu nõuetekohane toimimine, kehtestades sõidukite heitkoguste asjakohasemad, kulutõhusamad ja tulevikukindlamad eeskirjad, ning 2) tagada ELis keskkonna- ja tervisekaitse kõrge tase, vähendades võimalikult kiiresti maanteetranspordi õhusaasteainete heidet nullsaaste suunas, nagu on nõutud nullsaaste tegevuskavas.

1.4.2. Erieesmärk/-eesmärgid

Erieesmärk nr 1: vähendada praeguste Euro heitenormide keerukust, piirata halduskulusid ja hõlbustada edukat rakendamist;

erriesmärk nr 2: kehtestada ajakohased piirnormid kõigile asjaomastele õhusaasteainetele;

erriesmärk nr 3: parandada tegelikult liikluses tekkivate heitkoguste kontrolli.

1.4.3. Oodatav(ad) tulemus(ed) ja mõju

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

Ettepanek on esitatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu raammääruse (EL) 2018/858 (mis käsitleb mootorsõidukite, haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve süsteemi) all, mille eesmärk on ühtlustada heitkoguste tehnilisi nõudeid. See on ühtse turu nõuetekohase toimimise seisukohalt võtmetähtsusega.

⁵⁷

Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

Ettepanekuga tagatakse, et kergsõidukite ja raskesõidukite saasteainete heitkoguseid parandatakse ning need toovad tarbijatele kasu õhukvaliteedi seisukohast, aidates seeläbi kaasa tervise- ja keskkonnakahju vähendamisele. Samuti tugevdatakse sellega ELi autotööstuse väärtusahela tehnoloogilist positsiooni ja konkurentsivõimet. Kaasnevad lisahüved on tarbijate suurem usaldus oma sõidukite hea keskkonnatoime suhtes. Samuti võib eeldada positiivset mõju tööjõu täiendus- ja ümberõppele, kuna tulevikukindlad puhtad tehnoloogiad arenevad ja neid kasutatakse üha enam.

1.4.4. Tulemusnäitajad

Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.

Kindlaks on määratud järgmised näitajad:

1. Euro 7 kohaste heitealaste tüübikinnituste arv sõidukitüübi kohta;
2. rakendusetapi kulud ja halduskulud heitealase tüübikinnituse kohta;
3. tõendid heitkoguste parema kontrolli kohta kõikides kasutustingimustes kõigi reguleeritud saasteainete puhul;
4. täitmiskulud, sealhulgas rikkumiste ja karistustega seotud kulud nõuete rikkumise korral, ning järelevalvekulud;
5. heitkoguste muutumine sõidukite kasutusea jooksul, mida tõendavad asjakohased katsekampaaniad ja heite pidevseire;
6. registreeritud sõidukite arv aastas ja jõuseadmetehnoloogiate osakaal ELi teedel, nagu liikmesriigid on teatanud Euroopa alternatiivkütuste vaatluskeskusele;
7. õhusaaste tervisemõju iga-aastane areng (st enneaegsed surmad, mis on seotud kokkupuutega teatavate saasteainetega), nagu on esitatud iga-aastases aruandes õhukvaliteedi kohta Euroopas;
8. maanteetranspordi iga-aastane osakaal teatavate saasteainete heites, millest liikmesriigid on teatanud EMP-le NEC direktiivi alusel;
9. liikmesriikide poolt direktiivi 2015/153 kohase teatamismenetluse raames saadud teatiste arv aastas, mis käsitlevad riigi, piirkondlike või kohalike ametiasutuste kehtestatud tehnilisi ettekirjutusi (st igasuguseid keelde), mis takistavad autode, kaubikute, veoautode ja busside ELi-sisest kaubandust.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

1.5.1. Lühiviisi või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

Kõik M1- ja N1-kategooria uued sõidukid, mootorid või varuosad, mis lastakse ELi turule, peaksid saama käesoleva määruse kohase tüübikinnituse alates 1. juulist 2025, välja arvatud M2-, M3-, N2- ja N3-kategooria sõidukid, mille puhul rakendamise kuupäev on 1. juuli 2027. ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda erinevatest teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.

ELi tasandi meetme põhjused (*ex ante*).

Ühtse turu nõuetekohase toimimise tagamiseks on vaja käsitleda saasteainete heitkoguseid ja õhukvaliteeti.

Õhu kvaliteet ja saasteainete heitkogused kujutavad endast piiriülest probleemi, mida vaid liikmesriigi või kohaliku tasandi meetmete abil lahendada ei ole võimalik. Heitkoguste vähendamist ja heitenäitajate parandamist tuleb koordineerida Euroopa tasandil ja ELi meetmed on subsidiaarsuse põhimõttest lähtudes põhjendatud. Kuigi riigi, piirkondliku ja kohaliku tasandi algatused võivad luua sünergiaid, ei ole need üksinda piisavad. Kui ELi tasandil ei võeta koordineeritud meetmeid saasteainete heitenormide karmistamise näol, tekib turu killustumise oht, mis tuleneb riiklike süsteemide mitmekesisusest ning ambitsioonitaseme ja kavandamisparameetrite erinevusest.

Oodatav tekkiv liidu lisaväärtus (*ex post*)

Eraldi võetuna kujutaksid üksikud liikmesriigid endast ka liiga väikest turgu, et saavutada sama tulemus, mistõttu on vaja kogu ELi hõlmavat lähenemisviisi, et hoogustada muutusi tööstusharu tasandil ja saavutada mastaabisääst.

1.5.2. Varasematest samalaadsetest ettevõtmistest saadud kogemused

Ettepanek põhineb kehtival õigusaktidel, mis on viimastel aastakümnetel taganud liidus saasteainete heite pideva vähendamise ning sõidukite ja mootorite heitenäitajate paranemise.

1.5.3. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjaomaste meetmetega

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

1.5.4. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang

Personalivajadused kaetakse meetmega seotud peadirektoraatidele (st DG GROW, keda toetab DG CLIMA) jaotatud ja/või peadirektoraatides ümberpaigutatud vahenditest. Kui on vaja lisaeraldisi, võidakse need asjaomastele peadirektoraatidele anda iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, võttes arvesse eelarvepiiranguid.

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

☐ Piiratud kestusega

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

☒ Piiramatu kestusega

- Rakendamine käivitub alates 2025. aastast,
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viis(id)⁵⁸

☒ Eelarve otsene täitmine komisjoni poolt

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

☐ Eelarve jagatud täitmine koostöös liikmesriikidega

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

- ☐ kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;
- ☐ rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);
- ☐ Euroopa Investeeringuspangale ja Euroopa Investeeringufondile;
- ☐ finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;
- ☐ avalik-õiguslikele asutustele;
- ☐ avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, kuivõrd neile antakse piisavad finantstagatised;
- ☐ liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;
- ☐ isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.
- *Mitme eelarve täitmise viisi valimise korral esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.*

Märkused

Komisjon kavatseb tagada asjaomaste meetmete rakendamise tsentraliseeritud otsese eelarve täitmise oma talituste kaudu, eelkõige Teadusuuringute Ühiskeskuse kaudu, et pakkuda tehnilist ja teaduslikku tuge, mis on vajalik rakendusmääruste väljatöötamiseks ja turujärelevalve tegemiseks, nagu on juba ette nähtud määrusega (EÜ) 2018/858. Turujärelevalve osa reguleeritakse juba asjakohase halduskokkuleppega, mis on ette nähtud ja mida on arvesse võetud määruses (EÜ) 2018/858, samas kui rakendusmäärustega seotud töö jaoks on ette nähtud eraldi halduskokkulepe.

⁵⁸

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

2. OHJEMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse eeskirjad

Täpsustage sagedus ja tingimused

Kavandatud heite vähendamise nõuete tulemuslikkuse jälgimiseks on vaja koguda ulatuslikult andmeid võimalikest allikatest, sealhulgas liikmesriikidelt, autotootjatelt ja riiklikelt tüübikinnitusasutustelt.

Mootorsõidukite tehniline komitee ja määruse (EL) 2018/858 alusel loodud foorum on platvormid, kus korrapäraselt arutada Euro 7 rakendamisega seotud küsimusi.

Liikmesriigid peavad esitama komisjonile aruande karistuste kohta, mida nad on rakendanud vastavalt määrusele (EL) 2018/858.

2030. aastaks teavitavad liikmesriigid komisjoni käesolevas määruses sätestatud tüübikinnitusmenetluse kohaldamisest. Komisjon esitab nimetatud teabe põhjal Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande uue määruse rakendamise kohta.

2.2. Juhtimis- ja kontrollisüsteem(id)

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

Ettepanekut rakendatakse ühtse turu ja kliimameetmete programmide raames.

Nende programmide alla kuuluvad eelarve täitmise viis, rahastamise rakendamise mehhanismid, maksete tegemise kord ja kontrollistrateegia.

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

Käesolevat ettepanekut rakendatakse ühtse turu ja kliimameetmete programmide raames. Kontrollid/riskid ja leevendusmeetmed on kaetud kehtiva sisekontrolliraamistikuga.

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

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

2.3. Pettuse ja eeskirjade eiramise ärahoidmise meetmed

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

Lisaks finantsmääruse kohaldamisele pettuste ja eeskirjade eiramiste ärahoidmiseks kaasneb käesolevas ettepanekus sätestatud rangemate heitenormide nõuetega tõhusam heitkoguste seire kogu sõiduki kasutusea jooksul.

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

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

- Olemasolevad eelarveread

Järgestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr Rubriik 1	L-tud/l-mata ⁵⁹	EFTA riigid ⁶⁰	kandidaatriigid ⁶¹	Kolmandad riigid	Finantsmääruse artikli 21 lõike 2 punkti b tähenduses
1	[03 02 01 01] Ühtse turu programm (SMP) – kaupade ja teenuste siseturu toimimine ja selle arendamine	L-tud	JAH	EI	EI	EI
3	[09 02 03] Loodusvarad ja keskkond	L-tud	JAH	EI	EI	EI

⁵⁹ L-tud – liigendatud assigneeringud, l-mata – liigendamata assigneeringud.

⁶⁰ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon

⁶¹ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaatriigid.

3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

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

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase rubriik	finantsraamistiku	Nr	1.
----------------------	-------------------	----	----

Peadirektoraat: GROW			Aasta 2022	Aasta 2023	Aasta 2024	Aasta 2025	Aastad 2022–2025 KOKKU	Järgnevad aastad
○ Tegevusassigneeringud								
Eelarverida 03.020101 ⁶²	Kulukohustused	1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksed	2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Eelarverida	Kulukohustused	1b)						
	Maksed	2b)						
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud ⁶³								
Eelarverida		3)						
Assigneeringud KOKKU, DG GROW	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksed	= 2a + 2b +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

⁶² Eelarve ametliku liigenduse kohaselt.

⁶³ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

○ Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksed	5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		6)						
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 1 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 4 + 6	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksed	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ Tegevusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)	Kulukohustused	4)						
	Maksed	5)						
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)		6)						
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–6 assigneeringud KOKKU (võrdlussumma)	Kulukohustused	= 4 + 6	1,230	1,030			2,260	0,200
	Maksed	= 5 + 6	0,630	1,030	0,600		2,260	

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	7	„Halduskulud“
---	----------	---------------

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

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2022	Aasta 2023	Aasta 2024	Aasta 2025	KOKKU
Peadirektoraat: GROW						
○ Personalikulud		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Muud halduskulud		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
DG GROW KOKKU	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
--	--	-------	-------	-------	-------	--------------

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2022	Aasta 2023	Aasta 2024	Aasta 2025	KOKKU
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Maksed	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Tegevusassigneeringutest rahastatav väljund (hinnang)

Kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Täpsustage eesmärgid ja väljundid			Aasta 2022		Aasta 2023		Aasta 2024		Aasta 2025		Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						KOKKU	
	VÄLJUNDID																	
	↓	Liik ⁶⁴	Kes kmi ne kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljun dite arv kokku
ERIEESMÄRK nr 1 ...																		
– Väljund																		
Erieesmärk nr 1 kokku																		
KOKKU																		

⁶⁴

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

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

- ☐ Ettepanek/algatus ei hõlma haldusassigneeringute kasutamist
- ☒ Ettepanek/algatus hõlmab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:
- miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta 2022	Aasta 2023	Aasta 2024	Aasta 2025	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)	KOKK U
--	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	--	-----------

–

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7								
Personalikulud	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Muud halduskulud	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7 kokku	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 ⁶⁵ välja jäävad kulud								
Personalikulud								
Muud halduskulud								
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku								

KOKKU	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
--------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

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

⁶⁵ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

3.2.3.1. DG GROW ja DG CLIMA hinnanguline personalivajadus

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

	Aasta 2022	Aasta 2023	Aasta 2024	Aasta 2025	Järgnevad aastad		
○ Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)							
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (delegatsioonides)							
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)							
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)							
Muud eelarveread (täpsustada)							
○ Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad) ⁶⁶							
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)							
KOKKU	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

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

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	Läbirääkimised määruse üle, delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide väljatöötamine, heitkoguste turujärelevalve korraldamine ja järelevalve, läbivaatamine ja ajakohastamine vastavalt tehnika arengule
Kosseisuvälised töötajad	Analüüside tegemine ning toetuse ja tehnilise sisendi andmine heitkoguste turujärelevalve korraldamisele ja järelevalvele, läbivaatamine ja ajakohastamine vastavalt tehnika arengule

⁶⁶ AC – lepingulised töötajad, AL – kohalikud töötajad, END – riikide lähetatud eksperdid, INT – renditööjõud, JPD – noored spetsialistid delegatsioonides.

3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

Ettepanek/algatus:

- ☒ on täielikult rahastatav mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi sisese vahendite ümberpaigutamise kaudu.

Asjaomased rahalised vahendid on juba ette nähtud 2022. aastaks ja need lisatakse ka 2023. aastaks kavandatud summasse. Personali asutusesisene ümberpaigutamine on vajalik Euro 6/VI määrustes sätestatud asjaomaste ülesannete täitmiseks.

- ☐ tingib mitmeaastase finantsraamistiku asjaomases rubriigi mittesihotstarbelise varu ja/või mitmeaastase finantsraamistiku määruces sätestatud erivahendite kasutuselevõtu.

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

- ☐ nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist.

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

3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

Ettepanek/algatus:

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

assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta 2022	Aasta 2023	Aasta 2024	Aasta 2025	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			Kokku
Nimetage kaasrahastav asutus								
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU								

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

- ☒ Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele.
 - ☐ Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:
 - ☐ omavahenditele
 - ☐ muudele tuludele
 - palun märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu ☐
- miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida:	Jooksva aasta eelarvest kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju ⁶⁷						
		Aasta 2022	Aasta 2023	Aasta 2024	Aasta 2025	Lisage vajalik arv aastaid, et kajastada kogu finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
Artikkel								

⁶⁷ Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, s.t brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.

LISA **FINANTSSELGITUSELE**

Ettepaneku/algatuse nimetus:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses mootorsõidukite heitega (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 715/2007 ja määrus (EÜ) nr 595/2009

- 3. VAJALIKUKS PEETAV TÖÖTAJATE ARV ja TÖÖTAJATEGA SEOTUD KULUD
- 4. MUUD HALDUSKULUD
- 5. HALDUSKULUD KOKKU
- 6. KULUDE ARVUTAMISEKS KASUTATUD MEETODID
- 6.1. Personalikulud
- 6.2. Muud halduskulud

7. DG GROW ja DG CLIMA vajalikuks peetavad personalikulud

☐ Ettepanek/algatus ei hõlma personali kasutamist.

☒ Ettepanek/algatus hõlmab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		KOKKU	
		Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud
O Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)																	
20 01 02 01 – ja Peakorteris esindustes	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	.1.021	64	10,048
	AST																
20 01 02 03 – ELi delegatsioonides	AD																
	AST																
O Koosseisuvälised töötajad ⁶⁸																	
20 02 01 ja 20 02 02 – Koosseisuvälised töötajad peakorteris esindustes ja	AC	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	END																
	INT																
20 02 03 – Koosseisuvälised töötajad ELi	AC																
	AL																

⁶⁸ AC – lepingulised töötajad, AL – kohalikud töötajad, END – riikide lähetatud eksperdid, INT – renditööjõud, JPD – noored spetsialistid delegatsioonides.

delegatsioonides	END																
	INT																
	JPD																
Muud personaliga seotud eelarveread (täpsustage)																	
Personalikulud kokku – RUBRIIK 7		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

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

stase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		Kokku
	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	Täistööaja ekvivalent	Assigneeringud	

kohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)																	
01 kaudne teadustegevus ⁶⁹	AD																
01 otsene teadustegevus (n täpsustage)	AST																
seisuvälised töötajad ⁷⁰																	

⁶⁹ Valige asjaomane eelarverida või vajaduse korral märkige muu eelarverida; kui asjaomaseid eelarveridu on rohkem, tuleks esitada töötajate arv iga eelarverea kohta
⁷⁰ AC – lepingulised töötajad, AL – kohalikud töötajad, END – riikide lähetatud eksperdid, INT – renditööjõud, JPD – noored spetsialistid delegatsioonides.

ssigneeringutest rad väliste töötajate lised BA read).	– peakorteris	AC															
		END															
		INT															
	– liidu delegatsioonides	AC															
		AL															
		END															
		INT															
		JPD															
02 kaudne teadustegevus 02 otsene teadustegevus n täpsustage) ⁷¹		AC															
		END															
		INT															
personaliga seotud eelarveread (e)																	
likulud kokku – RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud																	
sonalikulud kokku (kõik eaastase finantsraamistiku rubriigid)			11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	.1.021	66

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

⁷¹ Valige asjaomane eelarverida või vajaduse korral märkige muu eelarverida; kui asjaomaseid eelarveridu on rohkem, tuleks esitada töötajate arv iga eelarverea kohta

8. DG GROW ja DG CLIMA muud halduskulud

☐ Ettepanek/algatus ei eelda haldusassigneeringute kasutamist

☒ Ettepanek/algatus hõlmab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Kokku
Peakorteris või ELi territooriumil:								
20 02 06 01 – Lähetus- ja esinduskulud	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 – Konverentside ja koosolekutega seotud kulud								
20 02 06 03 – Komiteed ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 – Uuringud ja konsultatsioonid								
20 04 – IT-kulud (ettevõtjad) ⁷³								
Muud personaliga mitteseotud eelarveread (vajaduse korral täpsustage)								
Liidu delegatsioonides								
20 02 07 01 – Lähetused, konverentsid ja esinduskulud								
20 02 07 02 – Töötajate täiendkoolitus								

⁷² Täpsustage komitee liik ja rühm, millesse see kuulub.

⁷³ Vaja on informaatika peadirektoraadi IT-investeeringute rühma arvamust (vt IT rahastamise suunised, C(2020)6126 final, 10.9.2020, lk 7).

20 03 05 – Taristu ja logistika								
Muud personaliga mitteseotud eelarveread (<i>vajaduse korral täpsustage</i>)								
Muu kokku – mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Kokku
Tegevussigneeeringutest (endised BA read) kaetavad tehnilise ja haldusabi kulud (<u>v.a</u> koosseisuvälised töötajad):								
– peakorteris								
– liidu delegatsioonides								
Muud teadustegevusega seotud juhtimiskulud								
Poliitikavaldkondade IT-kulud rakenduskavadele ⁷⁴								
Ettevõtjatega seotud IT-kulud rakenduskavadele ⁷⁵								
Muud personaliga mitteseotud eelarveread (<i>vajaduse korral täpsustage</i>)								

⁷⁴ Vaja on informaatika peadirektoraadi IT-investeeringute rühma arvamust (vt IT rahastamise suunised, C(2020)6126 final, 10.9.2020, lk 7).

⁷⁵ See punkt hõlmab kohalikke haldussüsteeme ja makseid ettevõtjate IT-süsteemide kaasrahastamiseks (vt IT rahastamise suunised, C(2020)6126 final, 10.9.2020).

Muu kokku – mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud								
Muud halduskulud kokku (kõik mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

9. DG GROW ja DG CLIMA halduskulud kokku (kõik mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid)

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kokkuvõte	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Kokku
Rubriik 7 – personalikulud	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Rubriik 7 – muud halduskulud	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Rubriik 7 kokku	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Rubriigist 7 välja jäävad kulud – personalikulud								
Rubriigist 7 välja jäävad kulud – muud halduskulud								
Muud rubriigid kokku								
KOKKU RUBRIIKI 7 kuuluvad ja RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10 648

Haldusassigneeringute vajadused kaetakse kõnealuse meetme haldamiseks juba antud ja/või ümberpaigutatud assigneeringutega, lisades vajaduse korral veel assigneeringuid, mida võidakse anda meedet haldavale peadirektoraadile iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

10. Kulude arvutamiseks kasutatud meetodid

10.1. Personalikulud

Selles osas kirjeldatakse vajalikuks peetava personali arvutamise meetodit (töökoormuse prognoosid, sealhulgas konkreetsete töökohtade puhul (süsteemi Sysper 2 kohased töökohtade profiilid), töötajate liigid ja vastavad keskmised kulud).

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7
<u>NB!</u> Keskmised kulud peakorteri iga töötajaliigi kohta on esitatud veebisaidil BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
☐ Ametnikud ja ajutised töötajad <u>10,5 täistööajale taandatud töötajat 2022. aastal delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide ettevalmistamiseks, heitkoguste turujärelevalve korraldamiseks ja järelevalveks, läbivaatamiseks, aruandluseks ja ajakohastamiseks</u> <u>12 täistööajale taandatud töötajat 2023. aastal delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide ettevalmistamiseks, heitkoguste turujärelevalve korraldamiseks ja järelevalveks, läbivaatamiseks, aruandluseks ja ajakohastamiseks</u> <u>11 täistööajale taandatud töötajat 2024.–2025. aastal delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide järelmeetmeteks, heitkoguste turujärelevalve korraldamiseks ja järelevalveks, läbivaatamiseks, aruandluseks ja ajakohastamiseks</u> <u>6,5 täistööajale taandatud töötajat 2026.–2028. aastal delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide järelmeetmeteks, heitkoguste turujärelevalve korraldamiseks ja järelevalveks, läbivaatamiseks, aruandluseks ja ajakohastamiseks</u>
☐ Koosseisuvälised töötajad <u>1 täistööajale taandatud töötaja 2022.–2023. aastal, et toetada delegeeritud õigusaktide ja rakendusaktide ettevalmistamist, heitkoguste turujärelevalve korraldamist ja järelevalvet, läbivaatamist, aruandlust ja ajakohastamist</u>

Mitmeaastase finantsraamistiku **RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud**

☐ Ainult ametikohad, mida rahastatakse teadusuuringute eelarvest

☐ Koosseisuvälised töötajad

10.2. Muud halduskulud

*Täpsustage iga eelarverea puhul kasutatud arvutusmeetod
ja eelkõige aluseks võetud eeldused (nt kohtumiste arv aastas, keskmised kulud jne)*

Mitmeaastase finantsraamistiku **RUBRIIK 7**

Ligikaudu 12 lähetust liikmesriikidesse 2022.–2028. aastal

Ligikaudu 3 koosolekupäeva aastas 2022.–2024. aastal (TCMV ja foorumi koosolekud)

Mitmeaastase finantsraamistiku **RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud**