



Brüssel, 19. detsember 2025
(OR. en)

17050/25

Institutsioonidevaheline
dokument:
2025/0422 (COD)

SIMPL 218
ANTICI 220
MI 1084
TRANS 664
ENV 1432
ENT 296
SOC 860
CODEC 2186

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	17. detsember 2025
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2025) 993 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 561/2006, (EL) 2018/858, (EL) 2019/2144 ja (EL) 2024/1257 seoses mootorsõidukite tehniliste nõuete ja katsemenetluste lihtsustamisega ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 70/157/EMÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 540/2014

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2025) 993 final.

Lisatud: COM(2025) 993 final



Strasbourg, 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 561/2006, (EL) 2018/858, (EL) 2019/2144 ja (EL) 2024/1257 seoses mootorsõidukite tehniliste nõuete ja katsemenetluste lihtsustamisega ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 70/157/EMÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 540/2014

{SWD(2025) 1056 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Autotööstuse väärtusahel on ELi majanduse tugisammas, moodustades 589,3 miljardit eurot ja 3,7 % Euroopa SKP kogulisandväärtusest ning andes otseselt tööd 10,6 miljonile inimesele¹.

Üha ettearvamatumas kaubanduskeskkonnas on tugeva ja konkurentsivõimelise autotööstuse säilitamine oluline, et kaitsta ELi strateegilist sõltumatust ja ülemaailmset majanduslikku positsiooni.

Enrico Letta ja Mario Draghi hiljutistes kõrgetasemelistes aruannetes² esitatud analüüsis seatakse peamiste prioriteetide hulka regulatiivse koormuse vähendamine ja ELi õigusaktide lihtsustamine. Kuigi kehtiv õigusraamistik tagab prognoositavuse ja aitab saavutada meie ühiseid avaliku poliitika eesmärgi, ei tohiks see siiski tekitada tööstusele põhjendamatu koormust ja kulusid. ELi autotööstuse esindajad rõhutasid hiljuti, et Euroopa sõidukitootjad peavad praegusest kuni 2030. aastani järgima suurt hulka õigusakte,³ mis toob teataval juhtudel kaasa kuni 25 % teadus- ja arendustegevuse kuludest⁴.

President von der Leyen esitas oma poliitilistes suunistes Euroopa Komisjonile aastateks 2024–2029⁵ visiooni, milles keskendutakse kestlikule heaolule ja konkurentsivõime tugevdamisele kogu Euroopas, rõhutades vajadust muuta äritegevus kiiremaks ja lihtsamaks. Seda on täpsemalt kirjeldatud 2025. aasta jaanuaris vastu võetud konkurentsivõime kompassi kavas,⁶ millele järgnes 2025. aasta veebruaris puhta tööstuse kokkulepe⁷ ning teatis „Lihtsam ja kiirem Euroopa“ rakendamise ja lihtsustamise kohta⁸. Uue konkurentsivõime tegevuskava ühe tugisambana mainiti ühtlustatud õigusraamistikku koos halduskoormuse vähendamisega.

¹ Näitajad põhinevad Eurostati FIGARO andmetel: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

² Draghi aruanne ELi konkurentsivõime kohta https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³ Euroopa Autotootjate Ühenduse ettepanek lihtsustatud õigusraamistiku kohta <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ Euroopa Autotootjate Ühenduse poliitikadokument „ELi õigusraamistik maanteetranspordi CO₂ heite vähendamiseks“ <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Poliitilised suunised 2024–2029 https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_et.

⁶ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „ELi konkurentsivõime kompass“, COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

⁷ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Puhta tööstuse kokkulepe – konkurentsivõime ja süsinikuheite vähendamise ühine tegevuskava“, COM(2025) 85 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>.

⁸ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Lihtsam ja kiirem Euroopa: teatis rakendamise ja lihtsustamise kohta“, COM(2025) 47 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:52025DC0047>.

Kooskõlas selle lihtsustamiskavaga märgiti 2025. aasta märtsis vastu võetud Euroopa autotööstuse tegevuskavas,⁹ et komisjon töötab sidusrühmadega konsulteerides välja autotööstust reguleerivate õigusnormide lihtsustamise paketi, parandades eri regulatiivsete nõuete sidusust ja järjepidevust. Peale selle teatati komisjoni kavatsusest anda uute seadusandlike ettepanekute tegemisel piisavalt aega, et tööstusharu saaks võtta mootorsõidukitele kohaldatavaid uusi regulatiivseid nõudeid arvesse tootearendusprotsessis. See lihtsustamiskava on eriti oluline, võttes arvesse sõidukite arendamise ja konstruktsiooni, sealhulgas tarkvara ja tehisintellektimudelite kasvavat keerukust ning sõidukite suurenevat autonoomsust.

Eespool nimetatud kohustuste täitmiseks lihtsustatakse ja ühtlustatakse autotööstuse koondõigusaktiga järgmiste õigusaktide teatavaid sätteid ja menetlusi, et saavutada järgmised erieesmärgid.

- Elektriliste väikeste tarbesõidukite kasutuselevõttu takistavate regulatiivsete tõkete kõrvaldamine

Elektrilised väikesed tarbesõidukid on oma aku massi tõttu raskemad. Kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis väikestel sise põlemismootoriga tarbesõidukitel, mille lubatud täismass on alla 3,5 tonni, kuuluvad need sõiduaegu ja puhkeperioode käsitlevate eeskirjade kohaldamisalasse, mis nõuavad sõidumeeriku paigaldamist ja kasutamist ning kiiruspiiriku paigaldamist tarbesõidukite puhul, mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni. Need nõuded muudavad sellised üle 3,5-tonnise massiga elektrilised kergsõidukid klientide jaoks, kellest paljud on VKEd ja mikroettevõtjad, sõidumeeriku¹⁰ ja kiiruspiiriku paigaldamise ja kasutamisega seotud kulude tõttu vähem atraktiivseks. Selline lisakoormus takistab elektrikaubikute kasutuselevõttu võrreldes sarnaste sise põlemismootoriga kaubikutega, mistõttu võib ka sõidukitootjatel olla raskem saavutada väikeste tarbesõidukite CO₂ heite sihttasemeid.

Seda probleemi on tunnistanud ja arvesse võetud ka ELi juhilubade direktiivi¹¹ hiljutisel läbivaatamisel, mille kohaselt kehtib B-kategooria juhiluba kaks aastat pärast selle esmakordset väljastamist sõidukitele, mille lubatud täismass ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni.

Määrus (EÜ) nr 561/2006:¹² selle määrusega kehtestatakse õigusnormid kaupade autoveoga tegelevate sõidukite juhtide ning reisijate autoveoga tegelevate juhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta, et tagada autoveo-ettevõtjate vahel aus konkurents, parandada sõidukijuhtide töötingimusi ja aidata kaasa liiklusohutuse suurendamisele. Peamine sõiduaegade ja puhkeperioodide kontrollimiseks kasutatav seade on sõidumeerik.

⁹ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa autotööstuse tegevuskava“, COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

¹⁰ Sõidumeerik on seade, mis registreerib sõidukijuhi sõiduajad, vaheajad, puhkeperioodid ning muud töövalmiduse ja töö ajad reisijate või kauba autoveol.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2025. aasta direktiiv (EL) 2025/2205, mis käsitleb juhilubasid ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1724 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/2561 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ ja komisjoni määrus (EL) nr 383/2012 (ELT L, 2025/2205, 5.11.2025, <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1–14, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/eng>).

Sõidumeerikute paigaldamist, konstruktsiooni ja kasutamist reguleeritakse määrusega (EL) nr 165/2014¹³.

Määrus (EL) 2019/2144¹⁴ selles määruses, mida tuntakse ka üldise ohutuse määrusena, sätestatakse ELi sõidukite tüübikinnituse nõuded seoses sõidukite üldise ohutusega, sealhulgas vähekaitstud liiklejate, näiteks jalakäijate ja jalgratturite kaitset käsitlevad nõuded. See sisaldab ka nõuet, et N₂-kategooria sõidukid¹⁵ peavad olema varustatud kiiruspiirikutega.

– Euro 7 heitekatsetega seotud kohandamiskulude vähendamine

Euro 7 määruse (EL) 2024/1257¹⁶ artikli 14 lõikes 7 on sätestatud, et saasteainete heite mõõtmise meetodid peavad kajastama määruses (EL) 2017/1151¹⁷ (st Euro 6) sätestatud meetodeid. Kuigi Euro 6 puhul kehtestati madalal temperatuuril tehtava laboratoorse katse jaoks konkreetsed, oluliselt kõrgemad heite piirnõrmed, ei sisalda Euro 7 määrus selle konkreetse katsemenetluse jaoks spetsiaalseid heite piirnõrme. Nõue järgida sellise madalal temperatuuril tehtava laboratoorse katse puhul üldisi heite piirnõrme on vastuolus artikli 14 lõike 7 eesmärgiga ning suurendaks sõidukitootjate ja riiklike tüübikinnitusasutuste regulatiivset koormust, ilma et see parandaks keskkonnatoimet.

Peale selle nõutakse Euro 7 määruse V lisas raskeveokite mootorite tüübikinnituskatsete tegemist sõidukitüüpide kaupa. See nõue tekitab tarbetut haldus- ja regulatiivset koormust, mitmekordistades katseid ilma täiendava keskkonnakasuta. See ei ole kooskõlas

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedude sisalduvate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1–33, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/eng>).

¹⁴ 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 1–40, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/eng>).

¹⁵ Vastavalt määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti b alapunktis ii esitatud määratlusele: mootorsõidukid täismassiga üle 3,5 tonni, kuid mitte üle 12 tonni.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1257, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7), millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009, komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, komisjoni määrus (EL) 2017/1151, komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362 (ELT L, 2024/1257, 8.5.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/eng>).

¹⁷ Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1–643, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/eng>).

kaasseadusandjate kavatsusega karmistada raskeveokite heite piirnorme, säilitades samal ajal Euro 6 määruses kehtestatud katsemeetodid.

Lisaks sellele ei käsitleta Euro 7 määruses konkreetselt Euro 7 sõidukite pardaseiresüsteemidest ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmetest saadud andmete töötlemise meetodeid, mis võib viia ühtlustamata ja ebatõhusate lähenemisviisideni, mis suurendaksid sõidukitootjate ja ametiasutuste kulusid.

Määrus (EL) 2024/1257: see määrus, mida tuntakse ka Euro 7 nime all, hõlmab sõidukite, mootorite ning nendega seotud süsteemide ja osade tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega. Samuti kehtestatakse sellega meetmed heite, aku jõudluse ja heitenäitajate jälgimiseks pardamõõteseadmete abil kogu sõiduki kasutusea jooksul.

- Sidususe suurendamine ja turu killustumise vältimine (müra; sõidukite ning laadimistaristu ja -võrgu koostalitlusvõime)

Määruses (EL) nr 540/2014¹⁸ on sätestatud kohustuslikud müra piirnormid eri sõidukikategooriatele ja sõiduki helihoiatussüsteemide väljatöötamine elektrisõidukite jaoks. Samal ajal tunnustab ELi mootorsõidukite tüübikinnituse määrus alternatiivina vastavust müra ja sõiduki helihoiatussüsteeme käsitlevatele ÜRO eeskirjadele. Kuna määrus (EL) nr 540/2014 ei sisalda mehhanismi nõuete ajakohastamiseks kooskõlas ÜRO eeskirjade muudatustega, on sellega loodud paralleelne eeskirjade kogum mootorsõidukite tüübikinnituse saamiseks, millega võivad kaasnedä lüngad ja ebakõlad autotööstuse, riiklike tüübikinnitus- ja turujärelevalveasutuste jaoks.

Määrus (EL) nr 540/2014: määruse (EL) nr 540/2014 eesmärk on vähendada mootorsõidukite tekitatava müra peamisi allikaid. Määruses sätestatakse eri sõidukikategooriate müra piirnormid, eeskirjad märgistamise ja tarbijate teavitamise kohta ning sõiduki helihoiatussüsteemide (AVAS) väljatöötamine elektrisõidukite jaoks.

Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite turuosa suureneb, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime. Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele ELi tasandil on oluline, et vältida teatavate, praegu väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade (DDC 2.0 – määrus (EL) 2016/1388¹⁹ ja RfG 2.0 – määrus (EL) 2016/631²⁰) rakendamisega. Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 540/2014 mootorsõidukite ja varusummutisüsteemide mürataseme kohta, millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 70/157/EMÜ (ELT L 158, 27.5.2014, lk 131–195, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/eng>).

¹⁹ Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10–54, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/eng>).

²⁰ Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1–68, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

V2G-süsteemi teenuseid, peavad need sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks anda määrusega (EL) 2018/858²¹ komisjonile volitused.

Määrus (EL) 2018/858: üldine raamistik, millega kehtestatakse kogu ELi hõlmavad eeskirjad tehniliste nõuete ja menetluste kohta, et tagada uute mootorsõidukitüüpide ja nende haagiste vastavus ELi heakskiidetud ohutus- ja keskkonnakaitsenõuetele. Selle eesmärk on tõsta sõiduki tüübikinnituse kvaliteeti ja sõltumatust.

- Väikeste taskukohaste elektrisõidukite kasutuselevõtu kiirendamine

Praegu on Euroopa turul puudus väikestest taskukohastest elektrisõidukitest. A- ja B-segmentide müügi maht on 2019. aastaga võrreldes vähenenud kokku 1,6 miljoni võrra ning 2024. aastal moodustasid suured autod (E- ja F-segmenid) ja linnamaasturid 70 % uute akutoitega elektrisõidukite müügist²². Sellega kaasneb sõidukite hindade üldine tõusutrend kogu ELis, mis muudab isikliku sõiduki omamise paljude keskklassi leibkondade jaoks järkjärgult kättesaamatuks. Seetõttu kuulutas komisjoni president 2025. aasta septembris välja väikeste taskukohase hinnaga autode algatuse, mille eesmärk on stimuleerida väikeste elektrisõidukite turgu. Selleks on vaja sihipäraseid reguleerivaid meetmeid. Komisjon püüab külmutada uued nõuded kümneks aastaks ja teha ettepaneku sihipärase stiimulite kohta väikeste elektrisõidukite CO₂ heite normides. Algatus võib asjakohasel juhul kaasa tuua ka fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed stiimulid (nt reserveeritud parkimiskoht), mis on kooskõlas riigiabi eeskirjadega. Selleks on vaja lisada mootorsõidukeid käsitlevatesse õigusaktidesse väikese elektrisõiduki määratlus, mida saab kasutada sihipärase meetmete võtmiseks ELi õigusaktides ja liikmesriikides. See lihtsustaks ettevõtjate tegevust, tugevdaks Euroopas väikeste taskukohaste elektrisõidukite kasumliku tootmise ärimudelit ja vähendaks tarbijate jaoks hinda.

Käesolev ettepanek on alles esimene samm Euroopa autotööstuse lihtsustamise tegevuskava elluviimisel. See sisaldab vaid piiratud arvu sihipäraseid, kuid tõhusaid lihtsustamismeetmeid. Lihtsustamisega seoses tõstatasid sidusrühmad muid autotööstuse õigusraamistiku lihtsustamisega seotud küsimusi, mida käesolevas koondõigusaktis ei käsitleta, kuid mida võetakse arvesse mootorsõidukeid käsitlevate õigusaktide edasiarendamisel ja rakendamisel. Sidusrühmadega peetud konsultatsioonide raames viitas Euroopa Autotootjate Ühendus (ACEA) ligikaudu 130 tulevasele õigusaktile, mis mõjutavad autotööstust²³.

²¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

²² Sõidukite segmenid viitavad Euroopa turul tavaliselt kasutatavatele mitteametlikele suurusklassidele. Segment A: miniautod (nt väga väikesed linnaautod). Segment B: väikeautod/superminid. Segment C: keskmise suurusega autod / kompaktautod. Segment D: suured autod. Segment E: äriklassi autod. Segment F: luksusautod (nn lipulaevad). Need kategooriad on pigem kirjeldavad kokkuleppelised määratlused kui õiguslikult määratletud klassid.

²³ REACHi määrus; ainete ja segude klassifitseerimise, märgistamise ja pakendamise määrus; püsivate orgaaniliste saasteainete määrused; patarei- ja akumäärus; taastuvenergia direktiiv; andmemäärus; fluoriitid kasvuhoonegaase käsitlev määrus; ohtlike ainete kasutamise piiramise direktiiv; kriitilise tähtsusega toorainete määrus; Euroopa Liidu kestlike toodete ökodisaini määrus; raadioseadmete direktiiv; madalpingedirektiiv; elektromagnetilise ühilduvuse direktiiv; pürotehniliste toodete direktiiv; alternatiivkütuste taristu määrus; tehisintellekti käsitlev määrus; turujärelevalve määrus; surveseadmete direktiiv; surveanumate direktiiv; transporditavate surveseadmete direktiiv; intelligentsete

Kuid ACEA loetelu sisaldab ligi 70 ÜRO eeskirjade ajakohastust, mis ei ole praegu kõik ELi õigusaktides kohustuslikud. Nendest on Euroopa Komisjon kindlaks teinud ligikaudu 40 kehtivate ÜRO eeskirjade muudatust või uut ÜRO eeskirja, mille komisjon lükkab edasi või jätab ELis vastu võtmata.

Lisaks sellele põhineb lihtsustamiskava järgmistel üldpõhimõtetel.

Regulatiivsete nõuete rühmitamine pakettideks

Komisjon võiks teistes õigusaktides kohustuslike kohaldamiskuupäevade kehtestamisel koondada uued mootorsõidukitega seotud regulatiivsed nõuded ühte rühma, välja arvatud juhul, kui seadusandja on õigusaktis kehtestanud teistsuguse kuupäeva. Seejuures kehtestatakse ühtne autotööstuse nõuetele vastavuse kuupäev, mis lihtsustaks ettevõtjate jaoks õigusnormidele vastavuse tagamist.

Lisaks sellele tagab komisjon, niivõrd kui see on õiguslikult võimalik, et autotööstusega mitteseotud õigusaktide puhul kehtestatakse mehhanism, millega tagatakse, et autotööstusele esitatavad nõuded jõustuvad autotööstuse nõuetele vastavuse kuupäeval.

Tööstusharule vajaliku üleminekuaja järgimine

Komisjon on Euroopa autotööstuse tegevuskavas võtnud kohustuse anda seadusandlike ettepanekute tegemisel tööstusharule piisavalt aega, et võtta uusi regulatiivseid nõudeid arvesse tootearendusprotsessis. See on üldpõhimõte, mida komisjon on valmis järgima, kuid seda ei saa koondõigusaktis muuta õiguslikuks nõudeks.

Uute regulatiivsete nõuete kohaldamisala

Mootorsõidukeid käsitlevates õigusaktides on alati kehtestatud erinev kohaldamiskuupäev uutele sõidukitüüpidele ja kõigile uutele sõidukitele (st olemasolevatele sõidukitüüpidele), et võtta arvesse ümberehitamise vajadust. Teatavatel juhtudel, näiteks sõidukisisest eCall-süsteemi käsitleva määruse puhul, on nõuded kehtestatud ainult uutele sõidukitüüpidele. Otsus mitte reguleerida olemasolevaid sõidukitüüpe tuleb teha igal üksikjuhul eraldi, võttes arvesse olemasolevate sõidukitüüpide ümberehitamise kulusid, millel võib olla suur mõju väiksemate marginaalidega väikeautodele, ning uutest regulatiivsetest nõuetest saadavat kasu.

Tüübikinnituse raamistiku lihtsustamine

Arvestades innovatsiooni kasvavat kiirust tööstusharus, eelkõige automaatsõidusüsteemide ja tarkvarauuenduste suundumusi, on asjakohane hinnata ELi mootorsõidukite tüübikinnituse raamistiku lihtsustamise võimalusi. Regulatiivne keerukus võib olla ELi tootjatele takistuseks ülemaailmses konkurentsisis teiste jurisdiktsioonide tootjatega.

2026. aastal hindab komisjon mootorsõidukite tüübikinnituse raammäärust (määrus (EL) 2018/858). See aitab hinnata võimalust vähendada autotööstuse katsetamis- ja aruandluskulusid. Komisjoni talituste esialgse analüüsi käigus tehti kindlaks võimalus vähendada tüübikinnituse ajal tehtavate laboratoorsete katsete arvu, kasutades rohkem virtuaalset katsetamist ja rakendades riskihindamise tavasid, et hinnata, kuidas saaks eelkatseid kõige paremini kombineerida kasutusaegse seirega (nagu juba kohaldatakse Euro 7 määruks, kus kergemaid eelkatseid täiendab heitenäitajate pardaseire).

transpordisüsteemide direktiiv; võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta; küberkerksuse määrus; masinaid käsitlev määrus; tehnoulevaatuse direktiiv.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Ettepanek on osa Euroopa autotööstuse konkurentsivõimet käsitlevate meetmete paketist. Selle eesmärk on vähendada tööstusharu haldus- ja kohandamiskulusid, et tagada hästi toimiv ühtne mootorsõidukite turg, säilitades samal ajal õigusraamistikus kehtestatud ohutuse ja keskkonnatoime kõrge taseme.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesolev algatus aitab lihtsustada autotööstuse õigusraamistikku, nagu on märgitud **Euroopa autotööstuse tegevuskavas**. See on osa autotööstuse paketist koos sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite näitajate läbivaatamisega, ettevõtete sõidukiparkide CO₂ heite vähendamisega ja akude tootmise edendamise paketiga, et suurendada ELi autotööstuse konkurentsivõimet üleminekul heitevabale liikuvusele.

Kooskõlas tegevuskavaga parandab käesolev algatus erinevate regulatiivsete nõuete sidusust ja järjepidevust. Sellega rakendatakse autotööstuse lihtsustamise tegevuskava ja ühtse turu strateegia eesmärgi. Lihtsustamismeetmed ei mõjuta asjaomaste määruste aluseks olevaid poliitikaeesmärgi. Meetmed aitavad vähendada autotööstuse CO₂ heidet, kõrvaldades regulatiivsed takistused elektriliste väikeste tarbesõidukite kasutuselevõtul kooskõlas sõiduautode ja kaubikute CO₂ heite normide läbivaatamisega. Lihtsustamismeetmed ei mõjuta sõidukite keskkonnatoimet ning on täielikult kooskõlas keskkonnanähtudega vähendada mootorsõidukite tekitatud õhusaastet ja müra. Lihtsustamismeetmed ei vähenda sõidukite ohutust ja on täielikult kooskõlas ELi liiklusohutuspoliitikaga.

Lisaks sellele nähakse digivaldkonna koondõigusaktiga²⁴ ette autotööstusega seotud digivaldkonna õigusaktide tehnilised muudatused, sealhulgas kõrge riskitasemega tehisintellekti käsitlevate sätete kohaldamise algus, erikategooria isikuandmete täiendav töötlemine tehisintellekti treenimiseks, katsetamiseks ja käitamiseks ning ELi andmealaste õigusaktide sätete konsolideerimine.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Ettepanek põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklidel 91 ja 114 kooskõlas käesoleva ettepanekuga muudetavate valdkondlike raamistike vastuvõtmise algsete õiguslike alustega.

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

Muudetavad määrused on ELi õigusaktid. Seetõttu tuleb neid määruseid muuta ELi tasandil.

- **Proportsionaalsus**

Algatus ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik lihtsustamise ja koormuse vähendamise eesmärkide saavutamiseks ega vähenda seejuures inimeste tervise ja keskkonna kaitset.

²⁴ Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrusi (EL) 2016/679, (EL) 2018/1724, (EL) 2018/1725, (EL) 2023/2854 ja direktiive 2002/58/EÜ, (EL) 2022/2555 ja (EL) 2022/2557 seoses digivaldkonna õigusraamistiku lihtsustamisega ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) 2018/1807, (EL) 2019/1150, (EL) 2022/868 ja direktiiv (EL) 2019/1024 (digivaldkonna koondõigusakt) (COM(2025) 837 final, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

- **Vahendi valik**

Käesoleva ettepanekuga muudetakse seadusandliku tavamenetluse kohaselt vastu võetud määrusi ja seetõttu tuleb nende määruste muudatused vastu võtta määrusega seadusandliku tavamenetluse kohaselt.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

Ei kohaldata.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

2025. aasta jaanuaris toimunud Euroopa autotööstuse tulevikku käsitleva strateegilise dialoogi ja Euroopa autotööstuse tulevikku käsitleva avaliku konsultatsiooni²⁵ raames rõhutasid tööstusharu juhid vajadust lihtsustada õigusraamistikku. Seejärel uuris komisjon tööstusharu ja muude sidusrühmade seisukohti mitmesugustes kahepoolsetes mõttevahetustes, sidusrühmade kirjalikes esildistes, mis sisaldasid õigusaktide lihtsustamise ettepanekuid, ning kohtumisel mootorsõidukite töörühmaga²⁶. Sidusrühmadelt saadud tagasiside põhjal tehti mitmeid ettepanekuid autotööstust käsitlevate õigusaktide teatavate sätete lihtsustamiseks või selgitamiseks ning nendest sätetest tuleneva tarbetu halduskoormuse kõrvaldamiseks.

14. oktoobril 2025 algatas Euroopa Komisjon veebiküsitluse vormis sihtkonsultatsiooni sidusrühmadega, et koguda tagasisidet kehtivate autosid käsitlevate õigusaktide muudatuste esialgse loetelu kohta. Uuring saadeti enam kui 130-le autotööstuse sidusrühmale (68 vastust), kelle hulka kuulusid sõidukitootjad, autoosade tootjad, tööstusliidud, valitsusvälised organisatsioonid, sõidukiparkide käitajad, riiklikud tüübikinnitusasutused, turujärelevalveasutused ja muud asjaomased riiklikud asutused. Sidusrühmadel paluti esitada oma seisukohad muudatuste esialgse loetelu kohta, st kas nende arvates on meetmed positiivne, neutraalne või negatiivne majanduslik, sotsiaalne või keskkonnamõju ning mõju regulatiivsele koormusele. Peale selle sai komisjon sidusrühmadelt mitu seisukohavõttu, milles esitati täiendavaid soovitusi, andmeid ja kuluprognose, mida on võetud arvesse käesoleva ettepaneku ettevalmistamisel.

Kõik sidusrühmad avaldasid kavandatud meetmetele tugevat toetust.

- **Mõjuhindang**

Arvestades vajadust esitada kiiresti ettepanek tuvastatud probleemide lahendamiseks, et vähendada ettevõtjate ja ametiasutuste halduskoormust, ei ole olnud võimalik mõjuhindangut koostada.

Parema õigusloome põhimõtteid järgides on käesolevale ettepanekule siiski lisatud komisjoni talituste töödokument, mis sisaldab kavandatud meetmete mõju analüüsi, mis põhineb olemasolevatel andmetel ja sidusrühmadega toimunud sihtkonsultatsiooni käigus kogutud teabel ning sidusrühmadelt saadud kirjalikel seisukohtadel.

²⁵ Avalik konsultatsioon Euroopa autotööstuse tuleviku üle, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry_et.

²⁶ Komisjoni eksperdirühm, kuhu kuuluvad liikmesriikide esindajad ning paljud autotööstuse ja kodanikuühiskonna sidusrühmad.

Olemasoleva teabe põhjal eeldatakse, et muudatused toovad tööstusharule, sealhulgas VKEdele, kodanikele ja avalikele haldusasutustele kaasa märkimisväärse 706 miljoni euro suuruse kulude kokkuhoiu aastas.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Käesolev ettepanek on osa Euroopa Komisjoni võetud kohustusest vähendada ELi elanike, ettevõtjate ja avaliku halduse asutuste regulatiivset koormust, et suurendada ELi jõukust ja vastupanuvõimet. Seepärast on ettepaneku eesmärk lihtsustada autotööstusega seotud õigusaktide sätteid, vähendades ettevõtjate ja ametiasutuste tarbetut koormust ja kulusid, kahjustamata seejuures sõidukite keskkonnatoimet ja ohutust.

- **Põhiõigused**

Ettepanekus austatakse Euroopa Liidu põhiõiguste hartas²⁷ sätestatud põhiõigusi ja järgitakse selles tunnustatud põhimõtteid. Ettevõtjate halduskoormuse vähendamine peaks tooma kaasa ühiskondliku kasu jõukuse loomise, tööhõive ja innovatsiooni näol. Samal ajal püütakse ettepanekuga tagada keskkonna ja sõidukite ohutuse kaitse kõrge tase.

4. MÕJU EELARVELE

See algatus ei too komisjonile kaasa lisakulusid.

5. MUU TEAVE

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

Komisjon jälgib uute sätete rakendamist, kohaldamist ja järgimist. Lisaks hinnatakse kooskõlas parema õigusloome põhimõtetega käesoleva ettepanekuga muudetavate määruste tõhusust, tulemuslikkust eesmärkide saavutamisel, asjakohasust, sidusust ja lisaväärtust. Ettepanek ei vaja rakenduskava.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Määruse (EÜ) nr 561/2006 kavandatud muudatused: esimese muudatusettepaneku eesmärk on võimaldada liikmesriikidel vabastada üksnes riigisisesteks vedudeks kasutatavad N₂-kategooria²⁸ elektri-kaubikud, mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni, kuid mitte üle 4,25 tonni, arukate sõidumeerikute paigaldamise kohustusest, et seada need sõidukid võrdsele alusele samaväärsete fossiilkütusel töötavate sõidukite – N₁-kategooria diiselkaubikutega²⁹.

Kavandatud meetme peamine eeldatav mõju on väiksem kulu ettevõtjatele, eelkõige VKEdele, kes on selliste kaubikute peamised kasutajad/ostjad, kuna nad ei pea enam seda tüüpi elektri-kaubikutele arukaid sõidumeerikuid paigaldama. Lisaks sellele vähendab sõidumeeriku eemaldamine ka nende ettevõtjate/sõidukijuhtide halduskoormust/kulusid, kes ei pea enam sõidumeeriku andmeid alla laadima (2–4 tundi kuus). Peale selle aitab N₁-kategooria diiselkaubikute ja N₂-kategooria elektri-kaubikute jaoks võrdsete tingimuste loomine viimaste madalamate hindade kaudu stimuleerida selliste elektri-kaubikute kasutuselevõttu.

²⁷ ELT C 326, 26.10.2012, lk 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

²⁸ Määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti b alapunkti ii kohaselt on N₂-kategooria sõidukid: mootorsõidukid täismassiga üle 3,5 tonni, kuid mitte üle 12 tonni.

²⁹ Määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti b alapunkti i kohaselt on N₁-kategooria sõidukid: mootorsõidukid täismassiga kuni 3,5 tonni.

Ka autoelamud või autoelamute kombinatsioonid, mille mass ületab 7,5 tonni, kuuluvad sõiduaegu ja puhkeperioode ning sõidumeerikute paigaldamist ja kasutamist käsitlevate eeskirjade kohaldamisalasse.

Euroopa Liidu Kohtule esitatud kohtuasjas C-666/21³⁰ väitis kodanik, et määrused (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 ei ole mõeldud mitteäriliste kasutajatele ning et asjaomaseid sõidukeid ei tohiks käsitada äriks veoks kasutatavate sõidukitena. Euroopa Kohus otsustas siiski, et selliseid eeskirju võidakse kohaldada üle 7,5-tonnise massiga sõidukite mitteäriliste kasutajate suhtes. Nimelt otsustas kohus, et „mõiste „kaupade autovedu“ [...] hõlmab autovedu sõidukiga, mille lubatud täismass määruse nr 561/2006 (muudetud) artikli 4 punkti m tähenduses ületab 7,5 tonni, ja seda ka juhul, kui see sõiduk on kohandatud mitte ainult eraviisiliseks kasutamiseks ajutise eluruumina, vaid ka kaupade mahutamiseks mitteärilistel eesmärkidel, ning seda järeldust ei mõjuta selle sõiduki kandevõime ega kategooria, mille all see on kantud riiklikku liiklusregistrisse“.

Selleks et selgitada isiklikel põhjustel kasutatavate üle 7,5-tonnise lubatud täismassiga autoelamute erijuhtumiga seotud õigusraamistikku ning tagada selliste sõidukite tootjatele ja klientidele õigusselgus, seisneb teine kavandatud muudatus määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklisse 13 uue lõike s lisamises, mis võimaldab liikmesriikidel vabastada autoelamud sõiduaegu ja puhkeperioode ning sõidumeerikuid käsitlevate eeskirjade nõuete täitmisest. Lisaks sellele vähendab kavandatud vabastus sõidumeeriku kasutamise kohustusest nende sõidukite puhul kulusid ja suurendab autoelamuid turismi eesmärgil kasutatavate sõidukijuhtide kindlustunnet.

Määruse (EL) 2019/2144 kavandatud muudatused: muudatusettepaneku eesmärk on vabastada N₂-kategooria elektri-kaubikud, mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni ja alla 4,25 tonni, kiiruspiirikuga varustamise kohustusest, seades need seeläbi võrdsele alusele samaväärsete fossiilkütusel töötavate sõidukite – N₁-kategooria diiselkaubikutega.

Kavandatud meetme peamine eeldatav mõju on väiksem kulu ettevõtjatele, eelkõige VKEdele, kes on selliste kaubikute peamised kasutajad/ostjad. Kulude kokkuvõid ei tulene mitte ainult kiiruspiiriku paigaldamisega seotud kulude kandmata jätmisest, vaid ka suuremast tegevuspaindlikkusest, mis tuleneb võimalusest juhtida neid sõidukeid maanteel veidi suurema kiirusega. Lisaks sellele aitab N₁-kategooria diiselkaubikute ja N₂-kategooria elektri-kaubikute jaoks võrdsete tingimuste loomine viimastele madalamate hindade kehtestamise kaudu stimuleerida selliste elektri-kaubikute kasutuselevõttu. Oluline on ka rõhutada, et kõnealune erand ei avalda eeldatavasti negatiivset mõju asjaomaste sõidukite keskkonnatoimele ja ohutusele. **Määruse (EL) 2024/1257** kavandatud muudatused. V lisa tabelites 1 ja 2 osutatud katse „madala temperatuuriga laboratoorne katse heite määramiseks“ temperatuuritingimused on hõlmatud samades tabelites esitatud katsega „gaasilised saasteained ja osakeste arv maanteekatsetes (RDE)“. Madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamise on hõlmatud tegelikult liikluses tekkivaid heitkoguseid käsitlevate nõuete (vahemikus –7 °C kuni 38 °C) järgimisega ning seetõttu peetakse põhjendatuks spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse (6. tüüp) kaotamist.

Kavandatud meetme oodatav mõju keskendub peamiselt sellele, et säilitada kaasseadusandjate kavatsus järgida Euro 6 norme kooskõlas määruse (EL) 2024/1257 artikli 14 lõikega 7, vähendada regulatiivset koormust ilma nõuete täitmisega seotud probleeme tekitamata ning tagada õiguskindlus.

³⁰ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. märts 2023, Åklagarmyndigheten, C-666/21, ECLI:EU:C:2023:149.

Teine kavandatud meede seisneb Euro 7 mootori (eraldi seadmestiku) tüübikinnituse puhul viitamises „sõidukitüüpide“ asemel „sõidukikategooriatele“ määruse (EL) 2024/1257 V lisa tabelites 3, 4, 7 ja 8 kujul „Nõutavad tõendamiskatsed kõigi kütuste puhul, mille kohta on antud tüübikinnitus sõidukitüübi sõidukikategooria kaupa, ning vastavustunnistus kõigi kütuste, kõigi kasulike koormuste ja kõigi kohaldatavate sõidukikategooriate kohta“.

Kavandatud meede peaks oluliselt vähendama regulatiivset koormust, nii haldus- kui ka katsetamiskoormust, ilma et see kahjustaks keskkonnakaitse taset. Sellega välditakse eri sõidukitüüpide identset tehnoloogiat kasutatavate mootorite korduvat katsetamist ning vähendatakse mitme tüübikinnituse ja katsetamisprotsessiga seotud kulusid. See toetab turu stabiilsust ja võib vähendada sõidukite hinda, millest saavad kasu ettevõtjad ja tarbijad.

Teise kavandatud meetmega täpsustatakse, et komisjonil on õigus töötada välja meetmed, millega tagatakse pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõteseadmete andmete vastuvõtmine, kogumine, töötlemine ja säilitamine tõhusal ja ühtlustatud viisil, et jälgida Euro 7 sõidukitüüpide tööparameetreid tegelikus liikluses.

Pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõteseadmete andmeid koondav ühtlustatud ELi tasandi andmetaristu võib anda märkimisväärset kulude kokkuhoidu võrreldes olukorraga, kus iga liikmesriik arendab ja haldab oma süsteeme. Kokkuhoid tuleneb mastaabisäästust, dubleerimise vähenemisest ja ühtlustatud vastavusmenetlustest. Selle asemel, et suhelda mitme riikliku süsteemiga, saavad sõidukitootjad edastada standarditud andmeid üks kord, mis vähendab tarkvara integreerimise ja sertifitseerimise kulusid.

Kuna **määrus (EL) nr 540/2014**^[10] on aegunud, tehakse ettepanek tunnistada määrus alates 1. juulist 2027 kehtetuks. Lisaks tunnistatakse koosõlas määruse (EL) nr 540/2014 artikliga 14 alates 1. juulist 2027 kehtetuks nõukogu direktiiv 70/157/EMÜ³¹. Võimaliku õiguskindlusetuse vältimiseks kinnitatakse käesoleva ettepanekuga kehtetuks tunnistamist sama jõustumiskuupäevaga.

Selleks et asendada viide kehtetuks tunnistatud määrusele, tehakse ettepanek muuta **määruse (EL) 2018/858** II lisa, viidates ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) müraalastele eeskirjadele: eeskiri nr 51³² M- ja N-kategooria sõidukite müra kohta; eeskiri nr 59³³ varusummutisüsteemide kohta ja eeskiri nr 138³⁴ vaiksete maanteesõidukite ja sõiduki helihoiatussüsteemi kohta.

Kavandatud muudatused ÜRO eeskirjadele viitamiseks looksid ELi autotootjatele võrdsed tingimused oma autode müümisel kogu maailmas, vältides olukorda, kus nad peavad järgima kahte müraalaste eeskirjade kogumit. Kavandatud muudatustega kõrvaldataks ka võimalikud

³¹ Nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiv 70/157/EMÜ mootorsõidukite lubatud müratasest ja heitgaasisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 42, 23.2.1970, lk 16–20, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/eng>).

³² Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 51 – ühtsed sätted, mis käsitlevad vähemalt neljarattaliste mootorsõidukite tüübikinnitust mürataseme alusel (ELT L 138, 4.6.2018, lk 1–69, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/eng#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

³³ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 59: ühtsed sätted, mis käsitlevad varusummutisüsteemide tüübikinnitust (ELT L, 2025/844, 30.4.2025, <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 138: ühtsed sätted, mis käsitlevad vaiksete maanteesõidukite tüübikinnitust seoses nende vähendatud müraga (ELT L 9, 13.1.2017, lk 33–63, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/eng>).

lüngad ning loodaks lihtsam/ühtsem raamistik nii autotööstuse, tüübikinnitusasutuste kui ka turujärelevalveasutuste jaoks. Lisaks sellele saaksid ühiskond ja keskkond kasu laiendatud kohaldamisalast, mis piirab leegi tagasilöögist, helimodulaatoritest ja helivõimendussüsteemidest tulenevat müra. Tehakse ettepanek üleminekusätete kohta, et tagada tööstusharu sujuv üleminek muudetud õigusraamistikule.

Määruse (EL) 2018/858 kavandatud muudatus: esimene kavandatud meede käesoleva määruse muutmiseks seisneb selles, et määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punkti 2 lisatakse uus alapunkt 2.4, milles määratletakse väikeste elektrisõidukite alamkategooria.

Kavandatud muudatus võimaldab suunata ELi õigusaktidega sätestatud reguleerivaid meetmeid sellele konkreetsele alamkategooriale, et stimuleerida väikeste elektrisõidukite tootmist ja kasutuselevõttu. Näiteks tulevaste mootorsõidukeid käsitlevate määruste kohaldamiskuupäevade üle otsustamisel võtab komisjon arvesse proportsionaalselt suuremat mõju arenduskuludele, mida uued nõuded võivad avaldada väikestele elektrisõidukitele võrreldes raskemate ja kallimate sõidukitega. Lisaks sellele võetakse sõidukite CO₂ heitenormide kontekstis erisoodustuse vormis kasutusele sihipärane stimuleerimismehhanism [lisada viide CO₂ heite läbivaatamise ettepanekule]. See võimaldab sõidukitootjatel saada kasu väikeste elektrisõidukite panusest kogu sõidukiparki hõlmava üldise CO₂ heite sihttaseme saavutamisele, mis annab sõidukitootjatele tugeva stiimuli suurendada väikeste elektrisõidukite tootmist ja turustamist. Euroopa autotööstuse tegevuskava kohaselt peab komisjon esitama soovitusi, mis sisaldab stimuleerimiskavade võimalusi, mis kooskõlas riigiabi eeskirjadega (kui see on asjakohane) on osutunud tõhusaks heiteta sõidukite kasutuselevõtu edendamisel. Komisjoni soovitusel saavad tõenäoliselt kasu kõik elektrisõidukid, sealhulgas uues alamkategoorias määratletud väikesed elektrisõidukid.

Selle muudatuse eeldatavat kasu peaksid ELi kodanikud tajuma suuremate eelistena väikese elektrisõiduki ostmisel või omamisel, kuid see sõltub käesolevate meetmete rakendamisest riiklikul tasandil.

Teine määruse (EL) 2018/858 muudatusettepanek on lisada artiklisse 5 uus lõige 4.

Selle meetmega on komisjonil õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, mille eesmärk on kehtestada täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite tehnilised nõuded seoses nende sõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimalised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.

Kuigi elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ning sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostoimet reguleeritakse üha enam sektorist sõltumatute õigusaktidega (DDC 2.0 – määrus (EL) 2016/1388 ja RfG 2.0 – määrus (EL) 2016/631), on ühtlustatud lähenemisviis sõidukitega seotud tehnilistele nõuetele selles valdkonnas väga oluline, et vältida killustatust ning tarbetut halduskoormust ja kulusid.

Tulevikus on ühtne lähenemisviis koostalitlusvõimele oluline, et kiirendada selliste uute teenuste nagu V2G-süsteemi võimaluste arendamist. Need teenused võivad toetada võrgu stabiilsust, vähendada tippkoormust, vähendada elektrisõidukite omanike energiakulusid ja võimaldada taastuvenergia laialdasemat kasutuselevõttu.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 561/2006, (EL) 2018/858, (EL) 2019/2144 ja (EL) 2024/1257 seoses mootorsõidukite tehniliste nõuete ja katsemenetluste lihtsustamisega ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 70/157/EMÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 540/2014

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikleid 91 ja 114,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,³⁵võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,³⁶

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Draghi 2024. aasta aruandes Euroopa konkurentsivõime kohta³⁷ rõhutati, et eeskirjade arvukus ja keerukus võivad piirata liidu ettevõtjate tegutsemisruumi ja takistada nende konkurentsivõime säilimist. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006,³⁸ (EL) 2018/858,³⁹ (EL) 2019/2144⁴⁰ ja (EL) 2024/1257⁴¹ üksikasjalik

³⁵ ELT C [...], [...], lk [...].

³⁶ ELT C [...], [...], lk [...].

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1257, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi

analüüs osutas ka nendes sätestatud nõuetega seotud liigsetele kuludele ja halduskoormusele. Nende järelduste põhjal on asjakohane lihtsustada teatavaid tootjate ja pädevate asutuste kohustusi, mis on sätestatud autotööstusega seotud õigusaktides, ning vähendada ettevõtjate ja ametiasutuste tarbetut koormust ja kulusid, kahjustamata seejuures sõidukite keskkonnatoimet ja ohutust.

- (2) Euroopa autotööstuse tegevuskavas⁴² kutsuti üles töötama välja autotööstuse jaoks õigusaktide lihtsustamise paketti, parandades eri regulatiivsete nõuete sidusust ja järjepidevust.
- (3) ELi toimimise lepingu artikkel 114 on sobiv õiguslik alus siseturu loomiseks ja toimimiseks vajalike meetmete võtmiseks. Lisaks ELi toimimise lepingu artiklile 114 peaks käesoleval määrusel olema täiendav konkreetne alus, et hõlmata määruse (EÜ) nr 561/2006 muudatusi, mis põhinevad ELi toimimise lepingu artiklil 91.
- (4) Kuigi käesolev määrus võetakse vastu siseturu loomiseks ja toimimiseks, toetab mootorsõidukite tehniliste nõuete, katsemenetluste ja tüübikinnituseeskirjade lihtsustamine ja ühtlustamine ka liidu laiemat eesmärki edendada kandidaatriikide järkjärgulist integreerimist liidu turule. Edendades õigusnormide lähendamist, nende vastavusse viimist ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskirjadega ja liidu õigustiku ühtset rakendamist, aitab käesolev määrus vähendada tehnilisi kaubandustõkkeid, tugevdada Euroopa autotööstuse integreeritud väärtusahelaid ning suurendada Euroopa autotööstuse ökosüsteemi vastupanu- ja konkurentsivõimet, ilma et see mõjutaks liidu õiguse või otsuste tegemise sõltumatust.
- (5) Sõidukijuhtide töötingimuste, liiklusohutuse ja ausa konkurentsi parandamiseks nõutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014⁴³ sõidumeeriku paigaldamist kaubaveokitele, mille mass on üle 3,5 tonni. Määruse (EL) nr 165/2014 artikli 3 lõikega 2 lubatakse liikmesriikidel siiski vabastada sellest nõudest määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõigetes 1 ja 3 nimetatud sõidukid.
- (6) Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ning seetõttu kohaldatakse nende suhtes määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõudeid, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis kõnealuste määruste kohaldamisalasse mittekuuluvatel sise põlemismootoriga väikestel tarbesõidukitel. Määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõuete täitmine kujutab endast sõidukite käitajate ja juhtide jaoks märkimisväärset jõupingutust ning aeglustab akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite arvu suurenemist.

seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7), millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009, komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, komisjoni määrus (EL) 2017/1151, komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362 (ELT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa autotööstuse tegevuskava“ (COM(2025) 95 final).

⁴³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- (7) Sõidukitootjate ja -käitajate, kellest paljud on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, tarbetute kulude vähendamiseks tuleks kaotada nõue paigaldada alla 4,25 tonni kaaluvatele akutoitega elektrilistele väikestele tarbesõidukitele sõidumeerikud.
- (8) Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid, tuleks erandit kohaldada üksnes selliste elektriliste väikeste tarbesõidukite suhtes, mida kasutatakse üksnes riigisisesteks vedudeks.
- (9) Selleks et vähendada koormust, mida sõidumeeriku paigaldamine ja kasutamine tekitab mittekutselistele juhtidele, kes juhivad suuri autoelamuid mitteärilistel eesmärkidel, ning mõju, mida see võib avaldada nõudlusele selliste sõidukite järele, peaks riiklikel asutustel olema võimalik vabastada sellised sõidukid ja toimingud sõidu- ja puhkeaja eeskirjadest ning sõidumeeriku kasutamisest, tingimusel et see ei ohusta kõnealuse määruse artiklis 1 osutatud eesmärke.
- (10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858 on lubatud mootorsõidukite tüübikinnitus seoses mürataseme ja sõiduki helihoiatussüsteemidega kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 540/2014⁴⁴ või ÜRO eeskirjade, sealhulgas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjade nr 138,⁴⁵ nr 51⁴⁶ ja nr 59⁴⁷ alusel. Selline paralleelne süsteem võib põhjustada turu killustumist. Lisaks sellele on määrus (EL) nr 540/2014 aegunud, kuna võrreldes kolme eespool nimetatud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga ei ole seda piisavalt ajakohastatud. Selleks et tagada sidus raamistik ja täielik kooskõla ÜRO eeskirjadega, tuleks määrus (EL) nr 540/2014 kehtetuks tunnistada ja määruse (EL) 2018/858 II lisa muuta, et võimaldada vastavust üksnes kohaldatavatele ÜRO eeskirjadele.
- (11) Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime. Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnitus raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade rakendamisega (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388⁴⁸ kehtestatud võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631⁴⁹ kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta).

⁴⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 540/2014 mootorsõidukite ja varusummutisüsteemide mürataseme kohta, millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 70/157/EMÜ (ELT L 158, 27.5.2014, lk 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

⁴⁵ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 138: ühtsed sätted, mis käsitlevad vaiksede maanteeõidukite tüübikinnitust seoses nende vähendatud müraga [2017/71] (ELT L 9, 13.1.2017, lk 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 51 – ühtsed sätted, mis käsitlevad vähemalt neljarattaliste mootorsõidukite tüübikinnitust mürataseme alusel [2018/798] (ELT L 138, 4.6.2018, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 59: ühtsed sätted, mis käsitlevad varusummutisüsteemide tüübikinnitust [2025/844] (ELT L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

⁴⁸ Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: <https://eur-ldp://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

⁴⁹ Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime tagamiseks anda määrusega (EL) 2018/858 komisjonile volitus kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega.

- (12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta elektrisõidukid taskukohasemaks. Sihipärased reguleerivad meetmed (pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul, sihipärased stiimulid sõidukite CO₂ heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele. Tüübikinnitusraamistikus ei ole aga praegu esitatud väikese elektrisõiduki õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada olemasolevasse M₁-kategooriasse alamkategooria.
- (13) Seda uut väikeste elektrisõidukite alamkategooriat mõjutavate tulevaste mootorsõidukeid käsitlevate nõuete kohaldamiskuupäevade üle otsustamisel tuleks arvesse võtta proportsionaalselt suuremat mõju arenduskuludele, mida uued nõuded võivad avaldada nendele sõidukitele võrreldes raskemate ja kallimate sõidukitega.
- (14) Euroopa autotööstuse tegevuskava kohaselt peab komisjon esitama soovitusi, mis sisaldab stimuleerimiskavade võimalusi, mis on osutunud heiteta sõidukite kasutuselevõtu edendamisel tõhusaks ja on kooskõlas konkurentsieeskirjadega. Soovitused liikmesriikidele fiskaalsete (st ostutoetused, maksuvabastused, teemaksuvabastus) ja mittefiskaalsete (st suuruspõhine parkimisõiguste eraldamine, spetsiaalne laadimistaristu jne) meetmete kohta võiksid põhineda ka uuel, väikeste elektrisõidukite alamkategoorial.
- (15) Teatavate kategooriate sõidukite kiiruspiirikute paigaldamist ja kasutamist käsitleva nõukogu direktiivi 92/6/EMÜ⁵⁰ artikli 3 lõikes 1 nõutakse kiiruspiirikute paigaldamist ja kasutamist N₂- ja N₃-kategooria sõidukites. Selle artikli kohaselt tohib selliseid sõidukeid kasutada teel ainult juhul, kui need on varustatud kiiruspiirikuga. Paigaldamisnõue on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/2144 integreeritud mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevatesse õigusaktidesse.
- (16) Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ja sellisel juhul kohaldatakse nende suhtes kiiruspiirikuga varustamise nõuet, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis määruse (EL) 2019/2144 kohaldamisalasse mittekuuluvatel väikestel sise põlemismootoriga tarbesõidukitel. See nõue tekitab sõidukitootjatele ja selliseid sõidukeid ostvatele ettevõtjatele tarbetuid kulusid, pidurdades heiteta väikeste tarbesõidukite arvu suurenemist. Seepärast on asjakohane vabastada N₂-kategooria heiteta sõidukid, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, kiiruspiirikuga varustamise nõudest.

⁵⁰ Nõukogu 10. veebruari 1992. aasta direktiiv 92/6/EMÜ teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikute paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses (EÜT L 57, 2.3.1992, lk 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

- (17) M₁- ja N₁-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, on madala temperatuuri (−7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (−7 °C kuni 38 °C) järgimisega. Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane kaotada see spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse nõue, kuna selline kaotamine ei kahjusta tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset.
- (18) Määruse (EL) 2024/1257 V lisas on nõutud, et raskeveokite mootori katsetamisel tuleb tõendamiskatsed teha iga sõidukitüübi kõigi sobivate kütustega. Selleks et märkimisväärselt vähendada nende katsetega seotud halduskulusid ilma keskkonnakaitse taset kahjustamata, on asjakohane kehtestada kõnealuse V lisa tabelites 1, 2, 3, 4, 7 ja 8 sõidukikategooria tasandi katsenõuded.
- (19) Määrusega (EL) 2024/1257 on kehtestatud pardaseiresüsteemide ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete nõue, mille eesmärk on hõlbustada reaalajas vastavuskontrolle, ühtlustamispüüdlusi ja olelusringi järelevalvet ning vähendada katsetamiskulusid ja tõhustada täitemeetmeid. Pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete andmete tõhusaks vastuvõtmiseks, töötlemiseks ja säilitamiseks on vaja selgitada, et komisjoni õigus võtta vastu rakendusmeetmeid hõlmab ka selliste meetodite ja nõuete vastuvõtmist, mis on vajalikud sõidukitüüpide nõuetele vastavuse jälgimiseks.
- (20) Õiguselguse tagamiseks pärast määruse (EL) nr 540/2014 kehtetuks tunnistamist, mis sisaldas sätet nõukogu määruse 70/157/EMÜ⁵¹ kehtetuks tunnistamise kohta, on vaja käesolevas määruses sätestada nõukogu direktiivi 70/157/EMÜ kehtetuks tunnistamine. Selleks et anda sõidukite tootjatele piisavalt aega oma tootmisprotsesside kohandamiseks, on asjakohane näha ette ülemineku periood, mille jooksul võib sõidukitele siiski anda määruse (EL) nr 540/2014 kohase tüübikinnituse,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EÜ) nr 561/2006 muutmise

Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõiget 1 muudetakse järgmiselt.

1. Lisatakse punkt fa:
„fa) kaubaveoks kasutatavad elektri jõul liikuvad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;“;
2. Lisatakse punkt s:

⁵¹ Nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiiv 70/157/EMÜ mootorsõidukite lubatud müratasest ja heitgaasisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 42, 23.2.1970, lk 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

„s) määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 5.1 määratletud autoelamud, mida kasutatakse ainult mitteäriliseks veoks.“.

Artikkel 2

Määruse (EL) 2018/858 muutmine

Määrust (EL) 2018/858 muudetakse järgmiselt.

1. Artiklisse 5 lisatakse lõige 4:

„4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.“

2. I ja II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 3

Määruse (EL) 2019/2144 muutmine

Määruse (EL) 2019/2144 artiklisse 9 lisatakse lõige 5a:

„5a. Elektri jõul liikuvate N₂-kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89.“.

Artikkel 4

Määruse (EL) 2024/1257 muutmine

Määrust (EL) 2024/1257 muudetakse järgmiselt.

1. Artikli 14 lõike 4 punkt j asendatakse järgmisega:

„j) meetodid, nõuded ja katsed, sealhulgas vastavuskünnised, millega tagada OBFCM-seadmete, OBD-süsteemi ja OBM-süsteemi ning selliste seadmete ja süsteemide andurite toimimine selliste seadmete ja süsteemide salvestatud andmete väliseks andmevahetuseks, sealhulgas sõidukitüüpide vastavuse jälgimise eesmärgil;“;

2. V lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

Artikkel 5

Kehtetuks tunnistamine

1. Määrus (EL) nr 540/2014 tunnistatakse kehtetuks.
2. Direktiiv 70/157/EMÜ tunnistatakse kehtetuks alates 1. juulist 2027.

Artikkel 6

Üleminekusäte

Pärast [väljaannete talitus: palun lisada käesoleva määruse jõustumise kuupäev] toodetud ja enne 1. juulit 2028 määruse (EL) nr 540/2014 kohaselt tüübikinnituse saanud uute sõidukite vastavussertifikaadid jäävad kehtima määruse (EL) 2018/858 artiklite 48 ja 49 kohaldamisel.

Artikkel 7

Jõustumine ja kohaldamine

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

2. Käesolevat määrust kohaldatakse alates [kahekümnendast päevast pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*]. Artiklit 3 kohaldatakse siiski alates ... [direktiivi 92/6/EMÜ muutmise ettepanekus esitatud ülevõtmise kuupäev].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

FINANTS- JA DIGISELGITUS

1.	ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK	3
1.1.	Ettepaneku/algatuse nimetus	3
1.2.	Asjaomased poliitikavaldkonnad	3
1.3.	Eesmärgid.....	3
1.3.1.	Üldeesmärgid	3
1.3.2.	Erieesmärgid	3
1.3.3.	Oodatavad tulemused ja mõju	3
1.3.4.	Tulemusnäitajad	3
1.4.	Ettepanek/algatus käsitleb.....	4
1.5.	Ettepaneku/algatuse põhjendused	4
1.5.1.	Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava	4
1.5.2.	ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud. ..	4
1.5.3.	Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid	4
1.5.4.	Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega	5
1.5.5.	Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang.....	5
1.6.	Ettepaneku/algatuse ja selle finantsmõju kestus	6
1.7.	Kavandatud eelarve täitmise viis(id).....	6
2.	HALDUSMEETMED	8
2.1.	Järelevalve ja aruandluse reeglid	8
2.2.	Haldus- ja kontrollisüsteem(id).....	8
2.2.1.	Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus	8
2.2.2.	Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta.....	8
2.2.3.	Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).....	8
2.3.	Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed	9
3.	ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU	10
3.1.	Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub	10
3.2.	Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele	12

3.2.1.	Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade.....	12
3.2.1.1.	Heakskiidetud eelarvest saadavad assigneeringud.....	12
3.2.1.2.	Sihotstarbelisest välistulust saadavad assigneeringud	17
3.2.2.	Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund.....	22
3.2.3.	Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade	24
3.2.3.1.	Heakskiidetud eelarvest saadavad assigneeringud.....	24
3.2.3.2.	Sihotstarbelisest välistulust saadavad assigneeringud	24
3.2.3.3.	Assigneeringud kokku.....	24
3.2.4.	Hinnanguline personalivajadus	25
3.2.4.1.	Rahastatakse heakskiidetud eelarvest	25
3.2.4.2.	Rahastatakse sihotstarbelisest välistulust.....	26
3.2.4.3.	Personalivajadus kokku.....	26
3.2.5.	Hinnanguline mõju digitehnoloogiaga seotud investeeringutele – ülevaade.....	28
3.2.6.	Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga.....	28
3.2.7.	Kolmandate isikute rahaline osalus.....	28
3.3.	Hinnanguline mõju tuludele.....	29
4.	DIGIMÕÕDE.....	29
4.1.	Diginõuded.....	30
4.2.	Andmed.....	30
4.3.	Digilahendused.....	31
4.4.	Koostalitlusvõime hindamine	31
4.5.	Digimõõdme rakendamist toetavad meetmed.....	32

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

1.3. Eesmärgid

1.3.1. Üldeesmärgid

1.3.2. Erieesmärgid

Erieesmärk nr

1.3.3. Oodatavad tulemused ja mõju

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

1.3.4. Tulemusnäitajad

Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.

1.4. Ettepanek/algatus käsitleb

uut meetet

uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest⁵²

olemasoleva meetme pikendamist

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

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

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

⁵² Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktide a või b.

- 1.5.2. *ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendus). 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*)

Oodatav tekkiv ELi lisaväärtus (*ex-post*)

- 1.5.3. *Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid*

--

- 1.5.4. *Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega*

--

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

--

1.6. Ettepaneku/algatuse ja selle finantsmõju kestus

Piiratud kestusega

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

Piiramatu kestusega

- Rakendamise käivitumisperiood hõlmab ajavahemikku AAAA–AAAA,
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Kavandatud eelarve täitmise viis(id)

Eelarve otsene täitmine komisjoni poolt

- tema 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, sel määral, mil neile antakse piisavad finantstagatised;
- liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;
- asutustele või isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis;
- liikmesriigis asutatud asutustele, kelle suhtes kohaldatakse liikmesriigi eraõigust või liidu õigust ja kellele võib kooskõlas valdkondlike normidega usaldada liidu rahaliste vahendite või eelarveliste tagatiste haldamise niivõrd, kui võrd selliseid asutusi kontrollivad avalik-õiguslikud asutused või avalikke teenuseid osutavad eraõiguslikud asutused ja kontrollivad organid annavad neile solidaarvastutuse vormis piisavad finantstagatised või samaväärsed finantstagatised, mis võivad iga meetme puhul piirduda liidu toetuse maksimumsummaga.

Märkused

--

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

--

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

2.2.1. *Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse 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. *Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal)*

--

2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed

--

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

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

- Olemasolevad eelarveread

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata ⁵³	EFTA riigid ⁵⁴	Kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid ⁵⁵	Muud kolmandad riigid	Muu sihtotstarbeline tulu
	[XX.YY.YY.YY]	Liigendatud/liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI
	[XX.YY.YY.YY]	Liigendatud/liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI
	[XX.YY.YY.YY]	Liigendatud/liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata	EFTA riigid	Kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid	Muud kolmandad riigid	Muu sihtotstarbeline tulu
	[XX.YY.YY.YY]	Liigendatud/liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI
	[XX.YY.YY.YY]	Liigendatud/liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

⁵³ Liigendatud = liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

⁵⁴ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

⁵⁵ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaadid.

	[XX.YY.YY.YY]	Liigendat ud/liigen damata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI
--	---------------	----------------------------------	--------	--------	--------	--------

3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

- Ettepanek/algatus ei nõua tegevusassigneeringute kasutamist
- Ettepanek/algatus nõuab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

3.2.1.1. Heakskiidetud eelarvest saadavad assigneeringud

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik		Nr					
DG: <.....>			Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
			2024	2025	2026	2027	
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					0,000
	Maksed	(2a)					0,000
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					0,000
	Maksed	(2b)					0,000
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					0,000
assigneeringud KOKKU DG <.....>	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
			2024	2025	2026	2027	
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					0,000
	Maksed	(2a)					0,000

Eelarverida	Kulukohustused	(1b)						0,000
	Maksed	(2b)						0,000
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud								
Eelarverida		(3)						0,000
assigneeringud KOKKU DG <.....>	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU	
			2024	2025	2026	2027		
Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIGI <...> assigneeringud KOKKU Mitmeaastase finantsraamistiku	Kulukohustused	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Nr	
---	----	--

DG: <.....>	Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
	2024	2025	2026	2027	
Tegevusassigneeringud					
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)			0,000

	Maksed	(2a)						0,000
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)						0,000
	Maksed	(2b)						0,000
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud								
Eelarverida		(3)						0,000
Assigneeringud KOKKU DG <.....>	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>			Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					0,000
	Maksed	(2a)					0,000
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					0,000
	Maksed	(2b)					0,000
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					0,000
Assigneeringud KOKKU DG <.....>	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
Tegevusassigneeringud	Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOKKU							

Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIGI <...> assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mitmeaastase finantsraamistiku			Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
• Tegevusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)	Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
rubriikide 1–6 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mitmeaastase finantsraamistiku (vajalikud vahendid)	Maksed	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	7	„Halduskulud“				
DG: <.....>		Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
• Personalikulud		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Muud halduskulud		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG <.....> KOKKU	Assigneeringud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>		Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
• Personalikulud		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Muud halduskulud		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG <.....> KOKKU	Assigneeringud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mitmeaastase finantsraamistiku	Maksed	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Sihtotstarbelisest välistulust saadavad assigneeringud

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Nr					
--	----	--	--	--	--	--

DG: <.....>		Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
Tegevusassigneeringud						
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)				0,000

	Maksed	(2a)						0,000
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)						0,000
	Maksed	(2b)						0,000
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud								
Eelarverida		(3)						0,000
assigneeringud KOKKU DG <.....>	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU	
			2024	2025	2026	2027		
Tegevusassigneeringud								
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)						0,000
	Maksed	(2a)						0,000
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)						0,000
	Maksed	(2b)						0,000
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud								
Eelarverida		(3)						0,000
assigneeringud KOKKU DG <.....>	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU	
			2024	2025	2026	2027		
Tegevusassigneeringud	KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

RUBRIIGI <....> assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mitmeaastase finantsraamistiku	Maksed	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000
Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Nr						

DG: <.....>			Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
			2024	2025	2026	2027	
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					0,000
	Maksed	(2a)					0,000
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					0,000
	Maksed	(2b)					0,000
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					0,000
assigneeringud KOKKU DG <.....>	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksed	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG: <.....>			Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
			2024	2025	2026	2027	
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					0,000
	Maksed	(2a)					0,000
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					0,000
	Maksed	(2b)					0,000
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					0,000

assigneeringud KOKKU DG <.....>		Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Maksed	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
				2024	2025	2026	2027	
Tegevusassigneeringud	KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Eriprogrammide vahenditest haldusassigneeringud KOKKU		rahastatavad	(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIGI <...> assigneeringud KOKKU		Kulukohustused	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mitmeaastase finantsraamistiku		Maksed	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
				2024	2025	2026	2027	
• Tegevusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)		Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Eriprogrammide vahenditest haldusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)		rahastatavad	(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
rubriikide 1–6 assigneeringud KOKKU		Kulukohustused	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mitmeaastase finantsraamistiku (vajalikud vahendid)		Maksed	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

DG: <.....>		Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
• Personalikulud		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Muud halduskulud		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG <.....> KOKKU	Assigneeringud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

DG: <.....>		Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
• Personalikulud		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Muud halduskulud		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
DG <.....> KOKKU	Assigneeringud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mitmeaastase finantsraamistiku	Maksed	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund (ei täideta detsentraliseeritud asutuste puhul)

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid ↓			Aasta 2024		Aasta 2025		Aasta 2026		Aasta 2027		Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						KOKKU		
	VÄLJUNDID																		
	Väljundi liik ⁵⁶	Keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljundite arv kokku
ERIEESMÄRK nr 1 ⁵⁷ ...																			
- Väljund																			
- Väljund																			
- Väljund																			
Erieesmärk nr 1 kokku																			
ERIEESMÄRK nr 2 ...																			
- Väljund																			
Erieesmärk nr 2 kokku																			
KOKKU																			

⁵⁶ Väljunditena käsitatakse tarnitud tooteid ja osutatud teenuseid (rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

⁵⁷ Vastavalt punktile 1.3.2 „Erieesmärgid“.

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

- Ettepanek/algatus ei nõua haldusassigneeringute kasutamist
- Ettepanek/algatus nõuab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

3.2.3.1. Heakskiidetud eelarvest saadavad assigneeringud

HEAKSKIIDETUD EELARVE	Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	2021–2027 KOKKU
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIIK 7					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIK 7 kokku	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOKKU					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Sihtotstarbelisest välistulust saadavad assigneeringud

SIHTOTSTARBELINE VÄLISTULU	Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	2021–2027 KOKKU
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIIK 7					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIK 7 kokku	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOKKU					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Assigneeringud kokku

HEAKSKIIDETUD EELARVE + SIHTOTSTARBELINE VÄLISTULU KOKKU	Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	2021–2027 KOKKU
	2024	2025	2026	2027	
RUBRIIK 7					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIK 7 kokku	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOKKU	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Personali ja muude halduskuludega seotud assigneeringute vajadused kaetakse assigneeringutest, mille asjaomane peadirektoraat on kõnealuse meetme haldamiseks juba andnud, ja/või peadirektoraadi sees ümberpaigutatud assigneeringutest, mida vajaduse korral võidakse täiendada nendest lisaassigneeringutest, mis haldavale peadirektoraadile eraldatakse iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades eelarvepiirangutega.

3.2.4. Hinnanguline personalivajadus

- Ettepanek/algatus ei nõua personali kasutamist
- Ettepanek/algatus nõuab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

3.2.4.1. Rahastatakse heakskiidetud eelarvest

Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina

HEAKSKIIDETUD EELARVE	Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027
• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)				
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)	0	0	0	0
20 01 02 03 (ELi delegatsioonides)	0	0	0	0
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)	0	0	0	0
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)	0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige)	0	0	0	0
• Koosseisuväline personal (täistööaja ekvivalendina)				
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid)	0	0	0	0
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja noored eksperdid ELi delegatsioonides)	0	0	0	0
Haldustoetuse eelarverida [XX.01.YY.YY]				
- peakorteris	0	0	0	0
- ELi delegatsioonides	0	0	0	0
01 01 01 02 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid kaudse teadustegevuse valdkonnas)	0	0	0	0
01 01 01 12 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid otsese teadustegevuse valdkonnas)	0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) - Rubriik 7	0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) - Rubriigist 7 välja jäävad kulud	0	0	0	0
KOKKU	0	0	0	0

3.2.4.2. Rahastatakse sihtotstarbelisest välistulust

SIHTOTSTARBELINE VÄLISTULU	Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027
• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)				
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)	0	0	0	0
20 01 02 03 (ELi delegatsioonides)	0	0	0	0
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)	0	0	0	0
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)	0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige)	0	0	0	0

• Koosseisuväline personal (täistööaja ekvivalendina)				
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid)	0	0	0	0
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja noored eksperdid ELi delegatsioonides)	0	0	0	0
Haldustoetuse eelarverida [XX.01.YY.YY]	- peakorteris	0	0	0
	- ELi delegatsioonides	0	0	0
01 01 01 02 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid kaudse teadustegevuse valdkonnas)	0	0	0	0
01 01 01 12 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid otsese teadustegevuse valdkonnas)	0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) - Rubriik 7	0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) - Rubriigist 7 välja jäävad kulud	0	0	0	0
KOKKU	0	0	0	0

3.2.4.3. Personalivajadus kokku

HEAKSKIIDETUD EELARVE + SIHTTOTSTARBELINE VÄLISTULU KOKKU	Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027
• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)				
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)	0	0	0	0
20 01 02 03 (ELi delegatsioonides)	0	0	0	0
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)	0	0	0	0
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)	0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige)	0	0	0	0
• Koosseisuväline personal (täistööaja ekvivalendina)				
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid)	0	0	0	0
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja noored eksperdid ELi delegatsioonides)	0	0	0	0
Haldustoetuse eelarverida [XX.01.YY.YY]	- peakorteris	0	0	0
	- ELi delegatsioonides	0	0	0
01 01 01 02 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid kaudse teadustegevuse valdkonnas)	0	0	0	0
01 01 01 12 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid otsese teadustegevuse valdkonnas)	0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) - Rubriik 7	0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) - Rubriigist 7 välja jäävad kulud	0	0	0	0
KOKKU	0	0	0	0

Ettepaneku rakendamiseks vajatav personal (täistööaja ekvivalendina)

	Kaetakse komisjoni talituste olemasolevast personalist	Erakorraline lisapersonal*		
		Rahastatakse rubriigist 7 või teadusuuringute eelarveridalt	Rahastatakse BA ridadelt	Rahastatakse tasudest
Ametikohtade			ei kohaldata	

loeteluga ette nähtud ametikohad				
Koosseisuväline personal (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)				

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	
Koosseisuvälised töötajad	

3.2.5. Hinnanguline mõju digitehnoloogiaga seotud investeeringutele – ülevaade

Kohustuslik: järgmises tabelis tuleks esitada parim hinnang ettepanekust/algatusest tulenevate digitehnoloogiaga seotud investeeringute kohta.

Erandkorras, kui see on vajalik ettepaneku/algatuse rakendamiseks, tuleks rubriigi 7 assigneeringud esitada selleks ettenähtud eelarveraal.

Rubriikide 1–6 assigneeringuid tuleks kajastada „tegevusvaldkonna IT-kuludena, mis on eraldatud rakenduskavadele“. Nende kulud kuuluvad tegevuseelarvesse, mida kasutatakse otseselt algatuse rakendamisega seotud IT-platvormide/vahendite taaskasutamiseks/ostmiseks/arendamiseks ja nendega seotud investeeringuteks (nt litsentsid, uuringud, andmete säilitamine jne). Selles tabelis esitatud teave peaks olema kooskõlas 4. jaos „Digimööde“ esitatud üksikasjadega.

Digi- ja IT-assigneeringud KOKKU	Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU
RUBRIIK 7					
Institutsiooni tasandi IT-kulud	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIK 7 kokku	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud					
Poliitikavaldkondade IT-kulud rakenduskavadele	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
KOKKU	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

Ettepanek/algatus:

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

- tingib mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi mittesihotstarbelise varu ja/või mitmeaastase finantsraamistiku määrukses sätestatud erivahendite kasutuselevõtu
- nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist

3.2.7. Kolmandate isikute rahaline osalus

Ettepanek/algatus:

- ei näe ette kolmandate isikute poolset kaasrahastamist
- näeb ette kolmandate isikute poolse kaasrahastuse, mille hinnanguline summa on järgmine:

assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

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

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

- Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele
- Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:
 - omavahenditele
 - muudele tuludele
 - märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksva eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju ⁵⁸			
		Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027
Artikkel					

Sihtotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

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

⁵⁸ Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.

4. DIGIMÕÕDE

4.1. Diginõuded

Viide nõudele	Nõude kirjeldus	Nõudest mõjutatud või sellega seotud osaleja	Üldised protsessid	Kategooria
Artikli 2 lõige 1	Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse ja täiendatakse käesolevat määrust, et sätestada täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite tehnilised nõuded seoses nende sõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahe-suunalise laadimise funktsioone.	Euroopa Komisjon Liikmesriikide ametiasutused Ettevõtjad	Andmevahetus	Andmed
Artikli 4 lõige 1	Komisjon võtab vajaduse korral koostöös liikmesriikidega meetmeid, et tagada pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete andmete tõhus vastuvõtmine, töötlemine ja säilitamine ühtlustatud viisil.	Euroopa Komisjon Liikmesriikide ametiasutused Ettevõtjad	Andmevahetus	Andmed
Artikli 4 lõige 2	Meetodid, meetmed, nõuded ja katsed, sealhulgas vastavuskünnised, millega tagada OBFCM-seadmete, OBD-süsteemi	Euroopa Komisjon Liikmesriikide ametiasutused Ettevõtjad		Andmed

	ja OBM-süsteemi ning selliste seadmete ja süsteemide andurite toimimine ning selliste seadmete ja süsteemide salvestatud andmete väline andmevahetus.			
--	---	--	--	--

4.2. Andmed

Andmete liik	Viide nõudele (nõuetele)	Standard ja/või tehniline kirjeldus (kui see on asjakohane)
Andmed, mis on seotud täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite ühendamise laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone	Artikkel 2	Komisjon võtab meetmeid tehniliste kirjelduste kehtestamiseks.
Pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete andmed	Artikkel 4	Komisjon võtab meetmeid tehniliste kirjelduste kehtestamiseks.

Kooskõla Euroopa andmestrategiaga

Selgitus selle kohta, kuidas nõue (nõuded) on kooskõlas Euroopa andmestrategiaga

Komisjon võtab meetmeid, et tagada kooskõla Euroopa andmestrategiaga.

Kooskõla ühekordsuse põhimõttega

Selgitus selle kohta, kuidas on kaalutud ühekordsuse põhimõtet ja kuidas on uuritud olemasolevate andmete taaskasutamise võimalust

Ühekordsuse põhimõtet käsitletakse delegeeritud õigusaktides.

Selgitus selle kohta, kuidas uued loodud andmed on leitavad, juurdepääsetavad, koostalitlusvõimelised ja taaskasutatavad ning vastavad kõrgetele kvaliteedistandarditele

Kõiki üksikasju kirjeldatakse tulevastest delegeeritud õigusaktides.

Andmevood

Andmevoogude üldine kirjeldus

Andmete liik	Viide (viited) nõudele	Osalejad, kes andmed esitavad	Osalejad, kes andmed saavad	Andmevahetuse ajend	Sagedus (kui see on)

	(nõuetel e)				asjakohane)
Andmed, mis on seotud täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite ühendamisega laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone	Artikkel 2	Sõidukitootjad Võrguettevõtjad Muud ettevõtjad	Sõidukitootjad Võrguettevõtjad Muud ettevõtjad	//	//
Pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete andmed	Artikkel 4	Sõidukitootjad	Euroopa Komisjon Liikmesriigid	//	//

4.3. Digilahendused

Digilahendus	Viide (viited) nõuded (nõuetele)	Peamised volitatud funktsioonid	Vastutav asutus	Kuidas on arvesse võetud juurdepääsetavust?	Kuidas on arvesse võetud korduvkasutatavust?	Tehisintellekti tehnoloogia kasutamine (kui see on asjakohane)
Pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete andmeid koondav ühtlustatud ELi tasandi andmetaristu	Artikkel 4	Komisjon võtab meetmeid funktsioonide kehtestamiseks.	Euroopa Komisjon	Meetmetes võetakse arvesse juurdepääsetavusnõudeid.	Meetmetes võetakse arvesse korduvkasutatavuse nõudeid.	//

Digilahendus 1

Digi- ja/või valdkondlik poliitika (kui see on asjakohane)	Selgitus selle kohta, kuidas see on kooskõlas
<i>Tehisintellektimäärus</i>	//
<i>ELi küberturvalisuse raamistik</i>	Tuleb meetmetes arvesse võtta.
<i>eIDAS</i>	Tuleb meetmetes arvesse võtta.
<i>Ühtne digivärv ja siseturu infosüsteem</i>	Tuleb meetmetes arvesse võtta.
<i>Muu</i>	//

4.4. Koostalitlusvõime hindamine

Digitaalne avalik teenus või digitaalsete avalike teenuste kategooria	Kirjeldus	Viide (viited) nõudele (nõuetele)	Koostalitleva Euroopa lahendus(ed) (EI KOHALDATA)	Muu(d) koostalitluslahendus(ed)
Sõidukite tööparameetrite ühtlustatud jälgimine tegelikus liikluses Euro 7 raames	Sõidukite tööparameetrite ühtlustatud jälgimine tegelikus liikluses Euro 7 raames	Artikkel 4	//	

Digitaalne avalik teenus 1

Hindamine	Meede (meetmed)	Võimalikud allesjäänud tõkked (kui see on asjakohane)
Kooskõla kehtivate digi- ja valdkondlike poliitikameetmetega		•
Korralduslikud meetmed digitaalsete avalike teenuste sujuvaks piiriüleseks osutamiseks	• Kehtestatakse meetmetega.	•
Meetmed, mis on võetud andmete ühise mõistmise	• Kehtestatakse meetmetega.	•

tagamiseks		
Ühiselt kokku lepitud avalike tehniliste kirjelduste ja standardite kasutamine	<ul style="list-style-type: none"> • Kehtestatakse meetmetega. 	•

4.5. Digimõõtme rakendamist toetavad meetmed

Meetme kirjeldus	Viide (viited) nõudele (nõuetele)	Komisjoni roll (kui see on asjakohane)	Kaasatavad osalejad (kui see on asjakohane)	Eeldatav ajakava (kui see on asjakohane)
Komisjon võtab meetmeid ühtsete tehniliste kirjelduste kehtestamiseks.	Artikkel 2 Artikkel 4	Komisjon võtab vastu asjakohased õigusaktid.	Liikmesriigid Ettevõtjad	//