

Kolmapäev, 14. november 2018

P8\_TA(2018)0455

## Uute raskesõidukite CO<sub>2</sub>-heitenormid \*\*\*I

Euroopa Parlamendi 14. novembril 2018. aastal vastuvõetud muudatusettepanekud ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite normid (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)) <sup>(1)</sup>

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

(2020/C 363/35)

### Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (1a) *Heiteta raskeveokite kasutuselevõtt peaks aitama lahendada peamisi linnalise liikumiskeskonna probleeme. Lisaks olulisusele maanteetranspordi CO<sub>2</sub>-heite vähendamisel on selliste sõidukite edendamine tootjate poolt tähtis ka õhusaasteainete ja liigse müra taseme tulemuslikuks vähendamiseks linnades ja linnapiirkondades.*

### Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (2) Pärast vähese heitega liikuvuse strateegiat võttis komisjon mais <sup>(19)</sup> ja novembris 2017 <sup>(20)</sup> vastu kaks liikuvusteelmalist paketti. Nendes on esitatud vähese heitega liikuvuse strateegia ellurakendamise tegevuskava ja tagatakse üleminek **keskkonnahoidlikule**, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvussüsteemile.
- (2) Pärast vähese heitega liikuvuse strateegiat võttis komisjon mais <sup>(19)</sup> ja novembris 2017 <sup>(20)</sup> vastu kaks liikuvusteelmalist paketti. Nendes on esitatud vähese heitega liikuvuse strateegia ellurakendamise tegevuskava ja tagatakse üleminek **heiteta**, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvussüsteemile.
- <sup>(19)</sup> Säätva liikuvuse suunas – Tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks (COM(2017) 283 final)
- <sup>(19)</sup> Säätva liikuvuse suunas – Tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks (COM(2017)0283 final).
- <sup>(20)</sup> Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine – Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid (COM(2017) 675 final)
- <sup>(20)</sup> Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine – Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid (COM(2017)0675 final).

<sup>(1)</sup> Asi saadeti vastavalt kodukorra artikli 59 lõike 4 neljandale lõigule vastutavale komisjonile tagasi institutsioonidevahelisteks läbirääkimisteks (A8-0354/2018).

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 4**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 3**

*Komisjoni ettepanek*

- (3) Käesolev määrus on osa kolmandast paketist „Liikuvus Euroopas“, mis täiendab septembris 2017 esitatud uut tööstuspoliitikastrateegiat <sup>(21)</sup> ning mille eesmärk on viia lõpule protsess, mis võimaldab liidul igakülgset ära kasutada liikuvusvaldkonna ajakohastamise ja dekarboniseerimise positiivset mõju. Paketi eesmärk on muuta Euroopa liikuvussüsteem ohutumaks ja paremini ligipääsetavaks ning Euroopa tööstus konkurentsivõimeliseks, suurendada Euroopas töökohakindlust ning **muuta liikuvussüsteem keskkonnasäästlikumaks ja kliimamuutustega paremini toime tulevaks. See eeldab ELi, liikmesriikide ja sidusrühmade täielikku pühendumust muu hulgas CO<sub>2</sub>-heite ja õhusaaste vähendamisele.**

<sup>(21)</sup> Investeerimine aruka, innovatiivse ja jätkusuutliku tööstuse nimel – Uus ELi tööstuspoliitika strateegia (COM(2017)0479).

*Muudatusettepanek*

- (3) Käesolev määrus on osa kolmandast paketist „Liikuvus Euroopas“, mis täiendab septembris 2017 esitatud uut tööstuspoliitikastrateegiat <sup>(21)</sup> ning mille eesmärk on viia lõpule protsess, mis võimaldab liidul igakülgset ära kasutada liikuvusvaldkonna ajakohastamise ja dekarboniseerimise positiivset mõju. Paketi eesmärk on muuta Euroopa liikuvussüsteem ohutumaks ja paremini ligipääsetavaks ning Euroopa tööstus konkurentsivõimeliseks, suurendada Euroopas töökohakindlust ning **jätkata kindlalt tööd täielikult heitevaba sektori saavutamise suunas sajandi kesksajaks ja viia see täiel määral vastavusse Pariisi kokkuleppega. Õige tasakaalu leidmine CO<sub>2</sub>-heite ja õhusaaste vähendamiseks tehtavate jõupingutuste, liidu autotööstuses innovatsiooni ergutamise ja liidu konkurentsivõime tõstmise vahel eeldab liidu, liikmesriikide ja sidusrühmade täielikku pühendumust.**

<sup>(21)</sup> Investeerimine aruka, innovatiivse ja jätkusuutliku tööstuse nimel – Uus ELi tööstuspoliitika strateegia (COM(2017)0479).

**Muudatusettepanek 5**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 4**

*Komisjoni ettepanek*

- (4) Käesolev määrus, nagu ka **sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite normid** <sup>(22)</sup>, annavad selge suuna maanteetranspordisektorist pärit CO<sub>2</sub>-heite vähendamisele ja sätestavad siduva eesmärgi, mille kohaselt tuleb liidu kõigis majandusharudes kasvuhoonegaaside heidet vähendada 2030. aastaks vähemalt **40 %** võrreldes 1990. aastaga ning mille Euroopa Ülemkogu kiitis heaks 23.–24. oktoobri 2014. aasta järeldustes ja mille keskkonnanõukogu kiitis 6. märtsi 2015. aasta kohtumisel heaks kui liidu kavatsetava riiklikult kindlaksmääratud panuse Pariisi kokkuleppe raames.

<sup>(22)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) .../..., millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO<sub>2</sub>-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (ELT L, ..., lk).

*Muudatusettepanek*

- (4) Käesolev määrus, nagu ka **Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) .../...** <sup>(22)</sup>, annavad selge suuna maanteetranspordisektorist pärit CO<sub>2</sub>-heite vähendamisele ja sätestavad siduva eesmärgi, mille kohaselt tuleb liidu kõigis majandusharudes kasvuhoonegaaside heidet vähendada 2030. aastaks vähemalt **55 %** võrreldes 1990. aastaga, **nagu nõutakse vastavalt Pariisi kokkuleppele.**

<sup>(22)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) .../..., millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO<sub>2</sub>-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (ELT L, ..., lk).

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 6**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 4 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (4a) *Seepärast tuleks kehtestada kõigi liidu uute raskeveokite jaoks CO<sub>2</sub>-heite vähendamise sihteesmärgid 2025. ja 2030. aastaks, võttes arvesse sõidukipargi uuendamiseks vajaminevat aega ning seda, et maantee-transportisektor peab aitama saavutada liidu kliima- ja energiaeemärke 2030. aastaks ja sellele järgnevat ajavahemikku. Niisugune etapiviisiline käsitlus on ka tööstusele selgeks ja õigeaegseks märguandeks mitte viivitada energiatõhusate tehnoloogiate ning heiteta ja vähese heitega sõidukite turule laskmisega.*

**Muudatusettepanek 7**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 5**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (5) Euroopa Ülemkogu kiitis 2014. aasta oktoobri järeldustes heaks eesmärgi vähendada sektorites, mis ei ole hõlmatud liidu heitkogustega kauplemise süsteemiga, kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks 30 % võrreldes 2005. aasta tasemega. **Suur osa nende sektorite heitest pärineb maanteetranspordist ja ületab 1990. aasta taset ikka veel olulisel määral. Kui maanteetranspordist pärit heide peaks veelgi suurenema, nullib see ära heite vähenemise, mis muudes sektorites on kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutatud.**
- (5) Euroopa Ülemkogu kiitis 2014. aasta oktoobri järeldustes heaks eesmärgi vähendada sektorites, mis ei ole hõlmatud liidu heitkogustega kauplemise süsteemiga, kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks 30 % võrreldes 2005. aasta tasemega. Maanteetranspordist **pärinev heide moodustas 2016. aastal 25 % liidu kasvuhoonegaaside heitest ning see heitekogus kasvas kolmandat aastat järjest** ja ületab 1990. aasta taset ikka veel olulisel määral. Kui maanteetranspordist pärit heide peaks veelgi suurenema, nullib see ära heite vähenemise, mis muudes sektorites on kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutatud.

**Muudatusettepanek 8**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 8 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (8a) *Arvestades, et prognooside kohaselt kasvab raskeveokite heitkoguste osakaal umbes 9 % ning et seni ei ole kehtestatud nõudeid raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite vähendamiseks, on selle sõidukite kategooria jaoks vaja erimeetmeid.*

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 9****Ettepanek võtta vastu määrus****Põhjendus 9***Komisjoni ettepanek*

- (9) Et täielikult ära kasutada energiatõhususpotsiaali ja tagada kasvuhoonegaaside heite kokkulepitud vähendamine maanteetranspordisektoris tervikuna, on asjakohane kehtestada lisaks uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite suhtes juba kehtivatele CO<sub>2</sub>-heite normidele ka CO<sub>2</sub>-heite normid uutele raskeveokitele. Sellised normid innustavad innovatsiooni kütusetõhusate tehnoloogialahenduste alal ning aitavad tugevdada liidu tootjate ja tarnijate juhtpositsiooni **tehnika valdkonnas**.

*Muudatusettepanek*

- (9) Et täielikult ära kasutada energiatõhususpotsiaali ja tagada kasvuhoonegaaside heite kokkulepitud vähendamine maanteetranspordisektoris tervikuna, on asjakohane kehtestada lisaks uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite suhtes juba kehtivatele CO<sub>2</sub>-heite normidele ka CO<sub>2</sub>-heite normid uutele raskeveokitele. Sellised normid innustavad innovatsiooni kütusetõhusate tehnoloogialahenduste alal ning aitavad tugevdada liidu tootjate ja tarnijate juhtpositsiooni **tehnoloogiavallas ja kindlustada pikas perspektiivis kõrget kvalifikatsiooni nõudvaid töökohti**.

**Muudatusettepanek 10****Ettepanek võtta vastu määrus****Põhjendus 10***Komisjoni ettepanek*

- (10) Võttes arvesse kliimamuutuste probleemi piiriülesust ja vajadust kaitsta nii maanteetransporditeenuste kui ka raskeveokite hästi toimivat ühtset turgu, on asjakohane kehtestada raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite normid liidu tasandil. Kõnealused normid tuleb välja töötada liidu konkurentsiõigust kahjustamata.

*Muudatusettepanek*

- (10) Võttes arvesse kliimamuutuste probleemi piiriülesust ja vajadust kaitsta nii maanteetransporditeenuste kui ka raskeveokite hästi toimivat ühtset turgu **ning vältida turu killustamist**, on asjakohane kehtestada raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite normid liidu tasandil. Kõnealused normid tuleb välja töötada liidu konkurentsiõigust kahjustamata.

Kolmapäev, 14. november 2018

### Muudatusettepanek 12

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (12a) *Sotsiaalselt vastuvõetav ja õiglane üleminek heiteta liikuvusele käesoleva sajandi keskpaigaks nõuab muutusi terves autotööstuse väärtusahelas, võttes arvesse kõigi liikmesriikide kodanikke ja piirkondi, kellele see võib kahjulikku mõju avaldada. Tähtis on võtta arvesse ülemineku sotsiaalset mõju ning ennetavalt tegeleda selle mõjuga tööhõivele. Seepärast on ülioluline täiendada praegusi meetmeid liidu, riikliku ja piirkondliku tasandi sihipäraste programmidega, mille sisuks on töötajate ümberõpe, täiendõpe ja ümberpaigutamine, ning haridus- ja tööhõivealgatustega kahjulikku mõju kogevates piirkondades ja kogukondades, võttes need meetmed tihedas dialoogis sotsiaalpartnerite ja pädevate asutustega.*

### Muudatusettepanek 13

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 12 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (12b) *Laadimis- ja tankimistaristu tuleb kiiresti kasutusele võtta, et tagada tarbijate kindlustunne heiteta ja vähese heitega sõidukite suhtes, samas kui nii liidu kui ka liikmesriikide tasandi eri toetusvahendite koostoime peab olema tulemuslik, et kaasata märkimisväärsed avaliku ja erasektori investeringuid.*

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 14**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 12 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (12c) *Vähese heitega liikuvuse strateegias rõhutati vajadust tagada, et elektrisõidukite toiteallikana kasutatakse kestlikest energiaallikatest pärit elektrit ning et liidu tasandil käivitatakse võimalikult kiiresti pikaajaline uue põlvkonna akusid käsitlev algatus. Nende eesmärkide saavutamiseks on vaja suurendada elektrimootorite akude tootmise, haldamise ja kõrvaldamise alal tehnoloogiliste uuringute rahastamist, et muuta sellised akud järjest keskkonnasäästlikumaks.*

**Muudatusettepanek 15**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 12 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (12d) *Enamik liidu kaubaveoettevõtjatest on väike- ja keskmise suurusega ettevõtjad, kelle juurdepääs rahastamisele on piiratud. Seepärast peavad tulevased lahendused olema kulutõhusad ja tasakaalustatud. Tähtis on omada kütusetõhusamate sõidukite kasutuselevõtmiseks tugevaid stiimuleid ja liidu rahastamismehhanisme.*

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 16**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 13**

*Komisjoni ettepanek*

- (13) Innovatsiooni silmas pidades ja raskeveokite kütusetõhusust parandavate uute tehnoloogialahenduste rakendamist arvestades ajakohastatakse modelleerimisvahendit VECTO ja määrust (EL) 2017/2400 pidevalt ja õigel ajal.

*Muudatusettepanek*

- (13) Innovatsiooni silmas pidades ja raskeveokite kütusetõhusust parandavate uute tehnoloogialahenduste rakendamist **ning määruse (EL) 2017/2400 kohaselt kindlaks määratud CO<sub>2</sub>-heite väärtuste tegelikule heitele vastavuse arengut** arvestades ajakohastatakse modelleerimisvahendit VECTO ja määrust (EL) 2017/2400 pidevalt ja õigel ajal **ning selleks eraldatakse vastav piisav eelarve. Võttes arvesse nende uute tehnoloogiate võimalikku mõju transpordisektori CO<sub>2</sub>-heite vähendamise potentsiaalile, tuleks 2022. aastal toimival läbivaatamisel võtta täielikult arvesse modelleerimisvahendi VECTO arengut.**

**Muudatusettepanek 17**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 14**

*Komisjoni ettepanek*

- (14) Määruse (EL) 2017/2400 kohaselt määratud CO<sub>2</sub>-heiteandmeid tuleb jälgida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) **.../2018** <sup>(25)</sup> alusel. Nende andmete alusel tuleks liidus kõige rohkem heidet õhku paiskava nelja raskeveokirühma jaoks kindlaks määrata heite vähendamise eesmärgid, aga ka tootjate keskmine CO<sub>2</sub>-eriheide konkreetsel kalendriaastal.

*Muudatusettepanek*

- (14) Määruse (EL) 2017/2400 kohaselt määratud CO<sub>2</sub>-heiteandmeid tuleb jälgida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) **2018/956** <sup>(25)</sup> alusel. Nende andmete alusel tuleks liidus kõige rohkem heidet õhku paiskava nelja raskeveokirühma jaoks kindlaks määrata heite vähendamise eesmärgid, aga ka tootjate keskmine eriheide konkreetsel kalendriaastal.

*(Muudatusettepanekut kohaldatakse kogu teksti ulatuses. Selle vastuvõtmise korral tehakse vastavad muudatused kogu tekstis.)*

<sup>(25)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) **.../2018** uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta, **ELT L ...**, ..., lk .

<sup>(25)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu **28. juuni 2018. aasta** määrus (EL) **2018/956** uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (**ELT L 173, 9.7.2018, lk 1**).

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 18**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 15**

---

Komisjoni ettepanek

- (15) 2025. aastaks tuleks kehtestada nende raskeveokite 2019. aasta keskmisel CO<sub>2</sub>-heitel põhinev vähendamiseesmärk, mis kajastab heite suhtelist vähenemist ja mille puhul võetakse arvesse tavasõidukite jaoks hõlpsasti kättesaadavaid kulutõhusaid tehnoloogialahendusi. **2030. aasta eesmärki tuleks käsitleda soovitatavana ja lõppeesmärki tuleks kindlaks määrata** 2022. aastal tehtava läbivaatamise tulemuste põhjal, kuna seni veel raskesti kättesaadavate kõrgetasemelisemate tehnoloogialahenduste kasutuselevõtt ei ole veel nii selge.

---

Muudatusettepanek

- (15) 2025. aastaks tuleks kehtestada nende raskeveokite 2019. aasta keskmisel CO<sub>2</sub>-heitel põhinev vähendamiseesmärk, mis kajastab heite suhtelist vähenemist ja mille puhul võetakse arvesse tavasõidukite jaoks hõlpsasti kättesaadavaid kulutõhusaid tehnoloogialahendusi. 2022. aastal tehtava läbivaatamise tulemuste põhjal **tuleks kehtestada ka 2030. aasta jaoks vähendamiseesmärk, millega ei tohiks vähendada käesoleva määruse ambitsioonikust, võttes samal ajal arvesse, et** seni veel raskesti kättesaadavate kõrgetasemelisemate tehnoloogialahenduste kasutuselevõtt ei ole veel nii selge.

**Muudatusettepanek 19**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 16**

---

Komisjoni ettepanek

- (16) **Raskeveokite puhul võiks diislikütust asendada veeldatud maagaas (liquefied natural gas, LNG). Tänu praeguste ja tulevaste innovaatilisemate LNG-tehnoloogialahenduste kasutuselevõtule on võimalik täita lühikeseks ja keskpikaks tähtjaks seatavaid CO<sub>2</sub>-heite eesmäärke, sest selliste tehnoloogialahenduste CO<sub>2</sub>-heide on diiselveokitega võrreldes väiksem. LNG-veokite väiksemat CO<sub>2</sub>-heite potentsiaali on modelleerimisvahendis VECTO juba täielikult arvesse võetud. Lisaks tagavad praegused LNG-tehnoloogialahendused õhusaasteinete, näiteks lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) ja tahkete osakeste väiksema heite. Piisav minimaalne tankimistaristu on samuti olemas ja seda suurendatakse tulevikus veelgi alternatiivkütuste taristut käsitleva riiklike poliitikaraamistike alusel.**

---

Muudatusettepanek

- (16) Alternatiivkütuste taristut **käsitlevate** riiklike poliitika-  
raamistike **osana tuleks kooskõlas käesoleva määruse eesmärkidega veelgi suuremas ulatuses kasutusele võtta tõhus, tehnoloogianeutraalne ja piisav tankimis- ja laadimistaristu.**



Kolmapäev, 14. november 2018

### Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 17 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (17a) Eriotstarbeliste veokite ning M2- ja M3-kategooria sõidukite osas peaks komisjon võimalikult kiiresti määrama kindlaks tehnilised kriteeriumid sõiduki eriotstarbe määratlemiseks ja käesoleva määrusega hõlmatud busside määratlemiseks.

### Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 17 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (17b) Selleks et tagada täpsus ja käesolevast määrusest saadav kasu, tuleks välja töötada 2019. aasta lähtetase valideerimismehhanism.

### Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 20 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (20a) Selleks et muuta heiteta raskeveokite arendamise stimuleerimise süsteem paindlikumaks, peaks seotud tootjatel olema võimalik moodustada avatud, läbipaistval ja mittediskrimineerival alusel heiteühendus. Heiteühenduselepingu kestus ei tohiks ületada viit aastat, kuid seda peaks saama uuendada. Komisjonil peaks olema õigus kehtestada üksikasjalikud eeskirjad ja tingimused, mille alusel võivad seotud tootjad avatud, läbipaistval ja mittediskrimineerival alusel moodustada heiteühenduse, järgides liidu konkurentsioigust.

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 23****Ettepanek võtta vastu määrus****Põhjendus 21**

## Komisjoni ettepanek

- (21) **Vastupidiselt sõiduautodele ja kaubikutele ei ole heiteta ega vähese heitega raskeveokeid, v.a bussid, veel turule lastud. Seetõttu tuleks kehtestada spetsiaalne lisäühikute süsteem, et hõlbustada sujuvat üleminekut** heiteta liikuvusele. **See stimuleerib** heiteta ja vähese heitega raskeveokite arendamist ja liidu turule toomist ja **täiendaks** nõudluspoole vahendeid, näiteks keskkonnahoidlikke sõidukeid käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/33/EÜ<sup>(26)</sup>.

<sup>(26)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteeõidukite edendamise kohta, muudetud direktiiviga .../.../EL [COM(2017)0653] (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

## Muudatusettepanek

- (21) **Selleks, et tagada sujuv üleminek** heiteta liikuvusele **ja stimuleerida** heiteta ja vähese heitega raskeveokite arendamist ja liidu turule toomist ja **täiendada** nõudluspoole vahendeid, näiteks keskkonnahoidlikke sõidukeid käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/33/EÜ<sup>(26)</sup>, **tuleks kehtestada 2025. ja 2030. aastaks tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega raskeveokite osakaalu võrdlustase.**

<sup>(26)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteeõidukite edendamise kohta, muudetud direktiiviga .../.../EL [COM(2017)0653] (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

**Muudatusettepanek 24****Ettepanek võtta vastu määrus****Põhjendus 21 a (uus)**

## Komisjoni ettepanek

- (21a) **Heiteta ja vähese heitega sõidukite miinimumosakaal tuleks kujundada nii, et tagada laadimistaristu pakkujatele ja tootjatele investeerimiskindlus, selleks et edendada heiteta ja vähese heitega sõidukite kiiret kasutuselevõttu liidu turul, võimaldades samas tootjatele teatavat paindlikkust oma investeeringute ajakava üle otsustamisel. Kehtestada tuleks mehhanism, millega stimuleerida tootjaid tooma heiteta ja vähese heitega sõidukeid liidu turule niipea kui võimalik.**

## Muudatusettepanek

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 25**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 22**

Komisjoni ettepanek

- (22) *Seepärast tuleks tootja keskmise CO<sub>2</sub>-eriheite arvutamisel arvestada heiteta ja vähese heitega raskeveokeid mitu korda. Stiimulite tase peaks varieeruma vastavalt veoki tegelikule CO<sub>2</sub>-heitele. Selleks et säilitada suured keskkonnaeesmärgid, peaks stiimulitest tuleneva heitesäästu suhtes kehtima ülemmäär.*

Muudatusettepanek

- (22) Tootja CO<sub>2</sub>-eriheite *sihttaseme* arvutamisel *tuleks võtta arvesse tema tulemusi* heiteta ja vähese heitega *sõidukite 2025. ja 2030. aasta võrdlustaseme suhtes*. Selleks et *stimuleerida selliste sõidukite arendamist ja kasutuselevõttu, vältides samas keskkonnaeesmärkide ja tavapärase sise põlemismootorite tõhususe nõrgendamist*, peaks stiimulitest *tulenevate kohanduste* suhtes kehtima ülemmäär.

**Muudatusettepanek 26**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 24**

Komisjoni ettepanek

- (24) Heiteta raskeveokite stimuleerimise süsteemi kujundamisel tuleks arvesse võtta ka väiksemaid veoautosid ning *busse*, mis käesoleva määruse kohaste CO<sub>2</sub>-heite eesmärkide alla ei kuulu. Nende veokite kaudu on ka võimalik linnade õhusaasteprobleeme märgataval määral lahendada. *Samas tuleks silmas pidada, et heiteta bussid on juba turul ja nende kasutamist stimuleeritakse nõudluspoole meetmetega, näiteks rüügangetega. Selleks et tagada eri veokiliikide tasakaalustatud stimuleerimine, tuleks ülemmäär kehtestada ka heiteta väiksematest veoautodest ning bussidest tuleneva heitesäästu suhtes.*

Muudatusettepanek

- (24) Heiteta raskeveokite stimuleerimise süsteemi kujundamisel tuleks arvesse võtta ka väiksemaid veoautosid ning *muid raskeveokite kategooriaid*, mis käesoleva määruse kohaste CO<sub>2</sub>-heite eesmärkide alla *veel* ei kuulu. Nende veokite kaudu on ka võimalik linnade õhusaasteprobleeme märgataval määral lahendada.

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 28**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 29**

*Komisjoni ettepanek*

- (29) Komisjon peaks kehtestama rahalise karistuse ülemäärase heite maksuna, kui heiteühikuid ja -võlgu arvesse võttes ilmneb tootjal ülemäärane CO<sub>2</sub>-heide. Selleks et piisavalt stimuleerida tootjaid võtma meetmeid raskeveokite tekitatava CO<sub>2</sub>-eriheite vähendamiseks, **peaks** see maks **ületama** heite-eesmärkide saavutamiseks vajalike tehnoloogialahenduste keskmisi piirkulusid. **Kõnealune maks peaks** kajastuma Euroopa Liidu üldeelarves tuluna. Maksude kogumise meetoodika tuleks kindlaks määrata rakendusaktiga ja arvesse tuleks võtta määruse (EÜ) nr 443/2009 kohaselt vastu võetud meetoodikat.

*Muudatusettepanek*

- (29) Komisjon peaks kehtestama rahalise karistuse ülemäärase heite maksuna, kui heiteühikuid ja -võlgu arvesse võttes ilmneb tootjal ülemäärane heide. Selleks et piisavalt stimuleerida tootjaid võtma meetmeid raskeveokite tekitatava CO<sub>2</sub>-eriheite vähendamiseks, **on oluline, et** see maks **ületaks alati** heite-eesmärkide saavutamiseks vajalike tehnoloogialahenduste keskmisi piirkulusid. **Ülemäärase heite maksusummad peaksid** kajastuma Euroopa Liidu üldeelarves tuluna. **Neid maksusummasid tuleks kasutada selleks, et toetada tihedas koostöös sotsiaalpartnerite ja pädevate asutustega autotööstuse sektori õiglast üleminekut heiteta liikuvusele ning innovatiivseid lahendusi, millega stimuleeritakse heiteta ja vähese heitega raskesõidukite kiiret kasutuselevõttu.** Maksude kogumise meetoodika tuleks kindlaks määrata rakendusaktiga ja arvesse tuleks võtta **Euroopa Parlamendi ja nõukogu** määruse (EÜ) nr 443/2009<sup>(1 a)</sup> kohaselt vastu võetud meetoodikat.

<sup>(1 a)</sup> **Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames (ELT L 140, 5.6.2009, lk 1).**

**Muudatusettepanek 29**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 30**

*Komisjoni ettepanek*

- (30) Usaldusväärne nõuete täitmise süsteem on vajalik selleks, et tagada käesolevast määrusest tulenevate eesmärkide täitmine. Tootjatele seatud kohustus esitada täpseid andmeid vastavalt määrusele (EL) **.../2018 [Monitoring & Reporting HDV]** ja haldustrahvid, mille võib määrata kõnealuse kohustuse täitmata jätmise korral, aitavad tagada käesoleva määrusega seatud eesmärgi täitmisel kasutatavate andmete usaldusväärsuse.

*Muudatusettepanek*

- (30) Usaldusväärne nõuete täitmise süsteem on vajalik selleks, et tagada käesolevast määrusest tulenevate eesmärkide täitmine. Tootjatele seatud kohustus esitada täpseid andmeid vastavalt määrusele (EL) **2018/956** ja haldustrahvid, mille võib määrata kõnealuse kohustuse täitmata jätmise korral, aitavad tagada käesoleva määrusega seatud eesmärgi täitmisel kasutatavate andmete usaldusväärsuse. **Tarbijate ja üldsuse huvides on teada, millised tootjad uutest heitenormidest kinni peavad ja millised mitte.**

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 30**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 31**

*Komisjoni ettepanek*

- (31) Et saavutada käesoleva määruse kohaselt CO<sub>2</sub>-heite vähendamiseks seatud eesmärk, on oluline, et kasutusel olevate raskeveokite CO<sub>2</sub>-heide oleks kooskõlas määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetega kindlaks määratud väärtustega. Seepärast peaks komisjonil olema võimalik võtta tootja keskmise CO<sub>2</sub>-eriheite arutamisel arvesse kõiki süsteemseid mittevastavusi, mille tüübikinnitusasutused on kasutusel olevate uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite suhtes kindlaks teinud.

*Muudatusettepanek*

- (31) Et saavutada käesoleva määruse kohaselt CO<sub>2</sub>-heite vähendamiseks seatud eesmärk, on oluline, et kasutusel olevate **ja teedel liiklevate** raskeveokite CO<sub>2</sub>-heide oleks kooskõlas määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetega kindlaks määratud väärtustega. Seepärast peaks komisjonil olema võimalik võtta tootja keskmise eriheite arutamisel arvesse kõiki süsteemseid mittevastavusi, mille tüübikinnitusasutused on kasutusel olevate **ja teedel liiklevate** uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite suhtes kindlaks teinud. **Juurutada tuleks kasutusel olevate ja teedel liiklevate sõidukite sõltumatu katsetamine kolmanda isiku poolt.**

**Muudatusettepanek 31**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 33**

*Komisjoni ettepanek*

- (33) Käesolevas määruses CO<sub>2</sub>-heite vähendamiseks seatud eesmärkide tõhusus sõltub suuresti CO<sub>2</sub>-heite määramisel kasutatud meetodika esindavusest. Lähtudes arvamusest, mis teadusnõustamise mehhanismi (Scientific Advice Mechanism, SAM)<sup>(27)</sup> nõustajad esitasid kergsõidukite kohta, on asjakohane võtta ka raskeveokite suhtes kasutusele süsteem, mille alusel hinnata, kas CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu näitajad, mis on kindlaks määratud määruse (EL) 2017/2400 kohaselt, on ka tegelikult esindavad. Komisjonil peaks olema õigus tagada avalikusele juurdepääs sellistele andmetele ning töötada vajaduse korral välja selliseks hindamiseks vajalike andmete kindlakstegemise ja kogumise menetlus.

<sup>(27)</sup> Teadusnõustajate kõrgetasemelise töörühma teaduslik arvamus 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing“ (Laboris mõõdetud ja tegeliku CO<sub>2</sub>-heite vahelise erinevuse vähendamine kergsõidukite puhul).

*Muudatusettepanek*

- (33) Käesolevas määruses CO<sub>2</sub>-heite vähendamiseks seatud eesmärkide tõhusus sõltub suuresti CO<sub>2</sub>-heite määramisel kasutatud meetodika esindavusest. Lähtudes arvamusest, mis teadusnõustamise mehhanismi (Scientific Advice Mechanism, SAM)<sup>(27)</sup> nõustajad esitasid kergsõidukite kohta, on asjakohane võtta ka raskeveokite suhtes kasutusele süsteem, mille alusel hinnata, kas CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu näitajad, mis on kindlaks määratud määruse (EL) 2017/2400 kohaselt, on ka tegelikult esindavad. Komisjonil peaks olema õigus tagada avalikusele juurdepääs sellistele andmetele ning töötada vajaduse korral välja selliseks hindamiseks vajalike andmete kindlakstegemise ja kogumise menetlus. **Juhul kui tehakse kindlaks oluline lõhe tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste ja määruse (EL) 2017/2400 kohaselt kindlaksmääratud väärtuste vahel, peaks komisjonil olema volitused kohandada vastavalt tootja keskmist CO<sub>2</sub>-eriheidet ja vajaduse korral 2019. aasta CO<sub>2</sub>-võrdlusheidet, mida kasutatakse käesoleva määruse järgimise kontrollimiseks.**

<sup>(27)</sup> Teadusnõustajate kõrgetasemelise töörühma teaduslik arvamus 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing“ (Laboris mõõdetud ja tegeliku CO<sub>2</sub>-heite vahelise erinevuse vähendamine kergsõidukite puhul).

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 32**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 34 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (34a) *Oma 2022. aasta aruandes peaks komisjon hindama ka võimalust arendada välja metoodika rasveeokite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO<sub>2</sub>-heite hindamiseks. Kõnealuse hinnangu alusel peaks komisjon tegema vajaduse korral ettepaneku kehtestada tootjatele aruandluskohustus ning täpsustama sellise aruandluse jaoks vajalikud normid ja menetlused.*

**Muudatusettepanek 33**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 36**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- (36) **Artikli 8 lõike 3, artikli 9 lõike 3, artikli 11 lõike 3 ja artikli 12 lõike 2 rakendamise** volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 <sup>(28)</sup>.

<sup>(28)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisoluliste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (36) *Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisolulised, et määrata kindlaks ülemäärase heite maksu kogumise kord, võtta vastu üksikasjalikud eeskirjad kasutusel olevate rasveeokite CO<sub>2</sub>-heite tuvastatud kõrvalekalletest teatamise korra kohta, avaldada andmeid, võtta vastu üksikasjalikud eeskirjad kiitusekulu arvestite näitude teatamise korra kohta ning kehtestada metoodika sõidukite allrühma ühe või mitme esindava sõiduki määramiseks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 <sup>(28)</sup>.*

<sup>(28)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisoluliste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 34**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 37**

*Komisjoni ettepanek*

(37) Selleks et muuta **või** täiendada käesoleva määruse väheolulisi osi, tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte **artikli CO<sub>2</sub>-võrdlusheite kohandamiseks vastavalt artikli 12 lõikele 2** ning I ja II lisa **muutmiseks** teatavate tehniliste näitajate osas, sealhulgas seoses kasutusotstarbe, kandevõime ja aastase läbisõidu osatähtsuse teguriga ning kandevõime kohandamise teguritega. On eriti oluline, et ettevalmistava töö käigus korraldaks komisjon asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et need viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega<sup>(29)</sup>. Eelkõige selleks, et tagada **võrdne osalemine** delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises, **peaksid** Euroopa Parlament ja nõukogu **saama** kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel **peaks olema** pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

<sup>(29)</sup> ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

*Muudatusettepanek*

(37) Selleks et muuta **ja** täiendada käesoleva määruse väheolulisi osi, tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, **et määrata kindlaks tehnilised kriteeriumid sõiduki eriotstarbe määramiseks ja linnabusside määramiseks, kehtestada üksikasjalikud eeskirjad ja tingimused, mis võimaldavad seotud tootjatel moodustada heiteühenduse, kehtestada osade, seadmestike ja süsteemide esindusliku valiku igaaastane katsekava, kohandada CO<sub>2</sub>-võrdlusheidet, kehtestada kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse maanteekatse ning muuta** I ja II lisa teatavate tehniliste näitajate osas, sealhulgas seoses kasutusotstarbe, kandevõime ja aastase läbisõidu osatähtsuse teguriga ning kandevõime kohandamise teguritega. On eriti oluline, et ettevalmistava töö käigus korraldaks komisjon asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et need viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes<sup>(29)</sup> sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises **võrdne osalemine, saavad** Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel **on** pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

<sup>(29)</sup> ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

**Muudatusettepanek 35**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – sissejuhatav osa**

*Komisjoni ettepanek*

Selleks et aidata saavutada liidu eesmärki vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet 30 % allapoole 2005. aasta taset määruse (EL) 2018/... [jõupingutuste jagamise määrus] artikliga 2 hõlmatud sektorites ja Pariisi kokkuleppe eesmärki ning tagada siseturu nõuetekohane toimimine, kehtestatakse käesoleva määrusega uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite **normid**, vähendades seeläbi liidu uute raskeveokite pargi CO<sub>2</sub>-eriheidet võrreldes CO<sub>2</sub>-võrdlusheitega järgmiselt:

*Muudatusettepanek*

Selleks et aidata saavutada liidu eesmärki vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet 30 % allapoole 2005. aasta taset määruse (EL) 2018/842 artikliga 2 hõlmatud sektorites ja Pariisi kokkuleppe eesmärki ning tagada siseturu nõuetekohane toimimine, kehtestatakse käesoleva määrusega uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite **nõuded**, vähendades seeläbi liidu uute raskeveokite pargi CO<sub>2</sub>-eriheidet võrreldes CO<sub>2</sub>-võrdlusheitega järgmiselt:

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 36**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt a**

---

*Komisjoni ettepanek*

(a) **15 %** ajavahemikul alates 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2029;

---

*Muudatusettepanek*

a) **20 %** ajavahemikul alates 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2029;

**Muudatusettepanek 37**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt b**

---

*Komisjoni ettepanek*

(b) vähemalt **30 %** alates 1. jaanuarist 2030, kui artikli 13 kohasest läbivaatamisest ei tulene teisiti.

---

*Muudatusettepanek*

b) vähemalt **35 %** alates 1. jaanuarist 2030, kui artikli 13 kohasest läbivaatamisest ei tulene teisiti.

**Muudatusettepanek 38**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – lõik 2 a (uus)**

---

*Komisjoni ettepanek*

---

*Muudatusettepanek*

*Selleks, et tagada sujuv üleminek heiteta liikuvusele ja pakkuda stiimuleid heiteta ja vähese heitega raskeveokite jaoks liidu turu ja taristu arendamise ja kasutuselevõtu jaoks, kehtestatakse käesoleva määrusega 2025. ja 2030. aastaks kõigi tootjate sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega raskeveokite osakaalu võrdlustase kooskõlas artikliga 5.*

*CO<sub>2</sub>-eriheidet kohandatakse võrdlustaseme suhtes saavutatud tulemuste alusel vastavalt I lisa punktile 4.*



Kolmapäev, 14. november 2018

### Muudatusettepanek 40

#### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 2 – lõige 1 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Käesolevat määrust kohaldatakse järgmistele kriteeriumidele vastavate uute N2- ja N3-kategooria sõidukite suhtes:

Muudatusettepanek

Käesolevat määrust kohaldatakse *esimese sammuna* järgmistele kriteeriumidele vastavate uute N2- ja N3-kategooria sõidukite suhtes:

### Muudatusettepanek 41

#### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 2 – lõige 1 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Artikli 5 ja I lisa punkti 2.3 kohaldamisel kohaldatakse käesolevat määrust ka **M2- ja M3-kategooria sõidukite suhtes ning** selliste N-kategooria sõidukite suhtes, mis ei kuulu määruse (EL) nr 510/2011 kohaldamisalasse ega vasta punktides a–d sätestatud kriteeriumidele.

Muudatusettepanek

**Artikli 1 lõike 2a**, artikli 5 ja I lisa punkti 4 kohaldamisel kohaldatakse käesolevat määrust ka selliste N-kategooria sõidukite suhtes, mis ei kuulu **Euroopa Parlamendi ja nõukogu** määruse (EL) nr 510/2011<sup>(1a)</sup> kohaldamisalasse ega vasta punktides a–d sätestatud kriteeriumidele. **Peale selle kohaldatakse seda artikli 1 lõike 2b kohaldamisel M2- ja M3-kategooria sõidukite suhtes, mis vastavad käesoleva artikli lõikes 2a osutatud tehnilistele kriteeriumidele.**

<sup>(1a)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 510/2011, millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO<sub>2</sub>-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist (ELT L 145, 31.5.2011, lk 1).

### Muudatusettepanek 42

#### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 2 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

**2a. Komisjon võtab hiljemalt 1. juulil 2019 kooskõlas artikliga 15 vastu delegeeritud õigusaktid käesoleva määruse täiendamiseks, määrates kindlaks tehnilised kriteeriumid sõiduki eriotstarbe määratlemiseks ja käesoleva määrusega hõlmatud linnabusside määratlemiseks.**

Muudatusettepanek

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 43****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 3 – lõik 1 – punkt h**

Komisjoni ettepanek

h) „eriotstarbeline veok“ – raskeveok, mis ei ole ette nähtud kaupade veoks ning mille CO<sub>2</sub>-heide ja kütusekulu on vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele kindlaks määratud üksnes muudeks kui käesoleva määruse I lisa punktis 2.1 määratletud kasutusotstarveteks;

Muudatusettepanek

h) „eriotstarbeline veok“ – raskeveok, mis ei ole ette nähtud kaupade veoks, **mille eriotstarve on määratletud kooskõlas artikli 2 lõikega 2 a kindlaks määratud tehniliste kriteeriumide alusel** ning mille CO<sub>2</sub>-heide ja kütusekulu on vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele kindlaks määratud üksnes muudeks kui käesoleva määruse I lisa punktis 2.1 määratletud kasutusotstarveteks;

**Muudatusettepanek 44****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 3 – lõik 1 – punkt k**

Komisjoni ettepanek

k) „vähese heitega raskeveok“ – muu kui heiteta raskeveok, mille CO<sub>2</sub>-eriheide on alla **350 g CO<sub>2</sub>/km, nagu on kindlaks määratud I lisa punktis 2.1;**

Muudatusettepanek

k) „vähese heitega raskeveok“ – muu kui heiteta raskeveok, mille **I lisa punkti 2.1 kohaselt kindlaks määratud CO<sub>2</sub>-eriheide on alla 50 % I lisa punkti 3 kohaselt kindlaks määratud CO<sub>2</sub>-võrdlusheitest iga allrühma jaoks;**

**Muudatusettepanek 46****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 4 – lõik 1 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

b) CO<sub>2</sub>-nullheite ja vähese CO<sub>2</sub>-heite koefitsient, mis määratakse vastavalt artiklile 5.

Muudatusettepanek

välja jäetud

Kolmapäev, 14. november 2018

### Muudatusettepanek 47

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Alates 2020. aastast ja seejärel igal järgmisel kalendriaastal määrab komisjon artikli 10 lõikes 1 osutatud rakendusaktidega iga tootja kohta kindlaks artikli 4 punktis b osutatud CO<sub>2</sub>-nullheite ja vähese CO<sub>2</sub>-heite koefitsiendi eelneva aasta jaoks.

Muudatusettepanek

Alates 1. jaanuarist 2025 kasutatakse kalendriaasta jooksul tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega raskeveokite konkreetse osakaalu leidmiseks järgmisi võrdlusalusid:

alates 2025. aastast: vähemalt 5 %;

alates 2030. aastast: 20 %, kui artikli 13 kohasest läbivaatamisest ei tulene teisiti.

### Muudatusettepanek 48

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 1 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

CO<sub>2</sub>-nullheite ja vähese CO<sub>2</sub>-heite koefitsiendi puhul võetakse arvesse kalendriaastal tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega sõidukite, sealhulgas artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud kategooriatesse kuuluvate heiteta sõidukite, ning heiteta ja vähese heitega eriotstarbeliste veokite arvu ja CO<sub>2</sub>-heidet.

Muudatusettepanek

välja jäetud

### Muudatusettepanek 49

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 5 – lõige 1 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

CO<sub>2</sub>-nullheite ja vähese CO<sub>2</sub>-heite koefitsient arvutatakse vastavalt I lisa punktile 2.3.

Muudatusettepanek

välja jäetud

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 50**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 5 – lõige 2 – lõik 1**

Komisjoni ettepanek

Lõike 1 kohaldamisel arvestatakse heiteta ja vähese heitega sõidukeid järgmiselt:

- (a) heiteta raskeveok arvestatakse kahe sõidukina;
- (b) vähese heitega sõiduk arvestatakse kahe sõidukina sõltuvalt CO<sub>2</sub>-eriheitest ja heitetaseme künnisväärtusest 350 g CO<sub>2</sub>/km.

Muudatusettepanek

Lõikes 1 osutatud eesmärkide saavutamiseks kohaldatakse käesolevat määrust ka selliste N-kategooria sõidukite suhtes, mis ei kuulu määruse (EL) nr 510/2011 kohaldamisalasse ega vasta käesoleva määruse artikli 2 lõike 1 punktides a–d sätestatud kriteeriumidele.

**Muudatusettepanek 51**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 5 – lõige 3**

Komisjoni ettepanek

3. CO<sub>2</sub>-nullheite ja vähese CO<sub>2</sub>-heite koefitsient vähendab tootja keskmist CO<sub>2</sub>-eriheidet maksimaalselt 3%. Artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud kategooriate raskeveokite CO<sub>2</sub>-nullheite ja vähese CO<sub>2</sub>-heite osakaal kõnealuses koefitsiendis vähendab tootja keskmist CO<sub>2</sub>-eriheidet maksimaalselt 1,5%.

Muudatusettepanek

välja jäetud

**Muudatusettepanek 52**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 7 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

2. Lõike 1 punkti a kohane CO<sub>2</sub>-heitkoguste trajektoor määratakse iga tootja kohta kindlaks kooskõlas I lisa punktiga 5.1, tuginedes artikli 1 teises lõigus osutatud CO<sub>2</sub>-võrdlusheite ja kõnealuse artikli punktis a 2025. aastaks kehtestatud sihttaseme vahelisele lineaartrajektoorige ning 2025. aasta sihttaseme ja kõnealuse artikli punktis b 2030. aastaks kehtestatud sihttaseme vahelisele lineaartrajektoorige.

Muudatusettepanek

2. Lõike 1 punkti a kohane CO<sub>2</sub>-heitkoguste trajektoor määratakse iga tootja kohta kindlaks kooskõlas I lisa punktiga 5.1, tuginedes artikli 1 **lõike 1** teises lõigus osutatud CO<sub>2</sub>-võrdlusheite ja kõnealuse artikli punktis a 2025. aastaks kehtestatud sihttaseme vahelisele lineaartrajektoorige ning 2025. aasta sihttaseme ja kõnealuse artikli punktis b 2030. aastaks kehtestatud sihttaseme vahelisele lineaartrajektoorige.

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 53**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 7 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**Artikkel 7a**

**Heiteühenduse moodustamine**

1. Seotud tootjad võivad artikli 5 kohaste kohustuste täitmiseks moodustada heiteühenduse.
2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 15 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada üksikasjalikud eeskirjad ja tingimused, mis võimaldavad seotud tootjatel avatud, läbipaistval ja mittediskrimineerival alusel moodustada heiteühenduse.

**Muudatusettepanekud 74 ja 75**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 8 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1. Kui leitakse, et tootja heide on mõnel konkreetsel kalendriaastal alates 2025. aastast ettenähtust suurem vastavalt lõikele 2, kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu, mis arvutatakse järgmise valemi abil:

(ülemäärase heite maks) = (ülemäärane heide x **6 800** eurot/g-CO<sub>2</sub>/tkm)

1. Kui leitakse, et tootja heide on mõnel konkreetsel kalendriaastal alates 2025. aastast ettenähtust suurem vastavalt lõikele 2, kehtestab komisjon **vastavalt tootjale või heiteühenduse juhatajale** ülemäärase heite maksu, mis arvutatakse järgmise valemi abil:

(ülemäärase heite maks) = (ülemäärane heide x **5 000** eurot/g-CO<sub>2</sub>/tkm)

**ajavahemikuks 2025–2029**

**alates 2030. aastast:**

(ülemäärase heite maks) = (ülemäärane heide x **6 800** eurot/gCO<sub>2</sub>/tkm)

Komisjon tagab, et ülemäärase heite maksu tase ületab alati sellise tehnoloogia keskmised piirkulud, mida on vaja artikli 1 lõikes 1 osutatud eesmärkide saavutamiseks.

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 55****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 8 – lõige 4**

Komisjoni ettepanek

4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse liidu üldeelarves tuluna.

Muudatusettepanek

4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse liidu üldeelarves tuluna. **Neid summasid kasutatakse selleks, et täiendada liidu või liikmesriikide meetmeid, millega tihedas koostöös sotsiaalpartnerite ja pädevate asutustega edendatakse oskuste arendamist või autotööstuse sektori töötajate ümberpaigutamist kõigis mõjutatud liikmesriikides ja eelkõige üleminekust enim mõjutatud piirkondades ja kogukondades, selleks et toetada õiglast üleminekut heiteta ja vähese heitega liikuvusele.**

**Muudatusettepanek 56****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 9 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

2. Komisjon võtab neid kõrvalekaldeid arvesse tootja keskmise CO<sub>2</sub>-eriheite arvutamisel.

Muudatusettepanek

2. Komisjon võtab neid kõrvalekaldeid arvesse tootja keskmise eriheite arvutamisel **ja vajaduse korral I lisa punkti 3 kohaselt arvutatud 2019. aasta CO<sub>2</sub>-võrdlusheite kohandamisel.**

**Muudatusettepanek 57****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 9 – lõige 3 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Et tagada tootjate poolt määruse (EL) 2018/956 ja määruse (EL) 2017/2400 kohaselt esitatud andmete täpsus, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 15 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada alates 2019. aastast käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite puhul määruse (EL) 2017/2400 artikli 12 lõikes 1 täpsustatud osade, eraldi seadmestike ja süsteemide igalt tootjalt pärit esindusliku valiku iga-aastane katsekava. Kõnealuste katsete tulemusi võrreldakse tootjate poolt määruse (EL) 2017/2400 kohaselt esitatud andmetega ning süstemaatiliste kõrvalekallete tuvastamisel kohandatakse nende keskmist eriheidet, mis on arvutatud I lisa punkti 2.7 kohaselt, ja vajaduse korral 2019. aasta CO<sub>2</sub>-võrdlusheidet, mis on arvutatud I lisa punkti 3 kohaselt.

Kolmapäev, 14. november 2018

### Muudatusettepanek 58

#### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 10 – lõige 1 – lõik 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

b) alates 2020. aastast **CO<sub>2</sub>-nullheite** ja vähese **CO<sub>2</sub>-heite koefitsient**, nagu on osutatud **artiklis 5**;

Muudatusettepanek

b) alates 2020. aastast **iga tootja puhul tema konkreetne heiteta** ja vähese **heitega raskeveokite osakaal eelneval kalendriaastal**, nagu on osutatud **artikli 5 lõikes 1**;

### Muudatusettepanek 59

#### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 11

Komisjoni ettepanek

Artikkel 11

Muudatusettepanek

Artikkel 11

Tegelik CO<sub>2</sub>-heide ja energiakulu

Tegelik CO<sub>2</sub>-heide ja energiakulu

1. Komisjon jälgib ja hindab seda, kas CO<sub>2</sub>-heide ja kütusekulu näitajad, mis on kindlaks määratud määruse (EL) 2017/2400 kohaselt, on ka tegelikult esindavad. **Ta tagab, et avalikkust teavitatakse selle esindavuse muutumisest aja jooksul.**

2. Selleks tagab komisjon juurdepääsu tootjatel või riikide ametiasutustelt saadud usaldusväärsetele **isikustamata** andmetele raskeveokite tegeliku CO<sub>2</sub>-heide ja energiakulu kohta.

1. Komisjon jälgib ja hindab seda, kas CO<sub>2</sub>-heide ja kütusekulu näitajad, mis on kindlaks määratud määruse (EL) 2017/2400 kohaselt, on ka tegelikult esindavad.

2. Selleks tagab komisjon juurdepääsu **(sh kolmandatele pooltele sõltumatu katsetamise eesmärgil)** tootjatel või riikide ametiasutustelt saadud usaldusväärsetele andmetele raskeveokite tegeliku CO<sub>2</sub>-heide ja energiakulu kohta, **mis põhinevad standarditud kütusekulu arvestite näitudel.**

Kolmapäev, 14. november 2018

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3. Komisjon **võib** rakendusaktidega vastu **võtta** käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud **meetmeid**. Need rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusele.

2a. Komisjon võtab hiljemalt 31. detsembril 2019 kooskõlas artikliga 15 vastu delegeeritud õigusaktid käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse maanteekatse, millega tagatakse, et raskeveokite CO<sub>2</sub>-heide ja kütusekulu tegelikes sõidutingimustes ei ületa määruse (EL) 2017/2400 ja määruse (EL) 2018/956 kohaselt esitatud seireandmeid enam kui 10 % võrra. Komisjon võtab mis tahes kõrvalekaldeid, mis ületavad seda kiinnist, arvesse tootja keskmise CO<sub>2</sub>-erihte arvutamisel ja vajaduse korral 2019. aasta CO<sub>2</sub>-võrdlusheite kohandamisel.

2b. Komisjon tagab, et avalikkust teavitatakse lõikes 1 osutatud tegeliku esindavuse muutumisest aja jooksul.

3. Komisjon **võtab** rakendusaktidega vastu käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud **üksikasjalikud eeskirjad kütusekulu arvestite näitude teatamise korra kohta**. Need rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusele.

#### Muudatusettepanek 60

#### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 12 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Tagamaks et tehnilised näitajad, mida kasutatakse tootja keskmise CO<sub>2</sub>-erihte arvutamiseks vastavalt artiklile 4 ja CO<sub>2</sub>-erihte sihttasemete arvutamiseks vastavalt artiklile 6, vastavad tehnika ja kaubatranspordi logistika arengule, on komisjonil õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas artikliga 15, et kohandada järgmisi I ja II lisa sätteid:

Muudatusettepanek

1. Tagamaks et tehnilised näitajad, mida kasutatakse tootja keskmise erihte arvutamiseks vastavalt artiklile 4 ja erihte sihttasemete arvutamiseks vastavalt artiklile 6, vastavad tehnika ja kaubatranspordi logistika arengule, **ajakohastab komisjon pidevalt ja õigeaegselt modelleerimisvahendit VECTO ning tal on õigus võtta kooskõlas artikliga 15 vastu delegeeritud õigusakte**, et kohandada järgmisi I ja II lisa sätteid:



Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 61**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 13 – lõik 1**

Komisjoni ettepanek

31. detsembriks 2022 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse tulemuslikkuse kohta ning vastavalt artiklile 1 määratava CO<sub>2</sub>-heite vähendamise eesmärgi 2030. aastaks ja muude raskeveokiliikide, sealhulgas haagiste CO<sub>2</sub>-heite vähendamise eesmärgid. Kõnealune aruanne sisaldab ka hinnangut eelkõige heiteta ja vähese heitega sõidukeid, eriti busse, hõlmavate käsitusviiside tulemuslikkuse kohta, võttes arvesse direktiivis 2009/33/EÜ<sup>(30)</sup> sätestatud eesmärgi, samuti hinnangut CO<sub>2</sub>-heiteühikute süsteemi kohta ja selle kohta, kas on asjakohane kohaldada neid käsitusviise edasi 2030. aastal ja pärast seda, ning vajaduse korral lisatakse ettepanek muuta käesolevat määrust.

<sup>(30)</sup> Keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv 2009/33/EÜ, muudetud direktiiviga .../.../EL.

Muudatusettepanek

31. detsembriks 2022 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse tulemuslikkuse kohta, vastavalt artiklile 1 vajaduse korral kohandatava CO<sub>2</sub>-heite vähendamise eesmärgi 2030. aastaks, vastavalt artiklile 5 vajaduse korral kohandatava heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaalu võrdlustaseme ning muude raskeveokiliikide, sealhulgas haagiste ja eriotstarbeliste veokite, näiteks prügiveomasinate CO<sub>2</sub>-heite vähendamise eesmärgid. Kõnealune aruanne sisaldab ka hinnangut eelkõige heiteta ja vähese heitega sõidukite, eriti busside, kasutuselevõttu hõlmavate käsitusviiside tulemuslikkuse kohta, võttes arvesse direktiivis 2009/33/EÜ<sup>(30)</sup> sätestatud eesmärgi, hinnangut CO<sub>2</sub>-heiteühikute süsteemi kohta ja selle kohta, kas on asjakohane kohaldada neid käsitusviise edasi 2030. aastal ja pärast seda, vajaliku laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtu kohta, võimaluse kohta kehtestada mootori CO<sub>2</sub>-heite normid, eelkõige eriotstarbeliste veokite jaoks, erinevate riigisisestel vedudel kasutatavate tavapärastest suuremate mõõtmetega veokikombinatsioonide, näiteks liidendsõidukite kohta, selle kohta, kas CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu näitajad, mis on kindlaks määratud määruse (EL) 2017/2400 kohaselt, on ka tegelikult esindavad, ning hinnangut modelleerimisvahendi VECTO ajakohastamise kohta. Vajaduse korral lisatakse aruandele ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.

<sup>(30)</sup> Keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv 2009/33/EÜ, muudetud direktiiviga .../.../EL.

**Muudatusettepanek 76**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 13 – lõik 1 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Komisjon töötab hiljemalt 31. detsembriks 2020 välja erimetoodika taastuvenergia II direktiivi raames kindlaks määratud säästvatele kriteeriumidele vastavate täiustatud ja taastuvate gaasiliste transpordikütuste kasutamise mõju arvestamiseks surumaagaasi ja veeldatud maagaasi rakenduste osas, et arvutada välja keskmise sõidukipargi heide. Vajaduse korral lisatakse sellele metoodikale ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 73**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 13 – lõik 1 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Lisaks hindab komisjon võimalust arendada välja metoodika kõigi liidu turule lastud raskeveokite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO<sub>2</sub>-heite hindamiseks. Kõnealuse hinnangu alusel esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule vajaduse korral seadusandliku ettepaneku, et kehtestada tootjatele olelusringi jooksul tekkiva heite aruandluskohustus ning täpsustada sellise aruandluse jaoks vajalikud normid ja menetlused.

**Muudatusettepanek 62**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 14 – lõige 1**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1. Komisjoni abistab määruse (EL) .../2018 [juhtimine] kohaselt moodustatud xxx komitee. See komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

1. Komisjoni abistab **kliimamuutuste komitee, mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu** määruse (EL) nr 525/2011<sup>(1a)</sup> artikliga 26. See komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

<sup>(1a)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2013. aasta määrus (EL) nr 525/2013 kasvuhoonegaaside heite seire- ja aruandlusmehhanismi ning kliimamuutusi käsitleva muu olulise sise-riikliku ja liidu teabe esitamise kohta ning otsuse nr 280/2004/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 165, 18.6.2013, lk 13).

**Muudatusettepanek 63**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 15 – lõige 2**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Õigus võtta vastu artikli 10 lõikes 2 ja artikli 12 lõikes 1 osutatud delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].

2. Õigus võtta vastu **artikli 2 lõikes 2 a, artiklis 7 a, artikli 9 lõikes 3 a**, artikli 10 lõikes 2, **artikli 11 lõikes 2 a** ja artikli 12 lõikes 1 osutatud delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].

Kolmapäev, 14. november 2018

### Muudatusettepanek 64

#### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 15 – lõige 3

##### Komisjoni ettepanek

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 10 lõikes 2 ja artikli 12 lõikes 1 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

##### Muudatusettepanek

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad **artikli 2 lõikes 2 a, artiklis 7 a, artikli 9 lõikes 3 a**, artikli 10 lõikes 2, **artikli 11 lõikes 2 a** ja artikli 12 lõikes 1 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

### Muudatusettepanek 65

#### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 15 – lõige 6

##### Komisjoni ettepanek

6. Artikli 10 lõike 2 ja artikli 12 lõike 1 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

##### Muudatusettepanek

6. **Artikli 2 lõike 2a, artikli 7a, artikli 9 lõike 3a**, artikli 10 lõike 2, **artikli 11 lõike 2a** ja artikli 12 lõike 1 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 66****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 16 – lõik 1**

Määrus (EÜ) nr 595/2009

Artikkel 5 – lõige 4 – punkt 1

*Komisjoni ettepanek*

- l) menetlus, et asjakohaste ja esindavate proovide alusel kontrollida, kas registreeritud ja kasutusele võetud sõidukid vastavad CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu näitajatele, mis on kindlaks määratud käesoleva määrusega ja selle rakendusmeetmetega;

*Muudatusettepanek*

- l) menetlus, et asjakohaste ja esindavate proovide alusel kontrollida, kas registreeritud ja kasutusele võetud sõidukid vastavad CO<sub>2</sub>-heite ja kütusekulu näitajatele, mis on kindlaks määratud käesoleva määrusega ja selle rakendusmeetmetega; **nimetatud menetluse viivad samuti läbi akrediteeritud ja sõltumatud kolmandad isikud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858<sup>(1a)</sup> artikli 13 lõikele 10.**

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

**Muudatusettepanek 77****Ettepanek võtta vastu määrus****Artikkel 16 a (uus)***Komisjoni ettepanek**Muudatusettepanek***Artikkel 16a****Nõukogu direktiivi 96/53/EÜ muudatus**

Direktiivi 96/53/EÜ<sup>(1a)</sup> I lisa punkti 2.2.4.2 järele lisatakse alljärgnevad punktid:

„2.2.5 Määruse (EL) 2018/... [ettepanek võtta vastu määrus COM(2018)0284] artikli 5 lõike 2 punktis b määratletud alternatiivkütusega töötavate veokikombinatsioonide lubatud täismassi suurendatakse alternatiivkütuse tehnoloogia puhul vajaliku lisamassi võrra maksimaalselt ühe tonni ulatuses.

Kolmapäev, 14. november 2018

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**2.2.6 Heitevabade veokikombinatsioonide lubatud täismassi suurendatakse heitevabade tehnoloogiate puhul vajaliku lisamassi võrra sõltuvalt heitevabast läbisõiduvahemikust maksimaalselt kahe tonni ulatuses. Komisjon võtab hiljemalt 1. juuliks 2019 vastu nõutava massi arvutamise valemi.“**

<sup>(1a)</sup> Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteeõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimumõidmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).

### Muudatusettepanek 67

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 2 – alapunkt 2.3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

**2.3. Artiklis 5 osutatud CO<sub>2</sub>-nullheite ja vähese CO<sub>2</sub>-heite koefitsiendi arvutamine**

välja jäetud

Artikli 5 kohane CO<sub>2</sub>-nullheite ja vähese CO<sub>2</sub>-heite koefitsient (ZLEV) arvutatakse iga tootja ja iga kalendriaasta kohta järgmiselt:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$  kusjuures miinimum on 0,97

kus:

V ühe tootja uute raskeveokite, v.a kõik eriotstarbelised veokid, arv kooskõlas artikli 4 punktiga a;

V<sub>conv</sub> ühe tootja uute raskeveokite, v.a kõik eriotstarbelised veokid, arv kooskõlas artikli 4 punktiga a ja välja arvatud heiteta ja vähese heitega raskeveokite arv;

V<sub>zlev</sub> V<sub>in</sub> ja V<sub>out</sub> summa;

kus:

null

artikli 2 lõike 1 punktide a–d kohaste omadustega heiteta ja vähese heitega raskeveokite summa;

null

CO<sub>2</sub><sub>v</sub> heiteta ja vähese heitega raskeveoki (v) CO<sub>2</sub>-eriheide g/km-tes, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;

V<sub>out</sub> artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud kategooriatesse kuuluvate heiteta raskeveokite koguarv korrutatud kahega, kusjuures näitaja V<sub>conv</sub> maksimaalne osakaal on 1,5 %.

Kolmapäev, 14. november 2018

**Muudatusettepanek 68**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**I lisa – punkt 2 – alapunkt 2.7 – valem**

Komisjoni ettepanek

$$\text{CO}_2 = \text{ZLEV} \times \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times \text{avgCO}_2_{\text{sg}}$$

kus:

 $\sum_{\text{sg}}$  kõigi allrühmade summa;**ZLEV nagu on kindlaks määratud punktis 2.3**share<sub>sg</sub> nagu on kindlaks määratud punktis 2.4MPW<sub>sg</sub> nagu on kindlaks määratud punktis 2.6avgCO<sub>2sg</sub> nagu on kindlaks määratud punktis 2.2

Muudatusettepanek

$$\text{CO}_2 = \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times \text{avgCO}_2_{\text{sg}}$$

kus:

 $\sum_{\text{sg}}$  kõigi allrühmade summa;share<sub>sg</sub> nagu on kindlaks määratud punktis 2.4MPW<sub>sg</sub> nagu on kindlaks määratud punktis 2.6avgCO<sub>2sg</sub> nagu on kindlaks määratud punktis 2.2

**Muudatusettepanek 69**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**I lisa – punkt 4 – lõik 1 – valem – rida 1**

Komisjoni ettepanek

$$T = \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_2_{\text{sg}}$$

Muudatusettepanek

$$T = \text{ZLEV\_benchmark\_factor} * \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_2_{\text{sg}}$$

**Muudatusettepanek 70**  
**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**I lisa – punkt 4 – lõik 1 – valem – rida 4**

Komisjoni ettepanek

rf CO<sub>2</sub>-heite vähendamise sihttase (protsentides), nagu on osutatud artikli 1 punktides a ja b konkreetse kalendriaasta puhul;

Muudatusettepanek

rf CO<sub>2</sub>-heite vähendamise sihttase (protsentides), nagu on osutatud artikli 1 **esimese lõigu** punktides a ja b konkreetse kalendriaasta puhul;

Kolmapäev, 14. november 2018

## Muudatusettepanek 71

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 4 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Aastatel 2025–2029 on  $ZLEV\_benchmark\_factor (1+y-x)$ , välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,03 või väiksem kui 0,97; sellistel juhtudel loetakse, et  $ZLEV\_benchmark\_factor$  on vastavalt kas 1,03 või 0,97.

kus:

 $x = 5\%$ ;

$y$  heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal tootja esmakordselt registreeritud raskeveokite pargis, mis arvutatakse selliste heiteta N-kategooria sõidukite, mis ei kuulu määruse (EL) nr 510/2011 kohaldamisalasse ega vasta artikli 2 lõike 1 punktides a–d sätestatud kriteeriumidele, koguarvu ning artikli 2 lõike 1 punktides a–d sätestatud kriteeriumidele vastavate heiteta ja vähese heitega sõidukite koguarvu summana, kusjuures igäiht neist arvestatakse kujul  $ZLEV\_specific$  vastavalt järgnevalt toodud valemile, jagatuna asjaomasel kalendriaastal registreeritud sõidukite koguarvuga;

 $ZLEV\_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg})),$  kus:

$CO_{2v}$  heiteta ja vähese heitega raskeveoki (v)  $CO_2$ -eriheide g/km-tes, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;

$rCO_{2sg}$  nagu on kindlaks määratud punktis 3.

## Muudatusettepanek 72

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 4 – lõik 1 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Aastal 2030 on  $ZLEV\_benchmark\_factor (1+y-x)$ , välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05; sellistel juhtudel loetakse, et  $ZLEV\_benchmark\_factor$  on 1,05;

Kolmapäev, 14. november 2018

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

kui see summa jääb vahemikku 1,0–0,98, siis loetakse, et ZLEV\_benchmark\_factor on 1,0;

kui see summa on väiksem kui 0,95, siis loetakse, et ZLEV\_benchmark\_factor on 0,95;

kus:

x 20 %, kui artikli 13 kohasest läbivaatamisest ei tulene teisiti;

y heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal tootja esmakordselt registreeritud raskeveokite pargis, mis arvutatakse selliste heiteta N-kategooria sõidukite, mis ei kuulu määruse (EL) nr 510/2011 kohaldamisalasse ega vasta artikli 2 lõike 1 punktides a–d sätestatud kriteeriumidele, koguarvu ning artikli 2 lõike 1 punktides a–d sätestatud kriteeriumidele vastavate heiteta ja vähese heitega sõidukite koguarvu summana, kusjuures igäiht neist arvestatakse kujul ZLEV\_specific vastavalt järgnevalt toodud valemile, jagatuna asjaomasel kalendriaastal registreeritud sõidukite koguarvuga;

$ZLEV\_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$ , kus:

$CO_{2v}$  heiteta ja vähese heitega raskeveoki (v)  $CO_2$ -eriheide g/km-tes, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;

$rCO_{2sg}$  nagu on kindlaks määratud punktis 3.