



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 17. veebruar 2023
(OR. en)

6539/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0042(COD)

CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23

ETTEPANEK

Saatja: Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor

Kättesaamise kuupäev: 15. veebruar 2023

Saaja: Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär

Komisjoni dok nr: COM(2023) 88 final

Teema: Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242 seoses uute raskeveokite CO₂-heite normide karmistamisega ja aruandekohustuste lõimimisega ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2023) 88 final.

Lisatud: COM(2023) 88 final



Strasbourg, 14.2.2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242 seoses uute raskeveokite CO₂-heite normide karmistamisega ja aruandekohustuste lõimimisega ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

[Euroopa kliimamääruses](#), mis on komisjoni kliima- ja keskkonnaprobleemide lahendamise kohustust ette nägeva [Euroopa roheline kokkuleppe](#) üks põhielemente, on sätestatud ELi kohustus saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus ja suurem vahe-eesmärk vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet 1990. aasta tasemega võrreldes vähemalt 55 %. See on kooskõlas Pariisi kokkuleppe kohase ELi kohustusega võtta üleilmseid kliimameetmeid. Kriis, mis on seotud Venemaa sissetungiga Ukrainasse, suurendab veelgi vajadust vähendada ELi sõltuvust fossiilkütustest, nagu on rõhutatud [kavas „REPowerEU“](#), milles on sätestatud meetmed energia säästmiseks, tarnete mitmekesistamiseks, fossiilkütuste asendamiseks ning arukate investeeringute tegemiseks ja reformide elluviimiseks kõigis majandussektorites.

Ainuüksi maanteedtransport tekitab viiendiku ELi kasvuhoonegaaside koguheitest ja selle heide üha suureneb. Vajadus minna üle [heiteta liikuvusele](#) muutub veelgi suuremaks ja selgemaks, et vähendada võimalikult kiiresti ELi energiasõltuvust, võttes arvesse, et maanteedtranspordi sektoris tarbitakse ka kolmandik ELis tarbitavast lõppenergiast. Sellega seoses rõhutatakse kavas „REPowerEU“ vajadust suurendada energiasäästu ja -tõhusust transpordisektoris ning kiirendada üleminekut heiteta sõidukitele, milles fossiilkütuste asendamiseks kombineeritakse elektrifitseerimist saastevaba vesiniku kasutamisega.

Et saavutada need ulatuslikumad kliimaeesmärgid, võttis komisjon 2021. aasta juulis [paketi „Eesmärk 55“](#) osana vastu [terviklike poliitikaettepanekute paketi](#).

Transport tekitab ka rohkem kui kaks kolmandikku lämmastikuoksiidide koguheitest ja selle arvele langeb oluline osa (umbes 10 % või rohkem) muude saasteainete koguheitest. Just maanteedtransport tekitab endiselt märkimisväärse osa kõigi peamiste õhusaasteainete (v.a SO_x) heitest.

Ilma täiendavate meetmeteta ei aita see sektor piisavalt kaasa 2030. ja 2050. aasta kliima- ja nullsaaste eesmärkide saavutamisele ning ELi energiasõltuvuse vähendamisele. Kliimaeesmärgi kava ja paketi „Eesmärk 55“ aluseks olevate poliitikastenaariumide kohaselt on raskeveokite CO₂ heite vähendamiseks vaja seada suuremad eesmärgid koos kaubaveosüsteemide, sealhulgas ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku parandamise põhimõtetega.

Raskeveokite sektori arvel on rohkem kui veerand maanteedtranspordi tekitatavast kasvuhoonegaaside heitest ELis ja üle 6 % ELi kasvuhoonegaaside koguheitest. 2019. aastal oli raskeveokite kasvuhoonegaaside heide vastavalt 44 % ja 37 % suurem kui lennunduse ja meretranspordi koguheidest.

Üldiselt on autotööstus ELi majanduse jaoks keskse tähtsusega ja selle arvele langeb üle 7 % ELi SKPst. Sektor annab otseselt või kaudselt tööd 14,6 miljonile eurooplasele tootmise, müügi, ehituse ning hooldus- ja transporditeenuste valdkonnas. EL on üks maailma suurimaid mootorsõidukite tootjaid ja tal on selles sektoris tehnoloogiline juhtpositsioon. ELi autotööstuse investeeringud teadus- ja arendustegevusse ulatuvad 60,9 miljardi euronit aastas. Raskeveokite sektori tähtsus autotööstuses on märkimisväärne, kuna ELis asub palju suuri raskeveokite tootmiskohti. Kuigi ELis toodetakse aastas umbes 500 000 uut raskeveokit, s.o tunduvalt vähem kui sõiduautosid, on lisandväärtus toodetud ühiku kohta raskeveokite puhul oluliselt suurem.

Autotööstuses on käimas märkimisväärne struktuuriline ümberkujundamine, mis hõlmab muutusi puhtas tehnoloogias ja digitehnoloogias, eelkõige üleminekut sise põlemismootoritelt heiteta ja vähese heitega tehnoloogilistele lahendustele ning üha paremini ühendatud sõidukitele. Eesmärk peaks olema võimaldada autotööstusel hoida ja tugevdada oma juhtpositsiooni tulevikutehnoloogia valdkonnas.

Sektori CO₂ heidet aitavad kõige rohkem vähendada raskeveokite **CO₂ heite normid**. Käesoleva ettepaneku **üldeesmärk** on kehtestada uued heitenormid, et vähendada CO₂ heidet ja aidata kaasa üleminekule heiteta liikuvusele ELi 2030. aastaks seatud suuremate kliimaeesmärkide ja 2050. aastaks seatud ELi kliimanetraalsuse eesmärgi laiemas kontekstis.

Ettepanekul on **kolm erieesmärki**. Esimene eesmärk on **vähendada kulutõhusalt raskeveokite CO₂ heidet** kooskõlas ELi kliimaeesmärkidega ja aidata ühtlasi suurendada ELi energiajulgeolekut. Tulenevalt sõidukipargi uuendamise dünaamikast ja asjaolust, et raskeveokite CO₂ heite normide mõju sõidukipargi heite vähendamisele ei ole kohene, on pikaajalise eesmärgi saavutamiseks oluline võtta meetmeid varakult.

Teine erieesmärk on viia energiatõhusamate sõidukite laialdasema kasutuselevõtuga kaasnevad eelised Euroopa **veoettevõtjate ja kasutajateni**, kellest enamik on VKEd. Raskeveokite CO₂ heite normid ajendavad tootjaid suurendama heiteta sõidukite pakkumist, tänu millele võivad tarbijad saada kasu taskukohasematest heiteta sõidukimudelitest ja nende kasutamisest tulenevast märkimisväärsest energiasäästust, mis vähendab selliste sõidukite omamisega seotud kogukulusid.

Kolmas erieesmärk on tugevdada ELi juhtpositsiooni tööstuse, **tehnoloogia ja innovatsiooni valdkonnas**, suunates investeeringuid heiteta tehnoloogiasse. Kuigi autotööstus on edukalt välja töötanud kõrgtehnoloogilisi lahendusi sise põlemismootoriga sõidukite jaoks ning neid sõidukeid edukalt tootnud ja ülemaailmselt turustanud, tuleb suunata sektoris üha enam investeeringuid heiteta tehnoloogiasse, et olla käimasolevas üleilmses heiteta liikuvusele üleminekus juhtival kohal.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Algatus on tihedalt seotud paketi „Eesmärk 55“ raames vastu võetud ettepanekutega.

CO₂ heite normidega, millega tagatakse maanteetranspordiga seotud heite vähenemine, toetatakse liikmesriike jõupingutuste jagamise määruse kohaste eesmärkide saavutamisel. Nende normidega soodustatakse sõidukite elektrifitseerimist ning toetatakse seeläbi energiatõhususe eesmärke ja pakutakse täiendavat võimalust taastuvenergia kasutamiseks, et saavutada ka taastuvenergiaeesmärk. Ettepanek on ka kooskõlas Euroopa tuleviku konverentsi ettepanekutega, eelkõige ettepanekutega nr 3 ja 4 kliimamuutuste, energia ja transpordi kohta, milles rõhutatakse sõnaselgelt vajadust veelgi vähendada sõltuvust naftast ja gaasist ning edendada elektriautode kasutamist ja investeeringuid vajalikku laadimistaristusse.

CO₂ heite normid ning hoonete ja maanteetranspordiga seotud heitkogustega kauplemine täiendavad ilmselgelt üksteist. CO₂ heite normid mõjutavad kütusesäästlikumate ja heiteta sõidukite pakkumist, kuna nendega nähakse sõidukitootjatele ette nõuded seoses nende toodetavate sõidukitega. Heitkogustega kauplemise laiendamine puudutab kogu sõidukipargi kütusetarbimist. See võib suurendada nõudlust nii kütusesäästlikumate sõidukite kui ka heiteta sõidukite järele ning hõlbustada seega sõidukitootjatel CO₂-tõhususe eesmärkide saavutamist.

CO₂ heite normid, millega edendatakse uute heiteta sõidukite turuletoomist, täiendavad ka taastuvenergia direktiivi, millega hoogustatakse taastuvallikatest toodetud ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutuselevõttu sise põlemismootoriga sõidukite jaoks.

Samuti tekib oluline koostoime CO₂ heite normide ja heitkogustega kauplemise tõhustatud süsteemi (HKS) ning taastuvenergia direktiivi vahel. Heitkogustega kauplemise süsteem ja taastuvenergia direktiiv on aluseks CO₂ heite vähendamisele elektritootmises, mistõttu heiteta sõidukites, mille tootmist hoogustatakse CO₂ heite normidega, kasutatakse üha enam taastuvatest energiaallikatest saadud elektrit ning tagatakse seega kogu CO₂ heite (allikast ratasteni) vähenemine.

Oluline koostoime tekib ka Euro 7 kohase heitealase tüübikinnituse ettepanekuga, millega tagatakse, et kõik sõidukid on nii keskkonnahoidlikud kui tehnoloogiliselt ja majanduslikult võimalik. See on eriti oluline, sest isegi heiteta sõidukite puhul eraldub rehvidest mikroplasti ja pidurisüsteemidest osakesi. Tehakse ettepanek reguleerida seda heidet, mis ei ole heitgaas, Euro 7 heitenormidega.

Kuigi CO₂ heite normidega tagatakse heiteta sõidukite tarnimine, on **alternatiivkütuste taristu määrus** hädavajalik lisavahend, millega kõrvaldada taristu kasutuselevõttu takistavad turutõkked.

Energia maksustamine, investeerimine laadimis- ja tankimistaristusse, uus CO₂ heite hinnastamine ja ajakohastatud CO₂ heite normid tagavad tasakaalustatud ja kulutõhusa lähenemisviisi maanteetranspordi heite vähendamisele, võimaldavad kõrvaldada turutõkked ja -tõrked ning suurendada investorite kindlustunnet heiteta tehnoloogilistesse lahendustesse investeerimiseks.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesolev ettepanek on kooskõlas kõigi ELi meetmete ja tegevuspõhimõtetega ning aitab ELil saavutada 2030. aastaks seatud ambitsioonikama eesmärgi ning jõuda 2050. aastaks edukalt ja õiglaselt kliimanetraalsuseni, mis on seatud sihiks komisjoni teatises Euroopa roheline kokkuleppe kohta.

Koos ettepanekuga, mis on osa paketist „Eesmärk 55“, taasterahastust „NextGenerationEU“, kavast „REPowerEU“ ja mitmeaastasest finantsraamistikust aastateks 2021–2027, hõlbustab see rohe- ja digipööret, mille poole Euroopa püüdleb. Nende poliitikameetmete kombineerimisega seotakse kliimameetmed majanduskasvuga, mis kiirendab üleminekut keskkonnasäästlikule ja kestlikule majandusele. Algatus on kooskõlas ka liidu rohe- ja ringmajanduse ning kestliku ja aruka liikuvuse poliitika ning nullsaaste saavutamise tegevuskava eesmärkidega¹. Kuna heiteta raskeveokite kasutuselevõtu kiirendamise tulemusel väheneb õhusaaste, mis tuleb kasuks ka veele ja pinnasele tänu saasteainete vähenenud sadestumisele atmosfäärist, aitab algatus kaasa puhta õhu eesmärkide saavutamisele, sealhulgas rangemate õhukvaliteedinõuete kehtestamisele välisõhu kvaliteedi direktiivide kavandatud läbivaatamise raames².

Nagu on märgitud komisjoni teatises „**2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda**“,³ selgitab komisjon koostöös avaliku sektori asutuste, sidusrühmade ja sotsiaalpartneritega välja rohe- ja digipöörde üleminekuteed, millega toetada heiteta sõidukite tootmise laiendamist, alternatiivkütuste taristu kiiret kasutuselevõttu ning selleks vajalikku töötajate täiendus- ja ümberõpet. Rohelise kokkuleppe tööstuskavaga⁴ soodustatakse sellise Euroopa tööstuse konkurentsivõimet, mille toodang aitab saavutada netoheite puudumise, ja toetatakse kiiret

¹ COM(2021) 400 final.

² COM(2022) 542 final.

³ COM(2020) 350 final.

⁴ COM(2023) 62 final.

üleminekut kliimanetraalsusele. Selle kavaga tahetakse luua keskkond, mis aitaks paremini suurendada ELi suutlikkust luua tehnoloogiaid ja toota tooteid, mis aitavad saavutada netoheite puudumist ja on vajalikud ELi ambitsioonikate kliimaeesmärkide saavutamiseks.

Käesolev algatus on kooskõlas ka ELi teadus- ja innovatsioonipoliitikaga. Heiteta tehnoloogia arendamise toetamine on ette nähtud ka ELi teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammis, eelkõige programmi „Euroopa horisont“ partnerluste kaudu.

Algatus on kooskõlas heiteta ja vähese heitega sõidukite ning keskkonnahoidliku transpordi liidupoolse rahastamisega. Ühtekuuluvusfondi, Euroopa Regionaalarengu Fondi ja õiglase ülemineku fondi kaudu eraldatakse kokku 8,2 miljardit eurot keskkonnahoidliku linnatranspordi taristule, 5,1 miljardit eurot keskkonnahoidliku linnatranspordi veeremile, 1,1 miljardit eurot alternatiivkütuste taristule, 408 miljonit eurot linnatranspordi digiteerimisele (kasvuhoonegaaside heide) ja 141 miljonit eurot maanteetranspordi digiteerimisele (kasvuhoonegaaside heide). Lisaks antakse taaste- ja vastupidavusrahastust 7,7 miljardit eurot toetust keskkonnahoidliku linnatranspordi taristule, 5,4 miljardit eurot keskkonnahoidliku linnatranspordi veeremile, 60 miljonit eurot transpordi digitaliseerimiseks (kui selle üks eesmärk on vähendada linnatranspordi kasvuhoonegaaside heidet), 380 miljonit eurot transpordi digitaliseerimiseks (kui selle üks eesmärk on vähendada maanteetranspordi kasvuhoonegaaside heidet) ning 7,6 miljardit eurot heiteta või vähese heitega sõidukitele.

12. jaanuaril 2023 jõustus välisriigi subsiidiumide määrus. Need uued õigusnormid, mis kehtestati, et kõrvaldada välisriigi subsiidiumide põhjustatud moonutused, võimaldavad ELil jääda kaubandusele ja investeeringutele avatuks ning tagada samal ajal kõigile ühtsel turul tegutsevatele ettevõtjatele võrdsed võimalused.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Käesoleva ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikkel 192. Vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 191 ja artikli 192 lõikele 1 peab Euroopa Liit aitama saavutada muu hulgas järgmisi eesmärke: keskkonna säilitamine, kaitsmine ja selle kvaliteedi parandamine; meetmete edendamine rahvusvahelisel tasandil, et tegelda piirkondlike ja ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega ja eelkõige võidelda kliimamuutuste vastu. Nii määrus (EL) 2019/1242 kui ka määrus (EL) 2018/956 põhinevad ELi toimimise lepingu artiklil 192.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Kliimamuutused on piiriülene probleem, mida ei saa lahendada vaid riiklike või kohalike meetmetega. Kliimameetmeid tuleb koordineerida Euroopa tasandil ja võimaluse korral üleilmsel tasandil. ELi meetmed on Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttest lähtuvalt põhjendatud. Euroopa Liit on alates 1992. aastast teinud jõupingutusi, et töötada välja ühiseid lahendusi ning edendada üleilmseid kliimamuutuste vastu võitlemise meetmeid. ELi tasandi meetmed tagavad eelkõige 2030. aasta eesmärgi ja heite vähendamise pikaajaliste eesmärkide kulutõhusa saavutamise ning samal ajal õigluse ja keskkonnaeesmärkidele vastavuse. ELi toimimise lepingu artiklitega 191–193 kinnitatakse ja täpsustatakse ELi pädevust kliimamuutuste valdkonnas.

Tulenevalt 2030. aastaks seatud heite vähendamise eesmärgist ja 2050. aastaks seatud kliimanetraalsuse eesmärgist on vaja tugevamaid ELi meetmeid, et tagada maanteetranspordisektori piisavalt suur osa nende eesmärkide saavutamises.

Kuigi riikliku, piirkondliku ja kohaliku tasandi algatused võivad luua sünergiat, ei ole need üksinda piisavad, võttes arvesse ka autokaubaveo rahvusvahelisust. Kui ELi tasandil ei võeta koordineeritud meetmeid, tekib siseturu killustumise oht, mis tuleneb riiklike süsteemide mitmekesisusest ning eesmärkide taseme ja kavandamisparameetrite erinevustest. Eraldi võetuna kujutaksid üksikud liikmesriigid endast ka liiga väikest turgu, et hoogustada muutusi tööstusharu tasandil ja saavutada mastaabisääst.

- **Proportsionaalsus**

Käesoleva ettepanekuga muudetakse kehtivaid raskeveokite CO₂ heite norme, et aidata kaasa kliimamääruses sätestatud kliimaeesmärkide saavutamisele. Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas, sest see ei lähe liidu kasvuhoonegaaside heite kulutõhusa vähendamise eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale ning tagab samal ajal õigluse ja keskkonnaeesmärkidele vastavuse. Kavandatud kasu kaalub üles ettepanekuga kaasnevad prognoositavad lisakulud.

- **Vahendi valik**

Ettepanekuga nähakse ette määruse (EL) 2019/1242 muutmise ja seepärast on ainus sobiv õiguslik vahend määrus.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

Raskeveokite CO₂ heite normide määrus (EL) 2019/1242 võeti vastu ja see jõustus 2019. aastal. Sellega kehtestati uued siduvad CO₂ heite sihttasemed, mida hakatakse kohaldama alates 2025. aastast. Nende sätete tõhusat kohaldamist ei ole praeguses etapis võimalik hinnata.

Muutmise on siiski vajalik, et viia määrus kooskõlla Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkidega ja Euroopa kliimamääruse kohaste rangemate heite vähendamise eesmärkidega. Nende muudatuste kohta koostati mõjuhinnang.

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Tõendite kogumiseks ja suurema läbipaistvuse tagamiseks korraldas komisjon 20. detsembrist 2021 kuni 14. märtsini 2022 avaliku konsultatsiooni. Üksikasjalik kokkuvõte ja tulemused on esitatud käesoleva ettepaneku mõjuhinnangu 2. lisas. Täpsemalt küsis komisjon tagasisidet järgmistelt sidusrühmadelt: liikmesriigid (riiklikud, piirkondlikud ametiasutused), sõidukitootjad, komponentide ja materjalide tarnijad, sõidukite ostjad (erasektor, ettevõtjad, sõidukiparkide haldajad), energiatarnijad, valitsusvälised keskkonna-, transpordi- ja tarbijakaitseorganisatsioonid, sotsiaalpartnerid, teadus- ja akadeemilised ringkonnad.

Lisaks avalikule konsultatsioonile küsiti tagasisidet ka järgmiste vahendite abil: i) kohtumised asjaomaste ettevõtjate ühenduste, sõidukitootjate, komponentide ja materjalide tarnijate, veoettevõtjate ja valitsusväliste organisatsioonidega; ii) sidusrühmade või liikmesriikide ametiasutuste esitatud seisukohavõtted. Peamised tulemused võib kokku võtta järgmiselt.

Enamik vastanutest toetas eesmärki „vähendada uute raskeveokite CO₂ heidet kulutõhusal viisil kooskõlas nii 2030. aasta üldise kliimaeesmärgiga (vähemalt 55 %) kui ka 2050. aastaks seatud kliimanetraalsuse eesmärgiga“.

Ülejäänud kahte eesmärki („vähendada ELi energiatarbimist ja sõltuvust fossiilkütuste impordist“ ning „tugevdada tehnilist ja tööstuslikku juhtpositsiooni ning soodustada tööhõivet

raskeveokite ELi väärtusahelas“) toetas samuti enamik vastanutest, kuid toetajaid oli vähem kui esimesel eesmärgil.

Kohaldamisalaga seoses toetas enamik vastanud sidusrühmi uute sihttasemete seadmist üle 7,5 tonni kaaluvatele veoautodele ning linna- ja kaugbussidele.

Sihttasemetega seoses avaldati konsultatsiooni käigus üldist toetust nende karmistamisele nii pikas kui ka lühikeses perspektiivis. Valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid ja heiteta sõidukite tootjad soovisid kõige suuremate eesmärkide seadmist, samal ajal kui sõidukitootjad, veoettevõtjad, komponentide tarnijad ja kütusetarnijad toetasid väiksemaid eesmärke. Normide kehtestamist haagistele ja poolhaagistele pidasid oluliseks kõik sidusrühmad, välja arvatud pooled veoettevõtjad, kelle arvamused läksid selles küsimuses lahku. Erisuguseid seisukohti esitati ka võimaliku mehhanismi kohta, millega võetakse CO₂ heite sihttaseme saavutamise hindamisel arvesse taastuvallikatest toodetud ja vähese CO₂ heitega kütuseid.

- **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju kvantitatiivseks hindamiseks tugineti mõjuhindangus mitmele PRIMESi mudeli jaoks välja töötatud stsenaariumile. Seda analüüsi täiendati muude modelleerimisvahenditega, nagu E3ME ja Teadusuuringute Ühis keskuse mudel DIONE.

Uute raskeveokite pargi kasvuhoonegaaside heite ja muude omaduste seireandmed saadi määruse (EL) 2018/956 alusel liikmesriikide ja tootjate esitatud ning Euroopa Keskkonnaameti (EEA) kogutud iga-aastastest seireandmetest.

Lisateavet koguti väliste töövõtjatega sõlmitud teenuste osutamise lepingute kaudu.

- **Mõjuhindang**

Mõju hindamisel võeti aluseks integreeritud modelleerimisstsenaariumid, mis kajastavad eri poliitikameetmete koosmõju ettevõtjatele, et tagada 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärkide poole liikumisel vastastikune täiendavus, kooskõla ja tulemuslikkus. Neis stsenaariumides võetakse arvesse 2021. aasta juulis õigusaktide paketi „Eesmärk 55“ raames välja pakutud poliitikameetmeid ja uuemat kava „REPowerEU“ ning kavandatud uusi Euro 7 norme.

Lisaks on käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhindang ette valmistatud ja koostatud kooskõlas kohaldatavate parema õigusloome suunistega. Õiguskontrollikomitee esitas selle kohta 16. septembril 2022 negatiivse arvamuse. Pärast selle uuesti esitamist esitas õiguskontrollikomitee 6. detsembril 2022 reservatsioonidega positiivse arvamuse.

Õiguskontrollikomitee soovitatud parandused on lisatud lõplikku versiooni.

Need hõlmavad eelkõige järgmisi põhiküsimusi:

- selle allesjäänud CO₂ heite vähendamise mahajäämuse väljaselgitamine, mida algatusega soovitakse vähendada;
- lähtestsenaariumi täiendav kirjeldus;
- lisateave üldkulude ja -tulude kohta kõige asjakohasemate variantide kombinatsioonide puhul ning nende proportsionaalsuse kohta;
- selgitused eelistatud poliitikavariandi kohta;
- arutelu peamiste tehnoloogiate ja toetavate taristute võimalikust alakasutusest tulenevate piirangute ja riskide üle, sealhulgas tulemusi mõjutavate ebakindlate asjaolude täiendav analüüs;

- raskeveokite sektori rahvusvahelise konkurentsivõime edasiarendamine.

Poliitikavariandid

Mõju hindamisel analüüsiti teemadeks jaotatud poliitikavariante kindlaks tehtud probleemide lahendamiseks ja poliitikaeesmärkide saavutamiseks.

- 1) Uute raskeveokite CO₂ heite sihttasemed (kohaldamisala, tasemed, ajakava, meetodid).

Sihttasemete puhul hõlmavad kaalutud poliitikavariandid kolme trajektoori kuni 2040. aastani, kajastades ka eesmärki vähendada transpordist tulenevat heidet 2050. aastaks 90 %.

Selleks et aidata saavutada 2030. aastaks seatud üldist suuremat eesmärki ja 2050. aastaks seatud kliimanetraalsuse eesmärki, määrati eelistatud poliitikavariandina kindlaks kogu ELi sõidukipargi CO₂ heite sihttasemete märkimisväärne karmistamine uute raskeveokite puhul alates 2030. aastast ja nende kohaldamisala laiendamine. See annab vajaliku suuna heiteta sõidukite turuletoomise kiirendamiseks, toob kasu sõidukikasutajatele ning soodustab innovatsiooni ja kindlustab tehnoloogilise juhtpositsiooni, piirates samal ajal tootjate kulude kasvu. Raskeveokite heitenormid aitavad vähendada ka õhusaasteaineid.

Sihttasemete karmistamise ajakava puhul on eelistatud poliitikavariant säilitada regulatiivne lähenemisviis, mille kohaselt kehtestatakse üha madalamad sihttasemed iga viie aasta järel, et võtta arvesse autotööstuse arengutsükleid.

Võimalik tulu ülemäärase heite maksust jääks ELi üldeelarve osaks. Teised kaalutud poliitikavariandid suurendaksid märkimisväärselt halduskoormust, kuid ei tooks üleminekuprotsessis autotööstusele otsest kasu.

Kehtestatakse nii ELis kui ka väljaspool ELi asuvate väiketootjate võimalus tugineda erandile.

- 2) Konkreetsed stiimulid heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtuks.

Seoses heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriva mehhanismiga kaaluti erinevaid võimalusi, seda nii mehhanismi liigi kui ka sellega hõlmatud sõidukitüüpide koha pealt. Eelistatud poliitikavariant on kaotada alates 2030. aastast heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu stimuleerimise kava, kuna heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu hoogustavad alates sellest kuupäevast kohaldatavad rangemad CO₂ heite sihttasemed. See teeniks ka õigusakti lihtsustamise eesmärki ja hoiaks ära õigusakti tulemuslikkuse vähenemise ohu.

- 3) Mehhanism, millega võetakse arvesse taastuvallikatest toodetud ja vähese CO₂ heitega kütuste võimalikku osa arvessevõtmiseks eesmärgi saavutamise hindamisel.

Sellega seoses kaaluti kahte võimalust: CO₂ heite paranduskoefitsienti ja arvestusskeemi. Eelistatud poliitikavariandina otsustati siiski sellist arvessevõtmise mehhanismi mitte kasutusele võtta, kuna see ei oleks kulutõhus ei tootjate, ettevõtjate ega ühiskonna jaoks tervikuna, hõlmutaks eri osaliste vastutust eesmärkide saavutamisel, vähendaks tõhusust ning suurendaks halduskoormust ja keerukust. Taastuvallikatest toodetud ja vähese CO₂ heitega kütuste kasutamist edendatakse taastuenergia direktiivi, ELi heitkogustega kauplemise süsteemi ja energia maksustamise direktiivi muutmise kaudu.

• **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

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

Võrreldes kehtiva määrusega ei suurenda ettepanek eeldatavasti ettevõtjate ja kodanike halduskulusid. Selleks, et õigusakti veelgi lihtsustada, tehakse ettepanek kaotada alates 2030. aastast üks kehtiv säte, st heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism, ning tehakse ettepanek kehtestada erand väiketootjatele.

- **Põhiõigused**

Ettepanekus austatakse põhiõigusi ja järgitakse eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas⁵ tunnustatud põhimõtteid. Ettepanek aitab eelkõige kaasa eesmärgile tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse vastavalt kestliku arengu põhimõttele, nagu on sätestatud Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 37.

4. MÕJU EELARVELE

Raskeveokite CO₂ heite eri andmestike analüüs ja töötlemine on CO₂ heite normide rakendamise ja täitmise tagamise olulised elemendid. Võttes arvesse nende andmestike analüüsi ja töötlemisega seotud olulisi õiguslikke tagajärgi, on vaja teha jõupingutusi, et tagada andmete õigsus ja usaldusväärsus. Komisjon ja Euroopa Keskkonnaamet vajavad selleks täiendavaid rahalisi vahendeid. Eelarvele avalduvat mõju kirjeldatakse üksikasjalikult finantsselgituses.

5. MUU TEAVE

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

Määruse (EL) 2019/1242 rakendamise jälgimiseks on juba olemas hästi toimiv süsteem. Liikmesriigid ja tootjad esitavad komisjonile igal aastal aruande uute registreeritud raskeveokite CO₂ heite ja kütusekulu kohta.

Komisjon, keda toetab Euroopa Keskkonnaamet, avaldab igal aastal eelmise aruandlusperioodi lõplikud seireandmed, sealhulgas tootjapõhised andmed CO₂ sihttasemetele või CO₂ heite trajektoorile vastavuse kohta. Õigusakti kohaldamisel tuginetakse edaspidigi sellele hästi toimivale järelevalve ja nõuetele vastavuse tagamise raamistikule.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Artikli 1 lõige 1: artikli 1 „Reguleerimisese ja eesmärgid“ muutmine

Artiklit 1 muudetakse, et selgitada, et ettepanekus sätestatakse ka uute raskeveokite teatavate andmete seire ja aruandluse nõue.

Artikli 1 lõige 2: artikli 2 „Kohaldamisala“ muutmine

Artiklit 2 muudetakse, et laiendada määruse kohaldamisala nii, et see võrduks määruse 2018/956 laiema kohaldamisalaga, hõlmates nüüd ka haagised, linna- ja kaugbussid ning muud liiki veoautod. Viited direktiivile 2007/46/EÜ⁶ (tüübikinnituse raamdirektiiv), mis tunnustati kehtetuks alates 1. septembrist 2020, asendatakse viidetega tüübikinnituse määrusele (EL) 2018/858,⁷ mida kohaldatakse alates nimetatud kuupäevast. CO₂ heite sihttasemeid ei

⁵ ELT C 326, 26.10.2012, lk 391.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta.

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike

kohaldada sõidukite suhtes, mis on projekteeritud ja konstrueeritud või kohandatud kasutamiseks tsiviilkaitses, tuletõrjes ning korrakaitsejõududes.

Artikli 1 lõige 3: artikli 3 „Mõisted“ muutmine

Teatavaid mõisteid ja/või määratlusi ajakohastatakse või lisatakse uusi.

Artikli 1 lõige 4: uued artiklid 3a ja 3b

Lisatakse artikkel 3a, milles sätestatakse, kui palju tuleb liidu uute raskeveokite pargi CO₂ eriheidet teatavatel aastatel vähendada, ning määratakse kindlaks, kuidas need sihttasemed raskeveokite allrühmade vahel jaotatakse.

Selles selgitatakse ka, et neid sihttasemeid ei kohaldata eriotstarbeliste sõidukite, maastikusõidukite, eriotstarbeliste maastikusõidukite ja eriotstarbeliste veokite, näiteks liikurkraanade, metsa- ja põllutöödel kasutatavate sõidukite suhtes.

Artiklis 3b on sätestatud liidu uute haagiste pargiga seotud CO₂ heite nõuded ja heiteta sõidukite eesmärgid linnabusside puhul. Seda heiteta sõiduki eesmärki ei kohaldata busside suhtes, mida kasutatakse reisijate piirkondlikuks ja pikamaaveoks, mille suhtes kohaldatakse üksnes artiklis 3a sätestatud CO₂ heite vähendamise eesmärke.

Artikli 1 lõige 6: artikli 5 „Heiteta ja vähese heitega raskeveokid“ muutmine

Artiklit 5 muudetakse, et kaotada alates 2029. aastast heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu stimuleerimise kava.

Artikli 1 lõige 7: artikli 6 „Tootja CO₂ eriheite sihttase“ muutmine

Artiklit 6 muudetakse, et lisada tootja CO₂ eriheite sihttaseme hulka haagistega seotud CO₂ heide ja heiteta sõiduki eesmärk busside puhul.

Artikli 1 lõige 8: uued artiklid 6a „Sõidukite ülekandmine tootjate vahel“ ja 6b „Sõidukite väiketootjatele tehtav erand“

Lisatakse uus artikkel 6a, millega antakse tootjatele võimalus kanda teatavatel tingimustel omavahel üle üksiksõidukeid, et arvutada nende keskmine CO₂ eriheide.

Lisatakse uus artikkel 6b, millega vabastatakse tootjad, kes registreerivad ELis vähem kui 100 uut raskeveokit, CO₂ heite sihttaseme järgimise nõudest.

Artikli 1 lõige 9: artikli 7 „Heiteühikud ja heitevõlad“ muutmine

Artiklit 7 muudetakse, et võimaldada tootjatel võtta heiteühikuid või heitevõlgu arvesse ka pärast 2029. aasta aruandlusperioodi. CO₂ heite vähendamise trajektoor määratakse kindlaks ka 2030.–2040. aasta aruandlusperioodiks.

Artikli 1 lõige 10: uued artiklid 7a „Sõidukite omistamine tootjale“ ja 7b „M-kategooria sõidukite keskmise CO₂ -eriheite arvutamine“

Lisatakse artikkel 7a, et sätestada, kuidas omistatakse registreeritud sõidukid tootjale vastavushindamise eesmärgil. Lisatakse uus artikkel 7b, et sätestada, kuidas arvutatakse M-kategooria sõidukite keskmine CO₂ eriheide juhul, kui esimese etapi sõiduki tootja ei ole komplekteeritud sõiduki tootja.

Artikli 1 lõige 12: artikli 9 „Seireandmete kontrollimine“ muutmine

tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ.

Artiklit 9 muudetakse, et hõlmata täiendavad juhud, mil tüübikinnitusasutused ja tootjad peavad teatama komisjonile kõikidest kõrvalekalletest esitatud andmetest.

Artikli 1 lõige 13: artikli 10 „CO₂ -võrdlusheite hindamine“ muutmine

Artiklit 10 muudetakse, et hõlmata laiendatud kohaldamisalasse lisatud sõidukite allrühmade CO₂ võrdlusheite hindamine.

Artikli 1 lõige 14: artikli 11 „Andmete avaldamine ja tootja tegevus“ muutmine

Lisatakse uus lõige, et võimaldada komisjonil täiendada samas artiklis osutatud rakendusakte, kui võrdlusheidet tuleb CO₂ heite kindlaksmääramise menetluse muudatuste tõttu kohandada.

Artikli 1 lõige 15: artikli 13 „Kasutuselolevate raskeveokite CO₂ -heite kontrollimine“ muutmine

Artikli 13 lõikele 3 lisatakse lause, milles sätestatakse vastutava tüübikinnitusasutuse kohustus esitada parandatud andmetega parandusteatis ning edastada see komisjonile ja asjaomastele isikutele, kui tüübikinnitusdokumentides sisalduvaid andmeid ei saa määruse (EL) 2018/858 alusel parandada.

Artikli 1 lõige 16: uued artiklid 13a–13f

Artiklitega 13a–13f võetakse muudetud määrusesse (EL) 2019/1242 üle määruse (EL) 2018/956 artiklid 4–9.

Uus artikkel 13a „Liikmesriikide poolne seire ja aruandlus“

Lisatakse uus artikkel 13a, mis vastab suures osas määruse (EL) 2018/956 artiklile 4 ja milles sätestatakse liikmesriikide kohustus teha teatavate uusi raskeveokeid käsitlevate andmete seiret ja esitada neid sisaldavad aruanded.

Uus artikkel 13b „Tootjate või muude üksuste poolne seire ja aruandlus“

Lisatakse uus artikkel 13b, mis vastab suures osas määruse (EL) 2018/956 artiklile 5 ja millega sätestatakse tootjate või muude üksuste kohustus teha teatavate uusi raskeveokeid käsitlevate andmete seiret ja esitada neid sisaldavad aruanded. Lisatakse uus lõige, milles selgitatakse raskeveokite näitajate kindlaksmääramise eest vastutavate tootjate ja muude üksuste kohustusi.

Uus artikkel 13c „Raskeveokite andmete keskregister“

Lisatakse uus artikkel 13c, mis vastab suures osas määruse (EL) 2018/956 artiklile 6 ja milles sätestatakse komisjoni kohustus pidada ja ajakohastada keskregistrit.

Uus artikkel 13d „Vastavuskontrolli teekatsetuste tulemuste seire“

Lisatakse uus artikkel 13d, mis vastab suures osas määruse (EL) 2018/956 artiklile 7 ja milles sätestatakse komisjoni kohustus teha vastavuskontrolli teekatsetuste tulemuste seiret kooskõlas määruse (EL) 2018/956 artikliga 7.

Uus artikkel 13e „Andmekvaliteet“

Lisatakse uus artikkel 13e, mis vastab suures osas määruse (EL) 2018/956 artiklile 8 ja milles sätestatakse komisjoni, pädevate asutuste ja tootjate kohustus tagada andmete kvaliteet komisjoni poolt vastu võetava rakendusakti alusel.

Uus artikkel 13f „Haldustrahvid“

Lisatakse haldustrahve käsitlev uus artikkel 13f, mis vastab määruse (EL) 2018/956 artiklile 9.

Artikli 1 lõige 17: artikli 14 „Lisade muutmine“ muutmine

Artiklis 14 määratakse kindlaks kõik komisjoni õigused muuta lisade tehnilisi elemente delegeeritud õigusaktidega. Sellesse koondatakse varem määrustes (EL) 2018/956 ja 2019/1242 sätestatud õigused ning lisatakse uued õigused, mis on osutunud vajalikuks kavandatava määruse kohaldamisala laiendamise pärast.

Artikli 1 lõige 18: artikli 15 „Läbivaatamine ja aruandlus“ muutmine

Artiklis 15 soovitatakse vaadata kavandatud määrus läbi 2028. aastal.

Artikli 1 lõige 19: artikli 17 „Delegeeritud volituste rakendamine“ muutmine

Lõikeid 2, 3 ja 6 ajakohastatakse, et lisada viited õigustele, mis sisalduvad lisatavates artiklites, millega võetakse üle endine määrus (EL) 2018/956 seire ja aruandluse kohta.

Artikliga 2 tunnistatakse määrus (EL) 2018/956 kehtetuks.

Artiklis 3 sätestatakse käesoleva määruse jõustumise kuupäev.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242 seoses uute raskeveokite CO₂-heite normide karmistamisega ja aruandekohustuste lõimimisega ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Kliima- ja keskkonnaprobleemide lahendamine ning 2015. aasta detsembris ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkide saavutamine on kesksel kohal teatises „Euroopa roheline kokkulepe“, mille komisjon võttis vastu 11. detsembril 2019³. Võttes arvesse COVID-19 pandeemia väga tugevat mõju liidu kodanike tervisele ja majanduslikule heaolule, on Euroopa roheline kokkuleppe vajalikkus ja väärtus üksnes kasvanud.
- (2) Euroopa rohelises kokkuleppes on esitatud ulatuslikud üksteist vastastikku tugevdavad meetmed ja algatused, mille eesmärk on saavutada liidus 2050. aastaks kliimanetraalsus, ning uus majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Samuti on selle eesmärk kaitsta, säilitada ja suurendada liidu looduskapitali ning kaitsta kodanike tervist ja heaolu keskkonnaga seotud ohtude ja mõju eest. Samas mõjutab see üleminek naisi ja mehi erinevalt ning avaldab eriti suurt mõju teatavatele ebasoodsas olukorras olevatele rühmadele, nagu eakamad inimesed, puuetega inimesed ja rassilise või etnilise vähemuse taustaga inimesed. Seepärast tuleb tagada, et üleminek oleks õiglane ja kaasav, nii et kedagi ei jäetaks kõrvale.

¹ ELT C [...], [...], lk [...].

² ELT C [...], [...], lk [...].

³ Komisjoni teatis „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final, 11. detsember 2019).

- (3) 17. detsembril 2020. aastal ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni sekretariaadile esitatud ajakohastatud riiklikult kindlaksmääratud panusega on liit võtnud kohustuse vähendada 2030. aastaks liidu kasvuhoonegaaside netoheidet kogu majanduses tervikuna vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.
- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/1119⁴ sätestas liit oma õiguses eesmärgi saavutada 2050. aastaks kogu majanduses kliimaneutraalsus. Kõnealuse määrusega on kehtestatud ka siduv kohustus vähendada liidusisest kasvuhoonegaaside netoheidet (heide pärast seotud koguste mahaarvamist) 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.
- (5) Kõik majandussektorid, sealhulgas maanteetranspordisektor, peaksid heite vähendamisele kaasa aitama.
- (6) Euroopa Komisjoni 2021. aastal vastu võetud õigusaktide paketi „Eesmärk 55“ siht on kehtestada kasvuhoonegaaside netoheite vähendamise eesmärk 2030. aastaks. See hõlmab mitmesuguseid poliitikavaldkondi. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1242 läbivaatamine⁵ on kõnealuse paketi lahutamatu osa.
- (7) Teatises „REPowerEU“⁶ esitati kava, mille eesmärk on muuta liit aegsasti enne käesoleva kümnendi lõppu sõltumatuks Venemaa fossiilkütustest. Teatises rõhutatakse muu hulgas seda, kui oluline on veelgi suurendada tõhusust ja vähendada fossiilkütuste kasutamist transpordisektoris, kus on fossiilkütuste asendamiseks võimalik kombineerida elektrifitseerimist ja taastuvallikatest toodetud vesiniku kasutamist.
- (8) Selleks et aidata vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja järgida seejuures energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet, on vaja karmistada määruises (EL) 2019/1242 raskeveokite jaoks sätestatud vähendamisnõudeid. Samuti tuleb ette näha selge tee heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsuse eesmärk.
- (9) Rangemad CO₂-heite vähendamise nõuded peaksid soodustama heiteta sõidukite kasutuselevõttu liidu turul, millega tekib kasu kasutajatele ja kodanikele õhukvaliteedi ja energiasäästu seisukohast ning tagatakse jätkuv innovatsioon autotööstuse väärtusahelas. Heiteta sõidukite hulka kuuluvad praegu akutoitega elektrisõidukid ning kütuseelemendiga ja muud vesinikkütusega töötavad sõidukid, ning uuendusliku tehnoloogia väljatöötamine jätkub.
- (10) Eeltoodust lähtuvalt tuleks uutele raskeveokitele kehtestada uued rangemad CO₂-heite vähendamise eesmärgid alates 2030. aastast. Need eesmärgid tuleks kehtestada tasemel, mis annab tugeva signaali liidu turul heiteta sõidukite kasutuselevõtu kiirendamiseks ja heitevaba tehnoloogia valdkonnas innovatsiooni kulutõhusaks stimuleerimiseks.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂ heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

⁶ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Kava „REPowerEU““ (COM(2022) 230 final, 18. mai 2022).

- (11) Ajakohastatud uue tööstusstrateegiaga⁷ nähakse ette rohe- ja digipöörde juhiste koostamine koostöös tööstussektori, avaliku sektori asutuste, sotsiaalpartnerite ja muude sidusrühmadega. Seega töötatakse autotööstuse väärtusahelas toimuva üleminekuga seoses välja üleminekukava liikuvuse ökosüsteemi jaoks. Selles kavas pööratakse erilist tähelepanu autotööstuse tarneahelas tegutsevatele väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele ning sotsiaalpartneritega konsulteerimisele, sealhulgas liikmesriikide tasandil, ning tuginetakse Euroopa oskuste tegevuskavale, sealhulgas sellistele algatustele nagu oskuste pakt, et kaasata erasektor ja muud sidusrühmad rohe- ja digipöördedega seonduvasse Euroopa tööjõu täiendus- ja ümberõppesse, ning talendiotsingumehhanism, mis kuulub ELi piirkondades talentide rakendamist käsitleva algatuse raamesse. Kavas käsitletakse ka asjakohaseid Euroopa ja riikliku tasandi meetmeid ja stiimuleid, et edendada heiteta sõidukite taskukohasust. Näiteks võib see sisaldada võimalust, et liikmesriigid saavad kasutada kavandatud kliimameetmete sotsiaalfondi, et aidata mikroettevõtjatel soetada heiteta veokeid.

Rohelise kokkuleppe tööstuskavaga⁸ soodustatakse sellise Euroopa tööstuse konkurentsivõimet, mille toodang aitab saavutada netoheite puudumise, ja toetatakse kiiret üleminekut kliimanetraalsusele. Selle kavaga tahetakse luua keskkond, mis aitaks paremini suurendada ELi suutlikkust luua tehnoloogiaid ja toota tooteid, mis aitavad saavutada netoheite puudumist ja on vajalikud ELi ambitsioonikate kliimameetmete saavutamiseks.

- (12) Kogu liidu sõidukiparki hõlmavaid eesmärke tuleb täiendada vajaliku laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtmisega, nagu on kirjeldatud komisjoni ettepanekus alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva määruse kohta⁹.
- (13) Kliimanetraalsusele üleminek nõuab märkimisväärsed investeeringuid elektrivõrkudesse, sealhulgas nende võimsuse ja vastupidavuse parandamiseks, energia paremaks salvestamiseks ning täiendavate ühenduste tegemiseks. Mis puudutab raskeveokeid, siis artiklis 3a 2030. aastaks soovitatud sihttasemete puhul on heiteta sõidukite osakaal kõigist teedel liikuvatel sõidukitel ning sektori elektritarbimine endiselt piiratud. Seega on endiselt piiratud ka sellega seotud mõju elektrivõrgule.
- (14) Tootjatele tuleks võimaldada piisavat paindlikkust oma sõidukipargi järkjärgulisel kohandamisel, et tagada üleminek heiteta sõidukitele kulutõhusal viisil, ning seepärast on asjakohane jätkata sihttasemete vähendamist viieaastaste etappide kaupa.
- (15) Kuna kogu sõidukipargi struktuur on heterogeenne, ei ole võimalik täielikult prognoosida, kas tehnoloogiline areng on kõigi nišikasutuste puhul piisavalt kiire tagamaks, et heiteta väljalasketoru tehnoloogia on elujõuline valik. Sealhulgas võivad olla kasutused (näiteks kaugveod raskeveokiga konkreetset tüüpi maastikul või konkreetsetes ilmastikutingimustes, bussid ja veoautod kriitilise tähtsusega turva- ja ohutusrakendustes), mida heiteta väljalasketoru tehnoloogiaga teostada ei saa. Kõnealused sõidukid peaksid kogu raskeveokipargist moodustama piiratud osa. Neil

⁷ Komisjoni teatis „2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda“ (COM(2021) 350 final, 5. mai 2021).

⁸ COM(2023) 62 final.

⁹ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (COM(2021) 559 final, 14. juuli 2021).

kaalutlustel tuleks 2040. aasta eesmärgis jätta veidi ruumi, et võtta arvesse tehnoloogia arengut, mis võib edaspidi toimuda.

- (16) Avaliku sektori või võrgustikusektori hankijad peaksid I lisa punktis 4.2 osutatud sõidukite ostmiseks või kasutamiseks lepingute sõlmimisel arvesse võtma tarnekindlust ja järgima dokumenti „Suunised kolmandate riikide pakkujate ja kaupade osalemise kohta ELi hanketurul“ (C(2019) 5494 final).
- (17) Tulenevalt liidu sõidukipargi heite sihttasemete karmistamisest alates 2030. aastast peavad tootjad tooma liidu turule oluliselt rohkem heiteta sõidukeid. Seepärast ei täidaks heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism enam oma algset eesmärki ja ohustaks määruse (EL) 2019/1242 tulemuslikkust. Seega tuleks heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism alates 2030. aastast kaotada.
- (18) Määruse (EL) 2019/1242 artikli 15 lõike 4 kohaselt hinnati võimalust suunata ülemäärase heite eritasust saadav tulu sihtotstarbelisse fondi või asjaomasesse programmi ja jõuti järeldusele, et see suurendaks märkimisväärselt halduskoormust, kuid ei tooks üleminekuprotsessis autotööstusele otsest kasu. Seepärast tuleks ülemäärase heite eritasust saadavat tulu jätkuvalt kajastada tuluna liidu üldeelarves, nagu on sätestatud määruse (EL) 2019/1242 artikli 8 lõikes 4.
- (19) Reguleerimiseset tuleks laiendada nii, et see hõlmaks ka käesoleva määrusega määrusesse (EL) 2019/1242 lõimitud seire- ja aruandluskohustust.
- (20) Määrust (EL) 2019/1242 tuleks muuta, nii et selle kohaldamisala oleks sama, mis Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusel (EL) 2018/956¹⁰.
- (21) Nende sõidukite puhul, mis ei kuulu sõidukite tüübikinnitust reguleerivate õigusaktide kohaldamisalasse, näiteks põllumajandus- ja metsatraktorid, relvajõududele kasutamiseks projekteeritud ja ehitatud sõidukid ning roomikmasinad, ei ole CO₂-heide kindlaks määratud ning seepärast ei pea need sõidukid vastama käesoleva määrusega kehtestatud CO₂-heite sihttasemetele.

Samuti tuleks käesoleva määrusega kehtestatud CO₂-heite sihttasemele vastavuse suhtes teha erand selliste tsiviilkaitses, tuletõrjes ja korrakaitsejõududes kasutamiseks ning kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks projekteeritud ja konstrueeritud või kohandatud sõidukite puhul, mis on saanud vabatahtliku tüübikinnituse, et ei tekiks põhjust sellistele sõidukitele edaspidi vabatahtlikku tüübikinnitust mitte anda, millel oleks negatiivne mõju ohutusele ja keskkonnale, välja arvatud juhul, kui tootja taotleb nende sõidukite lisamist.

Samuti peaks liikmesriikidel olema õigus teha sihttasemele vastavuse suhtes erand nende sõidukite puhul, mis ei ole spetsiaalselt projekteeritud tsiviilkaitses, tuletõrjes, korrakaitsejõududes, või relvajõududes kasutamiseks või kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks, kuid on selleks registreeritud, näiteks tavalised bussid, millega veetakse politseitöötajaid või kaitseväelasi; liikmesriik peaks kinnitama, et selline erand on kooskõlas avalike huvidega.

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT L 173, 9.7.2018, lk 1).

Teatavate tüübikinnitusega sõidukite rühmade puhul ei ole CO₂-heide tehnilistel põhjustel veel kindlaks tehtud ning need sõidukid ei pea vastama käesolevas määruses sätestatud CO₂-heide sihttasemele. Need on näiteks eriotstarbelised sõidukid, nagu liikurkraanad, mitmesuguseid hüdraulikaseadmeid kandvad sõidukid või erakorralisteks raskevedudeks ettenähtud sõidukid, maastikusõidukid nagu teatavad kaevandamisel, metsa- ja põllutöödel kasutatavad sõidukid, ning muud mittestandardse telgede konfiguratsiooniga sõidukid, näiteks sõidukid, millel on rohkem kui neli telge või rohkem kui kaks veotelge, väikebussid täismassiga alla 7,5 t ja väikeveokid täismassiga alla 5 t.

Eriotstarbeliste veokite, näiteks prügiautode, kallurite ja betoonisegurautode puhul ei peaks endiselt erandina tootjate keskmist CO₂-eriheidet arvutama.

- (22) Kasutusele tuleks võtta teatavad määratlused, et ühtlustada terminoloogiat sõidukite tüübikinnitust käsitlevate õigusaktidega, eriti Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858¹¹ ja komisjoni määrusega (EL) nr 2017/2400¹².
- (23) Seoses uue sõidukite ülekandmisega tootjate vahel ja erandi kehtestamisega sõidukite väiketootjatele tuleks määrusesse (EL) 2019/1242 lisada termini „seotud üksuste rühm“ määratlus, järgides kergsõidukeid käsitlevas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/631¹³ kasutatud terminoloogiat.
- (24) Selleks et määrata kindlaks üksiktootjate kohustused, tuleks kogu liidu sõidukiparki hõlmavad, uute raskeveokite pargi jaoks määratud CO₂ -heide vähendamise eesmärgid teisendada selliste allrühmade eriheite sihttasemeteks, mida kirjeldatakse nende koosseisus olevate sõidukite tehniliste omaduste alusel.
- (25) Kuna haagistega seotud CO₂-heitel on mootorsõidukite üldisele CO₂-heitele ja energiakulule oluline mõju, tuleks kindlaks määrata vastavad sihttasemed ka haagiste jaoks.
- (26) Kuna vastav allsektor on selleks tehniliselt valmis ning linnade õhu kvaliteet vajab parandamist, tuleks kehtestada heiteta linnabusside kohustuslik minimaalne osakaal.
- (27) Heiteta linnabusside kohustuslik minimaalne osakaal peaks kajastama ühiskondlikku vajadust taskukohase ühistranspordi järele, sealhulgas ka maapiirkondades. Sellise kohustusliku minimaalse osakaalu olemasolu peaks suurendama heiteta linnabusside pakkumist, millel oleks omakorda positiivne mõju soetamismaksumusele nii ostuhinna kui ka heiteta linnabusside omamise kogukulude seisukohast, sest nende kasutamisega kaasneb kokkuhoid fossiilkütuste pealt. Linnabusside ühishange algatuse *Clean Bus Platform* kaudu võib selliste busside soetamismaksumust veelgi vähendada ning liikmesriigid saavad kasutada kavandatavat kliimameetmete sotsiaalfondi, et toetada

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ.

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

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

ebasoodsas olukorras olevaid elanikke soodsamate või tasuta ühistranspordipiletitega. Piirkondlike ja kaugbusside, sealhulgas maapiirkondades veoteenust osutavate busside suhtes kohaldatakse endiselt raskeveokite jaoks kehtestatud sihttasemeid. Kliimameetmete sotsiaalfondist saadav toetus võiks katta maapiirkondade spetsiifilisi vajadusi ja ennetada liikuvusvaesust,¹⁴ sest toetusega saaks tagada juurdepääsu taskukohasele ühistranspordile.

- (28) Heiteta ja vähese heite koefitsiendi tuleks viimast korda kohaldada 2029. aasta aruandlusperioodil, sest seda ei peeta pärast nimetatud aega heiteta sõidukite turulepääsu soodustava stiimulina vajalikuks.
- (29) Kuna ettenähtud nõuete täitjana tuleks käsitada pigem äriettevõtjaid, mitte juriidilisi isikuid, tuleks majanduslikult seotud tootjatel teatavais piires lubada sõidukeid üksteisele üle kanda, et pidada nende sõidukite üle määruse (EL) 2019/1242 kohast arvestust.
- (30) Selleks et tugevdada uue nullheitetehnoloogia väljatöötamist spetsialiseerunud väikestes ja keskmise suurusega ettevõtetes, peaks olema võimalik heiteta sõidukeid üle kanda ka selliste üksuste vahel, mis ei ole omavahel seotud.
- (31) Selleks et vältida nõuete täitmisest tulenevaid ebaproportsionaalselt suuri kulusid ning vähendada halduskoormust, tuleks sõidukite väiketootjatele, kes vastavad teatavatele õiguslikele nõuetele, teha erand CO₂-heite sihttasemele vastavuse suhtes. Kuna nad peavad järgima määrusega (EL) 2019/1242 sätestatud aruandekohustusi, on olemas nende ettevõtjate jaoks asjakohane kontrollimehhanism.
- (32) Olemasolevat CO₂ mitmeaastaste arvestusühikute ja heitevõlgade süsteemi tuleks pikendada 2039. aastani, kuna vähendamise sihttasemed karmistuvad pärast 2030. aastat kuni 2040. aastani ning nõuavad tootjate tulevikku suunatud tehnilist arengut selle perioodi jooksul.
- (33) Määruses (EL) 2019/1242 tuleks iga sõidukikategooria puhul selgelt sätestada, kes on see tootja, kellele sõiduk tuleks omistada, ning võtta seejuures eriti arvesse eri struktuure M-kategooria sõidukite puhul.
- (34) Seireandmete kontrollimise eeskirju tuleks kohaldada ka võimalike tagantjärele tehtud vigade paranduste suhtes sellistes esitatud andmetes ja nendega tuleks reguleerida ka seda, kuidas komisjon peaks selliseid parandusi sõidukipargi CO₂-heite sihtväärtuste kehtestamisel käsitlema.
- (35) CO₂-võrdlusheite hindamist tuleks muuta, et see hõlmaks ka hiljuti määruse 2019/1242 kohaldamisalasse lisatud veokite allrühmi.
- (36) See, et tootjad ja liikmesriigid teevad seiret ja esitavad vastavad andmed, on määruse (EL) 2019/1242 rakendamise oluline eeltingimus. Määruse (EL) 2018/956 ühendamise määrusega (EL) 2019/1242 peaks looma sünergiat ja võimaldama tõlgendada sätteid, võttes arvesse mõlema määruse eesmärke.
- (37) Seiret ja aruandlust käsitlevate sätete koondamisel määrusesse (EL) 2019/1242 tuleks kasutada võimalust neid sätteid pisut kohendada, võttes arvesse esimesel kahel määruse (EL) 2018/956 kohasel aruandlusperioodil saadud kogemusi.
- (38) Arvestades asjaolu, et näitajaid ei määra enam kindlaks tootjad üksinda, tuleks sõidukite CO₂-heite ja muude tehniliste andmete esitamine laiendada tootjalt ka

¹⁴ Kooskõlas kliimameetmete sotsiaalfondi määruse artikli 2 lõikes 2a esitatud määratlusega.

nendele üksustele, kes teevad kindlaks sõidukite näitajad kooskõlas määrusega (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2022/1362¹⁵. Esitatavad andmed peavad sisaldama tootja andmefaili.

- (39) Komisjonile tuleks anda võimalus võtta arvesse tehnika arengut, kaubaveologistika väljakujunemist, käesoleva määruse kohaldamisest tulenevaid vajalikke kohandusi ja aluseks olevate tüübikinnitus käsitlevate õigusaktide muudatusi ning tagada, et raskeveokite CO₂-heite hindamiseks kasutatavate andmete suhtes kehtivad nõuded ning seire ja aruandlus oleksid asjakohased tulevikus, et uusi ja kõrgetasemelisi CO₂-heite vähendamise tehnoloogiaid käsitlevad andmed ja vastavuskontrolli teekatsetuste tulemuste andmed oleksid kättesaadavad ning et õhutakistuse väärtuse vahemikud oleksid vastavuses teavitamise ja võrreldavuse eesmärgiga, ning täiendada sätteid haldustrahvide kohta.
- (40) Seepärast tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, millega muudetakse sõidukite allrühmade määratlemise kriteeriume, määratletakse eriotstarbelised veokid, käitamiskaugused eri tehnoloogiaga jõuseadmete puhul, kasutusotstarvete loetelu ja osatähtsus, kandevõime, reisijate arv, reisijate mass, suurim tehniliselt lubatud kandevõime, veokite allrühma suurim tehniliselt lubatud reisijate arv ja veoseruumi maht ning aastase läbisõidu väärtused, muudetakse andmete suhtes kehtivaid nõudeid ja käesoleva määruse lisades esitatud seire ja aruandluse korda, sätestatakse, milliseid andmeid liikmesriigid vastavuskontrolli teekatsetuste tulemuste seire tarbeks esitavad, muudetakse õhutakistuse väärtuse vahemikke ning määratakse kindlaks tootjatele määratavate haldustrahvide kriteeriumid, arvutamine ja kogumise meetod. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et need konsultatsioonid toimuksid kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Selleks et tagada võrdne osalemine delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (41) Määrus (EL) 2018/956 tuleks tunnistada kehtetuks sellise ajakavaga, mis võimaldab käesoleva määruse jõustumise hetkel käimasoleva aruandlusperioodi lõpetada ja kogutud andmete järeltötluse teha kõnealuse aruandlusperioodi alguses kohaldatud eeskirjade kohaselt. Seega tuleks käesolevat määrust kohaldada alates järgmise aruandlusperioodi algusest.
- (42) Määrust (EL) 2019/1242 tuleks seepärast vastavalt muuta,
- ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:**

Artikkel 1

Määruse (EL) 2019/1242 muutmine

Määrust (EL) 2019/1242 muudetakse järgmiselt.

¹⁵ Komisjoni 1. augusti 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/1362, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveohaagiste näitajate mõjuga mootorsõidukite CO₂ heitele, kütusekulule, energiatarbele ja heiteta sõiduulatusse ning millega muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2020/683 (ELT L 205, 5.8.2022, lk 145).

1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimise ja eesmärk

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid, et aidata saavutada määruses (EL) 2018/842¹⁶ sätestatud liidu eesmärki vähendada oma kasvuhoonegaaside heidet ja Pariisi kokkuleppe eesmärke¹⁷ ning tagada siseturu nõuetekohane toimimine.

2. Käesolevas määruses sätestatakse liidus registreeritud uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu aruandluse nõuded.“

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse uute sõidukite suhtes, mis on saanud määruse (EL) 2018/858 kohase tüübikinnituse või üksiksõiduki tüübikinnituse või mille puhul sama määruse artikli 2 lõike 3 kohaselt ei ole tüübikinnitus nõutav ning mis kuuluvad järgmistesse kategooriatesse:

a) M₂ ja M₃;

b) N₁, mis ei kuulu määruse (EL) 2019/631 kohaldamisalasse, N₂ ja N₃;

c) O₃ ja O₄.

Käesoleva määruse kohaldamisel nimetatakse neid sõidukeid raskeveokiteks. Alapunktides a ja b osutatud sõidukeid nimetatakse mootoriga raskeveokiteks.

Käesolevas määruses osutatud sõidukikategooriad on määruse (EL) 2018/858 artiklis 4 ja I lisas määratletud kategooriad.“;

b) lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

i) esimene lõik asendatakse järgmisega:

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

ii) lisatakse järgmine lõik:

„Lõiget 1 ei kohaldata sõidukite suhtes, mis esimest korda registreeritakse kuni ühekuuliseks perioodiks ja üksnes transiidiks väljaspool liitu asuvasse riiki.“;

c) lisatakse lõiked 4, 5 ja 6:

„4. Olenemata määruse (EL) 2017/2400 artikli 2 lõikest 3, ei kohaldata käesoleva määruse artikliga 3a kehtestatud CO₂-heite sihttasemeid määruse (EL) 2018/858 artikli 2 lõike 3 punkti b kohaste

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013 (ELT L 16, 19.6.2018, lk 26).

¹⁷ ELT L 282, 19.10.2016, lk 4.

tüübikinnitusega sõidukite suhtes, välja arvatud juhul, kui tootja käesoleva määruse IV lisa B osa kohasel sõiduki kohta aruande esitamisel otsustab neid sõidukeid oma CO₂-eriheite ja sihttasemete arvutustes arvesse võtta.

5. Artikli 3a kohaseid CO₂-heite sihttasemeid ei kohaldata sõidukite suhtes, millele lõikes 4 ei ole osutatud ja mis on registreeritud tsiviilkaitstes, tuletõrjes, korrakaitsejõududes või relvajõududes kasutamiseks või kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks, kui liikmesriik selle registreerimisel ja aruandluse käigus teatavaks teeb, kinnitades seega IV lisa A osa kohaselt esitatud andmetes, et sõiduki funktsiooni ei saa samaväärselt täita heiteta sõiduki abil ning seepärast on avalikes huvides registreerida selle funktsiooni täitmiseks sise põlemismootoriga sõiduk.

6. Artiklites 13a–13f sätestatud aruandekohustusi kohaldatakse ka sõidukite suhtes, mille suhtes CO₂-heite sihttasemeid käesoleva artikli lõigete 4 ja 5 kohaselt ei kohaldata.“

3) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) „CO₂-võrdlusheide“ – igasse veokite allrühma kuuluvate kõigi uute raskeveokite keskmine CO₂-eriheite võrdlusperioodil määratuna vastavalt I lisa punktile 3;“

b) lisatakse punktid 3a ja 3b:

„3a) „aruandlusperiood“ – ajavahemik teatava aasta 1. juulist kuni sellele järgneva aasta 30. juunini;

3b) „võrdlusperiood“ – teatava aasta aruandlusperiood, millega võrreldes on käesoleva määrusega kindlaks määratud õiguslikud vähendamiskohustused teatava veokite allrühma jaoks;“

c) punkt 5 asendatakse järgmisega:

„5) „CO₂-eriheite sihttase“ – iga üksiku tootja CO₂-heite sihttase määratuna igal aastal eelneva aruandlusperioodi kohta vastavalt I lisa punktile 4;“

d) punkt 9 asendatakse järgmisega:

„9) „eriotstarbeline veok“ – raskeveok, mis on ette nähtud eriotstarbeliseks kasutamiseks ja mis liikmesriigi esitatud vastavussertifikaadil oleva teabe kohaselt vastab I lisa punktis 1.2 esitatud kriteeriumidele;“

e) punkt 10 jäetakse välja;

f) lisatakse punktid 10a ja 10b:

„10a) „andmete esitaja“ – üksus, kes vastutab komisjonile andmete esitamise eest;

„10b) „raskeveoki näitajate kindlaksmääramine“ – raskeveoki CO₂-heite või sisendparameetrite kindlaksmääramine kooskõlas määruse (EL) 2017/2400 artikliga 9 või raskeveoki näitajate hindamine CO₂-heitele ja kütusekulule

avalduva mõju seisukohast kooskõlas komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikliga 8;“

g) punkt 11 asendatakse järgmisega:

„11) „heiteta sõiduk“ – mis tahes järgmine sõiduk:

- a) mootoriga raskeveok, mille määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 kohaselt kindlaksmääratud CO₂-heide ei ületa 5 g tonnkilomeetri kohta või 5 g reisijakilomeetri kohta;
- b) mootoriga raskeveok, mis vastab käesoleva määruse I lisa punkti 1.1.4 tingimustele, kui CO₂-heidet ei ole määruse (EL) 2017/2400 kohaselt kindlaks määratud;
- c) haagis, millel on aktiivselt selle veojõudu toetav seade ja millel ei ole sisepõlemismootorit või millel on sisepõlemismootor, mille CO₂-heide on alla 5 g/kWh, mis on kindlaks tehtud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 595/2009 ning selle rakendusmeetmetega või UNECE eeskirjaga nr 49.“;

h) punkt 12 asendatakse järgmisega:

„12) „vähese heitega raskeveok“ – muu kui heiteta raskeveok, mille CO₂-eriheide on väiksem kui pool kõigi sõidukite CO₂-võrdlusheitest veokite allrühmas, kuhu raskeveok kuulub, määratuna vastavalt I lisa punktile 2.3.4;“

i) lisatakse punktid 16–23:

„16) „raskeveoki esimese etapi sõiduk“ – määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 22 määratletud esimese etapi sõiduk, mis aitab simulatsiooni teel määrata, milline kere üldtüüp vastab raskeveoki tegelikule keretüübile, võttes arvesse põhja (madal/kõrge) ja korruste (ühe-/kahekorruseline) konfiguratsioone ning muid asjakohaseid parameetreid;

17) „komplekteeritud sõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 26 määratletud komplekteeritud sõiduk;

18) „terviksõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 27 määratletud terviksõiduk;

19) „maastikusõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 2.1 määratletud maastikusõiduk;

20) „eriotstarbeline sõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 31 määratletud eriotstarbeline sõiduk;

21) „eriotstarbeline maastikusõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 2.3.1 määratletud eriotstarbeline maastikusõiduk;

22) „vastavussertifikaat“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 5 määratletud vastavussertifikaat;

23) „riigihankeleping“ – riigihankemenetluste kontekstis ja kui ei ole sätestatud teisiti, direktiivi 2014/24/EL artikli 2 lõike 1 punktis 5 sätestatud riigihankelepingud, direktiivi 2014/25/EL artikli 2 punktis 1 määratletud lepingud ning direktiivi 2014/23/EL artikli 5 punktis 1 määratletud kontsessioon.“;

j) lisatakse järgmine lõik:

„Käesoleva määruse kohaldamisel on „seotud tootjate rühm“ tootja ja temaga seotud ettevõtjad.

„Seotud ettevõtjad“ –

a) ettevõtjad, kelle puhul tootjal on otseselt või kaudselt:

i) õigus kasutada üle poole häältest või

ii) õigus nimetada ametisse üle poole nõukogust, juhatusest või ettevõtjat seaduslikult esindava organi liikmetest või

õigus juhtida ettevõtja tegevust;

b) ettevõtjad, kellel otseselt või kaudselt on tootja suhtes punktis a osutatud õigused või volitused;

c) ettevõtjad, kelle suhtes punktis b osutatud ettevõtjal on otseselt või kaudselt punktis a osutatud õigused või volitused;

d) ettevõtjad, kelle suhtes tootjal koos ühe või mitme punktis a, b või c osutatud ettevõtjaga või kahel või enamal kõnealustes punktides osutatud ettevõtjal ühiselt on punktis a osutatud õigused või volitused;

e) ettevõtjad, kelle puhul punktis a osutatud õigused või volitused kuuluvad ühiselt tootjale või ühele või mitmele punktides a–d osutatud temaga seotud ettevõtjale ja ühele või mitmele kolmandale isikule.“

4) Lisatakse artiklid 3a kuni 3c:

„Artikkel 3a
CO₂-heite sihttasemed

1. Liidu uute mootoriga raskeveokite (välja arvatud eriotstarbelised sõidukid, maastikusõidukid, eriotstarbelised maastikusõidukid ja eriotstarbelised veokid) keskmist CO₂-heidet tuleb võrreldes 2019. aasta aruandlusperioodi keskmise CO₂-heitega protsentuaalselt vähendada järgmiselt:

a) veokite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH puhul 2025.–2029. aasta aruandlusperioodideks 15 % võrra,

b) kõigi veokite allrühmade puhul 2030.–2034. aasta aruandlusperioodideks 45 % võrra;

c) kõigi veokite allrühmade puhul 2035.–2039. aasta aruandlusperioodideks 65 % võrra;

d) kõigi veokite allrühmade puhul 2040. aasta ja hilisemate aastate aruandlusperioodideks 90 % võrra.

2. Nende CO₂-heite sihttasemete saavutamiseks peab igas veokite allrühmas toimuma heite vähendamine vastavalt I lisa punktis 4.3 esitatule.

3. Liidu uute haagistega seotud CO₂-heidet tuleb parendada kooskõlas I lisa punktiga 4.3.

Artikkel 3b
Heiteta sõidukite eesmärk linnabusside puhul

1. I lisa punktis 4.2 osutatud sõidukitega seoses peavad tootjad täitma I lisa punktis 4.3 esitatud nõude heiteta sõidukite minimaalse osakaalu kohta nende uute raskeveokite pargis. Uute linnabusside puhul peab heiteta sõidukite osakaal 2030. aasta aruandlusperioodist alates olema 100 %.

2. Liikmesriigid võivad otsustada, et piiratud osale linnabussidest tehakse igal aruandlusperioodil käesolevas artiklis sätestatud kohustuse suhtes erand, kui nad kinnitavad, et heiteta sõidukiga ei saa asjaomase sõiduki funktsiooni samaväärselt täita ning seega on avalikes huvides konkreetse maastikutüübi või ilmastikutingimustega seotud sotsiaal-majandusliku tasuvuse tõttu registreerida selle funktsiooni täitmiseks muu kui heiteta sõiduk.

Komisjonile antakse õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud akte, et määrata kindlaks nende sõidukite suurim osakaal, mille suhtes liikmesriik võib erandi teha, ning maastikutüübi ja ilmastikutingimustega seotud sotsiaal-majanduslik tasuvus, millega põhjendatakse eelmises lõigus osutatud erandi tegemist.

3. Mis puudutab käesolevas artiklis osutatud sõidukite kasutamist, antakse komisjonile õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud akte, et anda järgmise kohta ühtsed tehnilised kirjeldused, sealhulgas standardid:

a) laadimis- ja tankimistaristu ning sõidukite tehniline ja avatud koostalitlusvõime füüsiliste ühenduste ja teabevahetuse kontekstis;

b) saadud andmete turvaline jagamine ja kasutamine.

Artikkel 3c

Riigihankemenetlused

1. Avaliku sektori või võrgustiku sektori hankijad võtavad kooskõlas asjakohaste rahvusvaheliste õigusaktidega artiklis 3b osutatud sõidukite ostu- või kasutuslepingute sõlmimisel aluseks majanduslikult kõige soodsama pakkumuse, mis sisaldab parimat hinna ja kvaliteedi suhet ning pakkumuse tarnekindluse tagamist.

2. Pakkumuse tarnekindlust hinnatakse muu hulgas järgmiste kriteeriumide alusel:

a) niisuguste toodete või pakkumuste osakaal, mis on pärit kolmandatest riikidest, nagu on kindlaks tehtud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 952/2013;

b) kolmandates riikides piirava või moonutava meetme kehtestamine selliste sõidukite või laadimis- ja tankimistaristu ning sõidukite vahelise tehnilise ja avatud koostalitlusvõime suhtes;

c) hanke esemeks olevate seadmete toimimiseks vajalike oluliste varuosade kättesaadavus;

d) pakkuja võetud kohustus mitte lasta lepingu täitmise ajal tarneahelas tekkivatel võimalikel muutustel mõjutada negatiivselt lepingu täitmist;

e) tõend või dokumendid, mis tõendavad, et pakkuja tarneahela korraldus võimaldab tal täita tarnekindluse nõuet.

3. Kooskõlas artikliga 3b antakse pakkumuse tarnekindlusele hindamiskriteeriumides kaal 15–40 %.

- 5) Artikli 4 esimese lõigu punkt a asendatakse järgmisega:
„a) tootja eelnenud aruandlusperioodil registreeritud uute raskeveokite kohta esitatud andmed ning“.
- 6) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:
- a) lõige 1 asendatakse järgmisega:
„1. Alates 1. juulist 2020 ja seejärel igal järgmisel aruandlusperioodil kuni 2029. aasta aruandlusperioodini määrab komisjon iga tootja kohta kindlaks heiteta ja vähese heite koefitsiendi eelneval aruandlusperioodil.
Heiteta ja vähese heite koefitsiendi puhul võetakse arvesse aruandlusperioodil tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega raskeveokite arvu ja CO₂-heidet.“;
- b) lõige 3 asendatakse järgmisega:
„3. 2025.–2029. aasta aruandlusperioodideks määratakse heiteta ja vähese heite koefitsient kindlaks 2 % suuruse võrdlustaseme alusel vastavalt I lisa punktile 2.3.2.“;
- c) lõige 4 asendatakse järgmisega:
„4. Heiteta ja vähese heite koefitsient vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt 3 %. N-kategooria heiteta sõidukite (välja arvatud veokite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH sõidukid) osakaal kõnealusel koefitsiendis vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt 1,5 %.“
- 7) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Tootja CO₂-eriheite sihttasemed

2025. aasta aruandlusperioodiks ja igaks järgmiseks aruandlusperioodiks määrab komisjon iga tootja kohta kindlaks eelneva aruandlusperioodi CO₂-eriheite sihttaseme. Kõnealune sihttase määratakse kindlaks vastavalt I lisa punktile 4.1.“

- 8) Lisatakse artiklid 6a ja 6b:

„Artikkel 6a

Sõidukite ülekandmine tootjate vahel

1. Artikli 4 ja I lisa punkti 2.2 kohaseks tootjate keskmise CO₂-eriheite arvutamiseks võib üksiksõidukeid tootjate vahel üle kanda, kui on täidetud järgmised tingimused:
- a) kõigi ülekandmiste puhul peavad ülekandev ja vastuvõttev tootja esitama ühise taotluse;
- b) muude kui heiteta sõidukite ülekandmise korral peavad ülekandev ja vastuvõttev tootja kuuluma seotud tootjate rühma;
- c) kui heiteta sõidukite ülekanne toimub tootjate vahel, kes ei kuulu seotud tootjate rühma, ei tohi tootjale ülekantavate heiteta sõidukite arv olla suurem kui 5 % selle tootja asjaomasel aruandlusperioodil registreeritud uute raskeveokite arvust.

Tootjad esitavad ülekan detaotlused komisjonile, kasutades selleks komisjoni pakutavaid elektroonilisi vahendeid.

2. Kui komisjon leiab, et ülekan de tingimused on täidetud, jätab ta ülekan tud sõiduki ülekan dva tootja kohta asjaomaste väärtuste arvutamisel välja, kuid arvestab seda sõidukit vastuvõtva tootja kohta asjaomaste väärtuste arvutamisel.

Artikkel 6b

Sõidukite väiketootjatele tehtav erand

1. Kui teataval aruandlusperioodil oli tootja registreeritud uusi raskeveokeid alla 100, määratakse vastava aruandlusperioodi jaoks artikli 4 ja I lisa punkti 2.7 kohaseks keskmiseks CO₂-eriheiteks ning artikli 6 ja I lisa punkti 4.1 kohaseks CO₂-eriheite sihttasemeks „0“.
 2. Keskmise CO₂-eriheite ja CO₂-eriheite väärtusi asjaomaste tootjate ja aruandlusperioodide puhul artikli 11 kohaselt ei avaldata.
 3. Lõikes 1 sätestatud erandit ei kohaldata teataval aruandlusperioodil järgmistel juhtudel:
 - a) tootja taotluse korral;
 - b) kui tootja taotleb sõidukite ülekan dmist kooskõlas artikliga 6a;
 - c) kui tootja kuulub seotud tootjate rühma, mis on kõnealusel aruandlusperioodil ühiselt registreerinud üle 100 sõiduki, või kuhu kuulub mõni muu tootja, kelle suhtes lõikes 1 sätestatud erandit ei kohaldata.
 4. Tootjad, kes kuuluvad rühma lõike 3 punkti c tähenduses, peavad komisjoni teavitama, kui nad registreerisid teataval aruandlusperioodil alla 100 sõiduki.
 5. Tootjad, kelle suhtes lõikes 1 sätestatud erandit ei kohaldata, teatavad komisjonile igal aruandlusperioodil kõigist endaga seotud ettevõtjatest, kes vastavad lõikes 1 sätestatud erandi kohaldamise tingimustele.
 6. Tootjad esitavad vajaliku teabe komisjonile, kasutades selleks komisjoni pakutavaid elektroonilisi vahendeid.“
- 9) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:
- a) lõike 1 esimese lõigu sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„Selleks et kontrollida, kas tootja järgib CO₂-eriheite sihttasemeid aastate 2025–2039 aruandlusperioodidel, võetakse arvesse tema heiteühikuid või heitevõlgu, mis määratakse kindlaks vastavalt I lisa punktile 5 ja vastavad tootja uute raskeveokite arvule aruandlusperioodil ning mis korrutatakse:“;
 - b) lõike 1 teises lõigus asendatakse aastaarv „2029“ aastaarvuga „2039“;
 - c) lõike 1 kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Heitevõlad omandatakse aastate 2025–2039 aruandlusperioodidel. Sellegipoolest ei tohi tootja heitevõlg kokku ületada 5 % tootja CO₂-eriheite sihttaseme ja asjaomase perioodi uute raskeveokite arvu korrutisest („heitevõla piirmäär“).“;
 - d) lõike 1 neljas lõik asendatakse järgmisega:

„Aastate 2025–2039 aruandlusperioodidel omandatud heiteühikud ja heitevõlad kantakse olemasolu korral üle ühest aruandlusperioodist järgmisse.

Heitevõla jääk tuleb likvideerida 2029., 2034. ja 2039. aasta aruandlusperioodil.“;

e) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. CO₂-heitkoguste vähendamise trajektoor määratakse iga tootja kohta kindlaks vastavalt I lisa punktile 5.1, tuginedes järgmistele lineaartrajektooridele:

a) CO₂-võrdlusheite ning artikli 3a lõike 1 punktide a ja b kohaselt 2025. või 2030. aasta aruandlusperioodiks määratud CO₂-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor,

b) 2025. aasta aruandlusperioodi CO₂-heite sihttaseme ja artikli 3a lõike 1 punkti b kohaselt 2030. aasta aruandlusperioodiks määratud CO₂-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor,

c) 2030. aasta aruandlusperioodi CO₂-heite sihttaseme ja artikli 3a lõike 1 punkti c kohaselt 2035. aasta aruandlusperioodiks määratud CO₂-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor ning

d) 2035. aasta aruandlusperioodi CO₂-heite sihttaseme ja artikli 3a lõike 1 punkti d kohaselt 2040. aasta aruandlusperioodiks määratud CO₂-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor.“

10) Lisatakse artiklid 7a ja 7b:

„Artikkel 7a

Sõidukite omistamine tootjale

Artikli 4 kohaselt keskmise CO₂-eriheite ja artikli 6 kohaselt CO₂-eriheite sihttaseme arvutamisel omistatakse asjaomasel aruandlusperioodil registreeritud sõidukid järgmistele tootjatele:

- a) N-kategooria sõidukid määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 4a määratletud sõiduki tootjale;
- b) M-kategooria sõidukid määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 29 määratletud esimese etapi sõiduki tootjale;
- c) O-kategooria sõidukid rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 2 punktis 5 määratletud sõidukitootjale.

Artikkel 7b

M-kategooria sõidukite keskmise CO₂-eriheite arvutamine

M-kategooria sõidukite puhul kohaldatakse järgmist:

a) tootja allrühma keskmise CO₂-eriheite arvutamisel käsitatakse uut M-kategooria raskeveokit ja selle CO₂-eriheidet I lisa punktis 2.2.2 terviksõidukina või komplekteeritud sõidukina ning seda ei võeta arvesse I lisa punktis 2.2.3;

b) artikli 7a punktis b osutatud tootja taotluse korral ning kui lõikes 3 sätestatud tingimus on täidetud, käsitatakse uut M-kategooria raskeveokit ja selle CO₂-eriheidet I lisa punktis 2.2.3 esimese etapi sõidukina ja selle CO₂-eriheitenä ning seda ei võeta arvesse I lisa punktis 2.2.2;

c) punktis b osutatud, uut M-kategooria raskeveokit käsitlev taotlus ei ole vastuvõetav, kui asjaomase raskeveoki tootja, nagu määratletud artikli 7a punktis b, ja selle terviksõiduki või komplekteeritud sõiduki tootja, nagu määratletud

määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 4a, on seotud ettevõtjad või sama juriidiline isik. Sellise taotluse esitamisel kinnitab tootja, et see tingimus on täidetud ja esitab komisjoni nõudmise korral tõendava teabe;

d) ameti abiga teeb komisjon õigel ajal elektrooniliselt kättesaadavaks vahendid ja menetlussuunised, mida tootjad vajavad, et esitada punktis b osutatud taotlusi.“

11) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

- a) lõike 1 punktis a asendatakse tekst „ajavahemikul 2025–2029“ tekstiga „2025. aastal ja edaspidi“;
- b) lõike 1 punkt b jäetakse välja;
- c) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Tootja CO₂-heide loetakse ülemääraseks kõigil järgmistel juhtudel:

- a) kui mõnel 2025.–2028., 2030.–2033., 2035.–2038. aasta aruandlusperioodil ületab heiteühikute summa võrra vähendatud heitevõlgade summa artikli 7 lõike 1 kolmandas lõigus osutatud heitevõla piirmäära;
- b) kui 2029., 2034., 2039. ja 2040. aasta aruandlusperioodil on heiteühikute summa võrra vähendatud heitevõlgade summa positiivne;
- c) kui 2041. aasta aruandlusperioodist alates ületab tootja keskmine CO₂-eriheide tema CO₂-eriheite sihttasest.“

12) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

- a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Tüübikinnitusasutused ja tootjad teatavad komisjonile viivitamata kõigist järgmistest kõrvalekalletest esitatud andmete suhtes:

 - a) käesoleva määruse artiklis 13 osutatud korras tehtava kontrolli tulemusena avastatud kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heite väärtuste erinevus vastavustunnistusel või määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 lõikes 4 osutatud kliendi teabefailis märgitud väärtustest;
 - b) vead, mis on CO₂ kindlaksmääramisel tekkinud valede sisendandmete tõttu või muul põhjusel;
 - c) vead, mis on tekkinud CO₂ seire tegemisel ja aruandluse käigus;
 - d) kõik muud kõrvalekalded, mida punktides a, b ja c ei ole nimetatud.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Komisjon võtab lõikes 1 osutatud kõrvalekaldeid arvesse tootja keskmise CO₂-eriheite ja CO₂-võrdlusheite arvutamisel ning kaalub vastavalt artikli 11 kohaselt tehtud otsuste muutmist. Komisjon ei ole kohustatud kõrvalekaldeid arvesse võtma, kui tootja keskmise CO₂-eriheite või CO₂-võrdlusheite uue arvutamise tulemusena on kõrvalekalle vähem kui 0,1 %.“

13) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10
CO₂-võrdlusheite hindamine

1. Selleks et tagada nende veokite allrühmade CO₂-võrdlusheite usaldusväarsus ja representatiivsus, mille puhul kasutatakse I lisa punkti 3.2 kohase

võrdlusperioodina 2024. aasta või hilisemat aruandlusperioodi, hindab komisjon nende tingimuste rakendamist, mille alusel CO₂-võrdlusheide kindlaks määrati ning otsustab, kas kõnealust heitkogust on põhjendamatult suurendatud, ja kui see nii on, siis kuidas seda tuleb parandada.

2. Kui komisjon jõuab järeldusele, et kõik või mõned võrdlusheite väärtused vajavad parandamist, võtab ta kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega vastu rakendusakti nende paranduste tegemiseks.“

14) Artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

- a) lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Võrdlusperioodi lõppemise aastale järgneva aasta 30. aprilliks avaldatav loetelu peab sisaldama kõnealusel võrdlusperioodil kindlaks määratud CO₂-võrdlusheidet.“;

- b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Komisjon muudab lõike 1 kohaselt vastu võetud rakendusakte järgmisel juhul:

- a) kui määruses (EÜ) nr 595/2009 osutatud tüübikinnitusmenetlusi (välja arvatud CO₂-heitkoguste kindlaksmääramisel kasutatavate kandevõime ja reisijate arvu väärtused) muudetakse nii, et representatiivsete veokite CO₂-heitkogused, mis on kindlaks määratud käesoleva lõike kohaselt, suurenevad või vähenevad rohkem kui 5 g CO₂/km:

- i) kohandatud võrdlusheide arvutatakse vastavalt II lisa punktile 1;

- ii) uued väärtused avaldatakse eelmiste väärtuste täiendusena ja esitatakse aruandlusperiood, mil neid esimest korda kohaldatakse;

- b) kui kooskõlas artikli 14 lõike 1 punktidega a–f on muudetud lisasid:

- i) varem avaldatud CO₂-võrdlusheidet arvutatakse kooskõlas I lisaga uuesti, võttes arvesse parameetreid, mis on muudetud kooskõlas artikli 14 lõike 1 punktidega a–f;

- ii) uuesti arvutatud CO₂-võrdlusheite väärtuste kogum avaldatakse ja sellega asendatakse eelmine võrdlusheite väärtuste kogum alates aruandlusperioodist, mil artikli 14 lõike 1 punktide a–f kohaselt muudetud parameetreid esimest korda kohaldatakse.“;

- c) lisatakse järgmine lõige:

- „3. Lõike 2 punktis a osutatud tüübikinnitusmenetluste muutmise korral täpsustatakse või kehtestatakse muutmise rakendusaktiga meetodika, et määrata veokite allrühma üks või mitu representatiivset veokit, sealhulgas nende statistiline osatähtsus, kandevõime ja reisijate arv, mille järgi määratakse kindlaks CO₂-heide, mille alusel määratakse kindlaks käesoleva artikli lõikes 2 osutatud kohandus, võttes arvesse käesoleva määruse kohaselt edastatud seireandmeid ja sõidukite tehnilisi omadusi vastavalt määruse (EL) 2017/2400 artikli 12 lõikes 1 esitatud loetelule. Nimetatud rakendusaktid

võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

15) Artikli 13 lõikesse 3 lisatakse järgmine lause:

„Kui kliendi teabefailis, vastavustunnistusel ja üksiksõiduki kinnitustunnistusel sisalduvaid andmeid ei saa määruse (EL) 2018/858 kohaselt parandada, väljastab vastutav tüübikinnitusasutus parandatud andmetega parandusteatisest ning edastab selle komisjonile ja asjaomastele isikutele.“

16) Lisatakse artiklid 13a kuni 13f:

„Artikkel 13a

Liikmesriikide poolne seire ja aruandlus

1. Alates [*Väljaannete talitus, palun sisestada aasta: kui määrus jõustub enne 1. juulit, siis jõustumise aastale eelnev aasta, kui määrus jõustub pärast 30. juunit, siis, järgmine aasta*] aasta aruandlusperioodist teevad liikmesriigid IV lisa A osas kirjeldatud andmete seiret seoses uute raskeveokitega, mis registreeritakse liidus esimest korda.

Liikmesriikide pädevad asutused esitavad alates 2020. aastast iga aasta 30. septembriks eelmise aruandlusperioodi (1. juuli – 30. juuni) andmed komisjonile vastavalt V lisas sätestatud aruandluskorrale.

2. Käesoleva määruse kohase andmete seire ja esitamise eest vastutavad pädevad asutused on need asutused, mille liikmesriigid on määranud kooskõlas määruse (EL) 2019/631 artikli 7 lõikega 6.

3. Tsiviilkaitstes, tuletõrjes ja korrakaitsejõududes kasutamiseks projekteeritud ja konstrueeritud või kohandatud sõidukite suhtes kehtib käesolevas artiklis sätestatud kohustus, kui nende puhul ei tehta erandit muude sätete alusel.

4. Tsiviilkaitstes, tuletõrjes ja korrakaitsejõududes kasutamiseks ning kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks projekteeritud ja konstrueeritud või kohandatud sõidukite suhtes kehtib käesolevas artiklis sätestatud kohustus ka juhul, kui nende suhtes on tehtud artikli 3a kohane erand, kui nende puhul ei tehta erandit muude sätete alusel.

Artikkel 13b

Raskeveokite CO₂-heite kindlaksmääramise eest vastutavate tootjate või muude üksuste aruanded

1. Raskeveoki näitajate kindlaksmääramise eest vastutavad tootjad või muud üksused, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 või rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 8 kohaseid kohustusi, esitavad uue raskeveoki andmed vastavalt IV lisa B osa sätetele.

Iga aasta 30. septembriks esitavad nad V lisas kirjeldatud aruandluskorra kohaselt komisjonile kõnealused andmed iga uue raskeveoki kohta, mille näitajate kindlaksmääramise või hindamise kuupäev jääb 30. juuniga lõppevasse aruandlusperioodi.

Käesolevat lõiget ei kohaldata tootjate või muude üksuste suhtes, kellele on tehtud erand kooskõlas artikliga 6b.

2. Iga tootja või muu üksus lõike 1 tähenduses peab määrama kontaktisiku käesoleva määruse kohaste andmete esitamiseks.

3. Artikli 13a lõigete 3 ja 4 kohast aruandluskohustust kohaldatakse tootjate ja muude üksuste suhtes lõike 1 tähenduses.

Artikkel 13c

Raskeveokite andmete keskregister

1. Komisjon peab artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud raskeveokite andmete keskregistrit (edaspidi „register“).

Register on avalik, välja arvatud V lisa punktis 3.2.2 loetletud andmekanded.

IV lisa B osa punkti 2 andmekandes 23 toodud väärtused avalikustatakse IV lisa C osas sätestatud vahemikena.

2. Registrit haldab komisjoni nimel amet.

Artikkel 13d

Vastavuskontrolli teekatsetuste tulemuste seire

1. Komisjon teeb uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu kontrollimiseks määruse (EÜ) nr 595/2009 raames tehtud teekatsetuste tulemuste seiret, kui need tulemused on kättesaadavad.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, sätestades andmed, mida liikmesriikide pädevad asutused käesoleva artikli lõike 1 kohaldamisel esitavad.

Artikkel 13e

Andmekvaliteet

1. Pädevad asutused ja tootjad vastutavad artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete õigsuse ja kvaliteedi eest. Nad teatavad komisjonile viivitamata kõigist esitatud andmetes leitud vigadest.

2. Komisjon kontrollib ise artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete kvaliteeti.

3. Kui komisjonile teatatakse andmetes esinevatest vigadest või kui ta avastab need andmekogumist oma kontrolli käigus, võtab ta vajaduse korral meetmeid artiklis 13c osutatud registris avaldatud andmete parandamiseks.

4. Komisjon võib rakendusaktidega määrata kindlaks käesoleva artikli lõigetes 2 ja 3 osutatud kontrolli- ja parandismeetmed. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artiklis 16 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 13f

Haldustrahvid

1. Komisjon võib määrata haldustrahvi järgmistel juhtudel:

a) komisjon leiab, et tootja poolt käesoleva määruse artikli 5 kohaselt esitatud andmed lahknevad tootja arvepidamisfailist või määruse (EÜ) nr 595/2009 kohaselt antud mootori tüübikinnitustunnistusest saadud andmetest, ning andmete lahknevus on tekitatud tahtlikult või tuleneb raskest hooletusest;

b) artikli 5 lõike 1 alusel kohaldatavaks tähtpäevaks ei ole andmeid esitatud ja viivitust ei suudeta piisavalt põhjendada.

Punktis a osutatud andmete kontrollimiseks konsulteerib komisjon asjaomaste tüübikinnitusasutustega.

Haldustrahvid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad ega tohi ületada 30 000 eurot raskeveoki kohta, mille puhul andmed lahknevad punktis a osutatud viisil või andmete esitamine hilineb punktis b osutatud viisil.

2. Komisjon võtab käesoleva artikli lõikes 3 sätestatud põhimõtete alusel ja kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades käesoleva artikli lõikes 1 osutatud haldustrahvide määramise menetluse ning haldustrahvide arvutamise ja kogumise meetodid.

3. Lõikes 2 osutatud delegeeritud õigusaktides järgitakse järgmisi põhimõtteid:

a) komisjoni kehtestatud menetluses austatakse õigust heale haldusele, eelkõige õigust avaldada arvamust ja õigust omada juurdepääsu dokumentidele, võttes samal ajal arvesse konfidentsiaalsuse ning ärisaladusega seotud õigustatud huve;

b) kohase haldustrahvi arvutamisel juhindub komisjon tõhususe, proportsionaalsuse ja hoiatavuse põhimõtetest, võttes vajaduse korral arvesse lahknevuse või viivituse tõsidust ja selle mõju, raskeveokite arvu, mille puhul andmed lahknevad või on esitatud viivitusega, tootja heauskust, tootja hoolsust ning koostööd, lahknevuse või viivituse korduvust, sagedust ja kestust ning ka samale tootjale varem määratud karistusi;

c) haldustrahve kogutakse põhjendamatu viivitusega, määrates kindlaks maksete tähtajad, sealhulgas vajaduse korral võimaluse teha makseid mitmes osas ja etapis.

4. Haldustrahvide summad kajastuvad liidu üldeelarves tuludena.“

17) Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14

Lisade muutmine

1. Selleks et võtta arvesse tehnilist arengut, kaubavedude logistikat, käesoleva määruse kohaldamisest tulenevaid vajalikke kohandusi ning aluseks olevate tüübikinnitusi käsitlevate õigusaktide, eelkõige määruste (EL) 2018/858 ja (EL) 595/2009 muudatusi, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud akte I lisa järgmiste elementide muutmiseks:

- a) punktis 1.1 esitatud kriteeriumid veokite allrühmade määratlemiseks;
- b) punktis 1.2 esitatud kriteeriumid eriotstarbeliste veokite määratlemiseks;
- c) punktis 1.3 esitatud kriteeriumid käitamiskauguste kohta eri tehnoloogiaga jõuseadmete puhul;
- d) punktis 1.4 esitatud kasutusotstarvete loetelu;
- e) punktis 2.1 esitatud kasutusotstarvete osatähtsus;
- f) punktis 2.5 esitatud kandevõime, reisijate arv, reisijate mass, suurim tehniliselt lubatud kandevõime, suurim tehniliselt lubatud reisijate arv ja veoseruumi maht veokite allrühmade *sg* jaoks;
- g) punktis 2.6 esitatud aastase läbisõidu väärtused.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte IV lisa järgmiste elementide muutmiseks:

- a) A osas ja B osas täpsustatud andmenõuded, et võtta arvesse tehnilist arengut, käesoleva määruse kohaldamisest tulenevaid vajalikke

kohandusi ning aluseks olevate tüübikinnitus käsitlevate õigusaktide, eelkõige määruste (EL) 2018/858 ja (EL) 595/2009 muudatusi;

- b) ajakohastada või kohandada C osas sätestatud vahemikke, et võtta arvesse raskeveokite konstruktsiooni muutmist ja tagada, et vahemikud jäävad teavitamise ja võrreldavuse eesmärgil asjakohasteks.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte V lisa järgmiste elementide muutmiseks:
- a) muuta V lisa kirjeldatud seire- ja aruandluskorda, et võtta arvesse käesoleva määruse kohaldamisel saadud kogemusi ning kohandada asjaomast korda tehnilise arenguga;
- b) muuta punkti 3.2 ja lisada sellesse andmekandeid, mis on hiljuti registrisse lisatud.“
- 18) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:
- „Artikkel 15
Läbivaatamine
- Komisjon vaatab 2028. aastal läbi käesoleva määruse tulemuslikkuse ja mõju ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta.
- Vajaduse korral lisatakse aruandele ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.“
- 19) Artiklit 17 muudetakse järgmiselt:
- a) lõike 2 esimene lause asendatakse järgmisega:
- „Artiklis 3b, artikli 11 lõikes 2, artikli 13 lõike 4 teises lõigus, artikli 13c lõikes 3, artikli 13d lõikes 2, artikli 13e lõikes 4, artikli 13f lõikes 2 ja artikli 14 lõikes 1 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse jõustumise kuupäev seestütlevas käändes].“;
- b) lõike 3 esimene lause asendatakse järgmisega:
- Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 11 lõikes 2, artikli 13 lõike 4 teises lõigus, artikli 13c lõikes 3, artikli 13d lõikes 2, artikli 13e lõikes 4, artikli 13f lõikes 2 ja artikli 14 lõikes 1 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta.“;
- c) lõikes 6 asendatakse tekst „Artikli 11 lõike 2, artikli 13 lõike 4 teise lõigu ja artikli 14 lõike 1“ tekstiga „Artikli 11 lõike 2, artikli 13 lõike 4 teise lõigu, artikli 13c lõike 3, artikli 13d lõike 2, artikli 13f lõike 2 ja artikli 14 lõike 1“.
- 20) Määruse (EL) 2019/1242 I, II ja III lisa asendatakse käesoleva määruse I lisa tekstiga.
- 21) Käesoleva määruse II lisa tekst lisatakse määrusesse (EL) 2019/1242 IV, V ja VI lisana.

Artikkel 2

Määruse (EL) 2018/956 kehtetuks tunnistamine

Määrus (EL) 2018/956 tunnistatakse alates [väljaannete talitus, palun sisestada kohaldamise alguskuupäev seestütlevas käändes] kehtetuks.

Viiteid määrusele (EL) 2018/956 käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt käesoleva määruse VI lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 3
Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates 1. juulist [väljaannete talitus, palun sisestada kalendriaasta: käesoleva õigusakti jõustumisele järgneva 1. juuli aasta].

[Väljaannete talitus, palun sisestada kuupäev alaleütlevas käändes: kohaldamise alguskuupäev] eelnevate aruandlusperioodide suhtes kohaldatakse jätkuvalt määrust (EL) 2019/1242 ja määrust (EL) 2018/956, nagu neid kohaldatakse 30. juunil [väljaannete talitus, palun sisestada kalendriaasta: käesoleva õigusakti jõustumisele järgneva 1. juuli aasta].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourgis,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek: määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242, seoses uute raskeveokite CO₂ heite normide karmistamisega kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega ja seoses aruandekohustuste lõimimisega, ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Rubriik 3 – Loodusvarad ja keskkond
Jaotis 9 – Keskkond ja kliimameetmed

1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

- uut meetet
- uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest²⁵
- olemasoleva meetme pikendamist
- ühe või mitme meetme ümbersuunamist teise või uude meetmesse või ühendamist teise või uue meetmega

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärgid

Käesoleva ettepaneku üldeesmärk on kehtestada uued heitenormid, et vähendada uute raskeveokite CO₂ heidet ja aidata kaasa üleminekule heiteta liikuvusele ELi 2030. aastaks seatud suuremate kliimaeesmärkide ja 2050. aasta ELi kliimanetraalsuse eesmärgi laiemas kontekstis.

1.4.2. Erieesmärgid

Käesoleva ettepaneku erieesmärgid on järgmised:

vähendada kulutõhusalt raskeveokite CO₂ heidet kooskõlas ELi kliimaeesmärkidega, aidates samal ajal suurendada ELi energiapuudulikkust;

viia energiatõhusamate sõidukite laialdasema kasutuselevõtuga kaasnevad eelised veoettevõtjate ja kasutajateni, kellest enamik on VKEd;

tugevdada ELi tööstuse juhtpositsiooni tehnoloogia ja innovatsiooni valdkonnas, suunates investeeringud heiteta tehnoloogiasse.

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

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

Ettepanekuga tagatakse raskeveokite CO₂ heite vähendamine, tuuakse veoettevõtjatele ja kasutajatele kasu õhukvaliteedi ja energiasäästu seisukohast ning tugevdatakse autotööstuse väärtusahela juhtpositsiooni tehnoloogia ja innovatsiooni valdkonnas.

²⁵ Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktide a või b.

Oodatavad täiendavad kaasnevad eelised seisnevad suuremas energiatõhususes ja energiajulgeolekus.

1.4.4. Tulemusnäitajad

Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.

Kindlaks on määratud järgmised näitajad:

- 1) ELi sõidukipargi uute raskeveokite keskmist CO₂ heidet, mis on mõõdetud tüübikinnituse ajal, jälgitakse igal aastal;
- 2) raskeveokite kasvuhoonegaaside koguheidet jälgitakse liikmesriikide iga-aastaste kasvuhoonegaaside heite inventuuride kaudu;
- 3) uute registreeritud heiteta ja vähese heitega sõidukite arvu ja osakaalu jälgitakse liikmesriikide esitatavate iga-aastaste seireandmete abil;
- 4) innovatsiooni taset mõõdetakse Euroopa autotootjate uute heiteta tehnoloogiaga seotud patentide alusel, mille kohta saab teavet avalikult kättesaadavatest patendiandmebaasidest;
- 5) tööhõive taset jälgitakse ELi sektoripõhiseid tööhõiveandmeid hõlmava avalikult kättesaadava Eurostati statistika alusel.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

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

Liidus registreeritud uute raskeveokite tootjad peavad tegema heitkoguste seiret ja esitama asjakohaseid aruandeid ning järgima läbivaadatud CO₂ eriheite sihttasemeid.

Liikmesriigid peavad igal aastal esitama komisjonile ja Euroopa Keskkonnaametile uute registreeritud raskeveokite tehnilised andmed.

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.

Kliimamuutused on piiriülene probleem, mida vaid liikmesriigi või kohaliku tasandi meetmete abil lahendada ei ole võimalik. Kliimameetmeid tuleb koordineerida Euroopa tasandil ja ELi meetmed on subsidiaarsuse põhimõttest lähtuvalt põhjendatud.

Liikmesriigi ja kohaliku tasandi algatused ei ole piisavad. Kui ELi tasandil ei võeta koordineeritud meetmeid, tekib turu killustumise oht. Eraldi võetuna kujutaksid üksikud liikmesriigid endast ka liiga väikest turgu, et hoogustada muutusi tööstusharu tasandil ja saavutada mastaabisääst.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

Ettepanek põhineb kehtival õigusaktidel, millega reguleeritakse nii seire- kui ka aruandekohustusi ning CO₂ heite norme.

1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega

Käesolev ettepanek on kooskõlas Euroopas sihiks seatud rohe- ja digipöörde õnnestumisele kaasa aitavate taasterahastu „NextGenerationEU“ ja mitmeaastase finantsraamistiku (2021–2027)²⁶ eesmärkidega.

Käesoleva seadusandliku ettepanekuga täiendatakse pakettis „Eesmärk 55“ esitatud asjakohaseid ettepanekuid ja samuti Euro 7 ettepanekut ning tagatakse kooskõla nendega.

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

Ei kohaldata

²⁶

https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_et

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

Piiratud kestusega

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

Piiramatu kestusega

- Rakendamise käivitumisperiood hõlmab ajavahemikku 2024–2025,
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid²⁷

Otsene eelarve täitmine komisjoni poolt

- tema talituste kaudu, sealhulgas kasutades liidu delegatsioonides töötavat komisjoni personali;
- rakendusametite kaudu

Jagatud eelarve täitmine koostöös liikmesriikidega

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

- kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;
- rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);
- Euroopa Investeeringuspangale ja Euroopa Investeeringufondile;
- finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;
- avalik-õiguslikele asutustele;
- avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, kuivõrd nad esitavad piisavad finantstagatised;
- liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ning kes esitavad piisavad finantstagatised;
- isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomasel alusaktis.

Kui märgitud on mitu eelarve täitmise viisi, esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.

Märkused:

Ei

kohaldata

²⁷ Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud veebisaidil BudgWeb: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/ET/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

Märkige sagedus ja tingimused.

Algatus hõlmab kliimameetmete peadirektoraadi ja Teadusuuringute Ühiskeskuse kehtivate halduskokkulepete assigneeringut ning Euroopa Keskkonnaametile antava toetuse suurendamist.

Andmeid on vaja koguda eri allikatest, sealhulgas liikmesriikidelt, autotootjatelt ja riiklikelt tüübikinnitusasutustelt. Andmekogumist koordineerivad Euroopa Keskkonnaamet ja kliimameetmete peadirektoraat, keda abistab ka Teadusuuringute Ühiskeskus.

Liikmesriigid ja tootjad esitavad igal aastal andmed uute sõidukite registreerimise kohta. Nende andmete alusel tehakse kindlaks, kas tootjad järgivad norme, ja need on aluseks võimalike trahvide määramisele. Seejärel kinnitatakse andmed komisjoni otsusega.

Ettepanekuga nõutakse, et komisjon ja Euroopa Keskkonnaamet hindaksid täiendavalt andmeid uusi hõlmatud sõidukirühmi, väiketootjatele tehtavaid erandeid ja sõidukite ülekandmist käsitlevate sätete tõttu.

Igal aastal esitatakse andmed sõidukites registreeritud tegeliku kütusekulu ja/või elektrienergia tarbimise kohta ning sõidukite tööomaduste kohta, sealhulgas kohaldamisalasse lisatud sõidukite kohta. Kaasseadusandja tugevdas komisjoni ettepanekuga võrreldes tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste andmete kogumise ja kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse kontrollimise kohta kehtivaid õigussätteid.

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

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

Ettepanekuga ei rakendata rahastamisprogrammi, vaid kavandatakse pikaajaline poliitika. Eelarve täitmise viis, rahastamise rakendamise mehhanismid, maksete tegemise kord ja veamääradega seotud kontrollistrateegia ei ole asjakohased.

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

Kavandatud kontrollimeetodid on sätestatud finantsmääruses ja rakendusnormides. Käesolevas ettepanekus ei käsitleta kuluprogrammi.

Selleks et tagada õigusakti täitmise tagamisel õiguskindlus ja võrdsed võimalused eri tootjate jaoks ELi ühtsel turul, on vajalik sõidukite registreerimisandmete tõhus ja korrektne seire.

Tegelikult liikluses tekkivate heitkoguste andmete kogumise ja kasutusel olevate sõidukite nõuetekohasuse kontrollimisega tagatakse sõidukite registreerimisandmetes võimalike mittevastavuste avastamine ja tõhusate parandusmeetmete õigeaegne võtmine ning ühtlasi ennetatakse ELi CO₂ heite sihttasemete pikaajalise tulemuslikkuse vähenemist.

Peamised sisekontrollisüsteemid hõlmavad esitatud registreerimis- ja tehniliste andmete kontrollimist.

2.2.3. *Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).*

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

2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed

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

Lisaks finantsmääruse kohaldamisele pettuste ja õigusnormide rikkumiste ärahoidmiseks kaasneb käesolevas ettepanekus sätestatud rangemate CO₂ heite vähendamise nõuete ja kohaldamisala laiendamisega ka kasutusel olevate sõidukite nõuetekohasuse kontrollimise ja tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste andmete tõhusam seire ja neist teatamine.

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 ²⁸	EFTA riigid ²⁹	kandidaatriigid ³⁰	muud kolmandad riigid	finantsmääruse artikli 21 lõike 2 punkti b tähenduses
3	09 02 03 – Kliimamuutuste leevendamine ja nendega kohanemine	Liigendatud	JAH	EI	EI	EI
3	09 10 02 – Euroopa Keskkonnaamet	Liigendatud	JAH	JAH	EI	EI
7	20 02 01 01 – Lepingulised töötajad	Liigendamata	EI	EI	EI	EI

Uued eelarveread, mille loomist taotletakse: ei kohaldata

²⁸ Liigendatud = liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

²⁹ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

³⁰ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaatriigid.

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:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik			3	Loodusvarad ja keskkond				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	KOKKU
Tegevusassigneeringud								
09 02 03 – Kliimamuutuste leevendamine ja nendega kohanemine	Kulukohustused	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Maksed	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud								
		(3)						
DG CLIMA assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Maksed	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- Teadusuuringute Ühiskeskusel on oluline roll komisjoni toetamisel teatava vajaliku tehnilise tööga. Kliimameetmete peadirektoraat ja Teadusuuringute Ühiskeskus on sõlminud halduskokkuleppe.

Asutus: EEA – Euroopa Keskkonnaamet			2023	2024	2025	2026	2027	KOKKU
Tegevusassigneeringud								
Jaotis 1 – Personalikulud	Kulukohustused	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Maksed	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Jaotis 2 – Taristu	Kulukohustused	(1b)		0,080	0,080			0,160
	Maksed	(2b)		0,080	0,080			0,160
Jaotis 3 – Tegevuskulud	Kulukohustused	(1c)			0,020	0,040	0,040	0,100
	Maksed	(2c)			0,020	0,040	0,040	0,100
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud								
		(3)						
Euroopa Keskkonnaameti assigneeringud KOKKU *	Kulukohustused	= 1a + 1b + 1c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Maksed	= 2a + 2b + 2c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809

*Euroopa Keskkonnaameti täiendavate rahaliste vahendite mõju eelarvele tasakaalustatakse programmi LIFE eelarvest, täpsemalt kliimameetmete peadirektoraadi kliimamuutuste leevendamise ja nendega kohanemise eelarvereaal 09 02 03 eraldatavate vahendite kompenseeriva vähendamisega.

- Personalikulud: üks täiendav ajutine teenistuja (AD) ja üks täiendav lepinguline töötaja (CA) on vajalikud selleks, et toetada järgmist: i) tagada täiendavate andmete kogumise, analüüsi ja töötlemise kooskõlastamine, ettevalmistamine ja jälgimine, mis on vajalik, et hallata nende sõidukite absoluutarvu suurenemist, mille heitkoguste andmete seiret tuleb teha ja aruannetena esitada, ii) aruandlussüsteemi, kvaliteedi tagamise ja andmete kvaliteedikontrolli süsteemide rakendamine ja kasutamine selliste uute, laiendatud kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite puhul, samuti andmehaldus ja tehniline tugi täiendavate tootjate jaoks.

Kolme täiendavat lepingulist töötajat (alates 2024. aastast) on vaja järgmiste ülesannete täitmiseks:

mitmete üksikasjalike sertifitseerimismeetodite ettevalmistamise ja väljatöötamise toetamine (näiteks süsinikdioksiidi sidumise ELi kvaliteedikriteeriumidele vastavuse tõendamiseks, nagu on sätestatud asjakohase kavandatava määruse artiklis 8);

andmete kogumine seire, aruandluse ja kontrollimise kohta, näiteks mitme süsinikku siduva põllumajandustegevuse kohta, mis on seotud märgalade taassoostamise, põllukultuuride majandamise ja metsastamise/taasmetsastamise algatustega;

toetus registritevaheliste seoste tagamiseks (näiteks sertifitseerimissüsteemid ja riiklikud kasvuhoonegaaside inventuuriandmed).

- Taristu- ja tegevuskulud: Euroopa Keskkonnaamet vajab esimese kahe aasta jooksul esialgseid investeeringuid IT valdkonda (kokku 160 000 eurot) andmetöötlemiseks, et kontrollida nõuetekohasust ka suurema arvu sõidukite ja tootjate puhul. Igal aastal on korduvalt vaja teha kulutusi IT valdkonnas, seda ka aruandluse töövoogude, MSSQL-andmebaaside ja muude IT-vahendite hooldamiseks ja regulaarseks ajakohastamiseks.

○ Tegevusassigneeringud KOKKU			2023	2024	2025	2026	2027	KOKKU
	Kulukohustused	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Maksed	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 3 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Maksed	= 5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	7	Halduskulud
---	---	-------------

		2023	2024	2025	2026	2027	KOKKU
DG: CLIMA							
○ Personalikulud			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
○ Muud halduskulud							
DG CLIMA KOKKU	Assigneeringud		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Ühte täistööajale taandatud töötajat on vaja täiendavaks andmehalduseks.

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
--	--	--	-------	-------	-------	-------	--------------

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		2023	2024	2025	2026	2027	KOKKU
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
	Maksed		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid			2023	2024	2025	2026	2027	KOKKU			
	VÄLJUNDID										
	Väljundi liik ³¹	Keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljundite arv kokku
ERIEESMÄRK nr 1 ³² ...											
- Väljund											
- Väljund											

³¹ Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutatavaid teenuseid (nt rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

³² Vastavalt punktile 1.4.2 „Erieesmärgid“.

- Väljund														
Erieesmärk nr 1 kokku														
ERIEESMÄRK nr 2														
- Väljund														
Erieesmärk nr 2 kokku														
KOKKU														

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

3.2.3.1. Hinnanguline mõju Euroopa Keskkonnaameti inimressurssidele

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

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	2024	2025	2026	2027	KOKKU
--	------	------	------	------	-------

Ajutised teenistujad (AD palgaastmed)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Ajutised teenistujad (AST palgaastmed)					
Lepingulised töötajad	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Lähetatud riiklikud eksperdid					

KOKKU	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Personalivajadused (täistööajale taandatud töötajad):

	2024	2025	2026	2027	KOKKU
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------

Ajutised teenistujad (AD palgaastmed)	1	1	1	1	1
Ajutised teenistujad (AST palgaastmed)					
Lepingulised töötajad	3	4	4	4	4
Lähetatud riiklikud ekspertid					

KOKKU	4	5	5	5	5
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Hinnanguline haldusassigneeringute vajadus komisjonis

3.2.3.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

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

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	KOKKU
--	--	---------------	---------------	---------------	---------------	-------

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7						
Personalikulud		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Muud halduskulud						
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 kulud kokku		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7³³ välja jäävad kulud		Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata
Personalikulud						

³³ Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamist toetavad kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

Muud halduskulud						
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku		Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata	Ei kohaldata

KOKKU		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
--------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

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

3.2.3.4. Hinnanguline personalivajadus

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

Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina

	Aasta 2023	Aasta 2024	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027
O Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)					
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)					
20 01 02 03 (delegatsioonides)					
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)					
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)					
O Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad)³⁴					
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)		1	1	1	1
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides)					
XX 01 xx yy zz ³⁵	- peakorteris				
	- delegatsioonides				
01 01 01 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)					
01 01 01 12 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)					
KOKKU		1	1	1	1

XX tähistab asjaomast poliitikavaldkonda või eelarvejaotist.

Personalivajadused kaetakse peadirektoraadi töötajatega, kes on juba määratud meedet haldama, ja/või paigutades töötajaid ümber peadirektoraadi sees. Vajaduse korral võidakse personali täiendada iga-aastase vahendite eraldamise menefluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	
Kooseisuvälised töötajad	Komisjon vajab ühte lepingulist töötajat, et tulla toime õigusakti suurema keerukuse ja laiendatud kohaldamisalaga ning sellega kaasneva täiendava järelevalve ja haldamisega.

3.2.4 Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

- Ettepanek/algatus:
 - on täielikult rahastatav mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi sisese vahendite ümberpaigutamise kaudu.

Täiendavaid tegevuskulusid ette ei nähta. Võimalikud kulud kaetakse igal juhul programmi LIFE vahenditest.

³⁴ Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored spetsialistid delegatsioonides.

³⁵ Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiir (endised BA read).

tingib mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi mittesihotstarbelise varu ja/või mitmeaastase finantsraamistiku määrukses sätestatud erivahendite kasutuselevõtu.

nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist.

3.2.5. 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)

	2023	2024	2025	2026	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

palun märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksva eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju ³⁶				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikkel 4 2 9						

Sihotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

Ei kohaldata

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

Tulu võib saada ülemääraste CO₂ heite maksustamise kaudu. Tootjate makstavaid tulusid käsitletakse jätkuvalt ELi üldeelarve tuluna.

³⁶ Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.