



Strasbourg, 11.7.2023  
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Ettepanek:

## **EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS**

**transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} - {SWD(2023) 441 final} -  
{SWD(2023) 442 final}

## SELETUSKIRI

- Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Kasvuhoonegaaside heite arvestus on mitmesugustes majandussektorites kasutatav meede, millega saab ettevõtjate ja üksikisikute teatavast tegevusest tulenevate kasvuhoonegaaside heite andmeid. Läbipaistev teave transporditeenuste heite kohta aitab tarbijatel teha transpordisektoris teadlikke valikuid ja mõjutab turul neid teenuseid korraldavate ja osutavate üksuste ärilisi otsuseid. Heidet käsitlevate usaldusväärsete andmete kättesaadavaks tegemine võib hoogustada kestlikkust ja innovatsiooni ning mõjutada valima kestlikumaid transpordivõimalusi. Heite arvestuse kasulikkust ja lisaväärtust näitavad senise heite seire ning ELi ja muude aruandluskavade tulemused<sup>1</sup>.

Selleks et rakendada transpordisektoris kasvuhoonegaaside heite arvestuse potentsiaali, peavad arvestuse aluseks olevad arvutused olema võrreldavad ja täpsed ning seotud konkreetse transporditeenuse eriomadustega. Seepärast peaks heite arvutamine põhinema teaduslikult tõestatud, üksikasjalikul ja ühtlustatud meetodilisel lähenemisviisil.

Praegu ei ole olemas transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse üldtunnustatud raamistikku<sup>2</sup>. Sellise heite arvutamiseks võivad transpordisektori sidusrühmad valida eri standardite, meetodikate, arvutusvahendite ning paljude heite standardväärtuste andmebaaside ja andmestike vahel. See põhjustab sageli tulemuste märkimisväärset lahknevust, mis vähendab kasvuhoonegaaside heite arvandmete võrreldavust turul ning annab ebatäpset ja eksitavat teavet transporditeenuse heite kohta. Ühtlasi tekitab see ohu, et heite arvutamise meetodika ja standardandmed valitakse olenevalt sellest, mis on konkreetsele üksusele kasulik. See loob tingimused rohepesuks<sup>3</sup> ja võib luua kasutajatele valesid stiimuleid. Standardraamistiku puudumine on üldteada probleem ja tööstus või riikide valitsused on mitu korda püüdnud sellist raamistikku luua<sup>4</sup>. Paraku ei ole ükski neist jõupingutustest toonud kaasa kasvuhoonegaaside heite arvestusmeetodite ühtlustamist ega kasvuhoonegaaside andmete järjepidevat kasutamist liidu tasandil.

Ka transpordisektoris peetakse seda probleemiks, et puudub usaldusväärne ja võrreldav teave transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite kohta. Avalikus konsultatsioonis osalenud vastajatest 80 % tunnistas selle probleemi tähtsust ja pidas seda suureks või väga suureks probleemiks. Sarnaseid seisukohti täheldati selle algatuse raames korraldatud tagasisidekorje, sidusrühmade sihtuuringu ja seminari arutelu analüüsimisel.

Lisaks on transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse kasutuselevõtt endiselt väga piiratud, hoolimata transpordisektori sidusrühmade kasvavast huvist transpordi

<sup>1</sup> Näiteks kaubaveosektoris ELi programm „[Lean and Green](#)“ ja USA programm „[SmartWay](#)“.

<sup>2</sup> Liikmesriigid koostavad ja esitavad komisjonile kõigi majandussektorite, sealhulgas transpordi kasvuhoonegaaside heite ühtlustatud statistika ja keskkonnamajandusliku arvestuse, lähtudes Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuli 2011. aasta määrusest (EL) nr 691/2011 Euroopa keskkonnamajandusliku arvepidamise kohta ([ELT L 192, 22.7.2011, lk 1–16](#)). Need andmed on riigi tasandil kättesaadavad ja liigendatud majanduse tegevusalade klassifikaatori NACE Revision 2 (NACE Rev. 2) järgi, mistõttu ei ole need andmed piisavalt granulaarsed, et aidata lahendada eespool nimetatud probleemi.

<sup>3</sup> Rohepesu on ettevõtjate tava jätta oma keskkonnamõjust või -kasust tegelikult positiivsemat muljet.

<sup>4</sup> Esimese konkreetselt transporditeenuste standardi kehtestas 2012. aastal [Euroopa Standardikomitee \(CEN\)](#). Komitee standardis EN 16258:2012 on sätestatud transporditeenuste energiatarbimise ja kasvuhoonegaaside heite arvutamise ja andmete esitamise ühtne meetodika. EN 16258:2012 aitas märkimisväärselt ühtlustada transpordisektori heite arvestust. Ometi ei peetud seda piisavalt täpselt, et saada erinevate transporditeenuste kohta täielikult võrreldavaid ja järjepidevaid heite andmeid. Näited transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse ühtlustamisest on ka [Prantsusmaa transpordiseadustiku artikkel L 1431-3](#) ja programmi „[Global Logistics Emissions Council](#)“ (GLEC) raamistik.

kasvuhoonegaaside heidet käsitlevate andmete vastu. Transporditeenuste kasutajad ei saa tavaliselt transporditeenuste heite kohta täpset teavet ja transporditeenuste korraldajad, sealhulgas veoettevõtjad, ei arvuta süstemaatiliselt oma kasvuhoonegaaside heidet. Lisaks teeb enamik heite arvutajatest seda tavaliselt ettevõtte või sõiduki tasandil ega suuda koostada andmeid transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite kohta<sup>5</sup>. Samas on ainult viimasena nimetatud liiki teave asjakohane selleks, et tulemuslikult toetada ja mõjutada transporditeenuse kasutajate otsuseid. Hinnangute järgi mõõdab oma kasvuhoonegaaside heidet peaaegu 600 000 ELi transpordisektori üksust (2020), kuid ainult 21 660 neist teevad seda piisavalt liigendatult, et oleks võimalik saada transporditeenuste kasvuhoonegaaside heidet käsitlevaid andmeid. See moodustab vaid 1,2 % ligikaudu 1,8 miljonist üksusest, kes teevad ise veotoiminguid<sup>6</sup>. Kasvuhoonegaaside heite arvestuse vähest kasutuselevõttu täheldatakse peamiselt mikro-, väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate (VKEd)<sup>7</sup> seas, kes moodustavad suurima rühma ELi transporditurul tegutsevatest üksustest.

Transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse vähest kasutuselevõttu toodi probleemina esile ka erinevates konsultatsioonides. Avalikus konsultatsioonis märkis 56st organisatsioonist 45 (80 %), 70st üksikisikust 61 (87 %) ja 65st veebikliendist 60 (92 %), et neile ei anta reisi või saadetise kavandamisel/korraldamisel või paki kättetoimetamisviisi valimisel piisavalt teavet. Samuti pidas sihtuuringu 31st vastajast 26 (84 %) praegust kasutustaset madalaks või väga madalaks. Kasvuhoonegaaside heite arvestuse valdkonnas ilmnes sihtuuringust, et 78 % vastajatest (37st vastajast 29) juba mõõdavad heidet mingil viisil, kuid neist vaid 35 % (26st vastajast 9) teevad seda transporditeenuse tasandil. See järeldus ei pruugi siiski olla kõigi asjaomaste üksuste puhul täielikult õige, sest transporditeenuste kasvuhoonegaaside heidet arvutavate ettevõtjate tegelik arv näib olevat oluliselt väiksem.

EL on tunnistanud transporditeenuste heite arvestuse ühtlustatud meetodikaraamistiku vajalikkust. Ajavahemikus 2011–2019 viidi ellu kaks järjestikust ELi rahastatud projekti: kaubaveo CO<sub>2</sub> jalajälje projekt (Carbon Footprint of Freight Transport – COFRET)<sup>8</sup> seitsmenda raamprogrammi raames ning logistikasektori heite arvestuse ja vähendamise võrgustiku projekt (Logistics Emissions Accounting & Reduction Network – LEARN)<sup>9</sup> raamprogrammi „Horisont 2020“ raames. Projektides käsitleti transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamist, aruandlust ja tõendamist eesmärgiga töötada välja üldine meetodika. Nende jõupingutustega toetati tööstuse juhitava programmi „Global Logistics Emissions Council“<sup>10</sup> raamistiku loomist ja arendamist ning algatati koordineeritud tegevus Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (ISO)<sup>11</sup> tervikliku spetsiaalse standardi koostamiseks. ISO avaldas uue ISO 14083:2023 standardi 2023. aasta märtsis. Seejärel võttis Euroopa Standardikomitee selle üle samaväärse Euroopa standardina EN ISO 14083:2023.

Selle algatuse eesmärk on kõrvaldada kasvuhoonegaaside heite mõõtmise ja arvutamise ühtlustamist takistavad tegurid ning aidata alustada kasvuhoonegaaside heite mõõtmist ja arvutamist transpordisektoris. Selles esitatakse ühtne õigusraamistik transporditeenuste

<sup>5</sup> Transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite alaste tulemuste kohta täpsete andmete saamiseks (eriti mitmeliigilises veoahelas), tuleb arvutada veoahela iga üksiku elemendi (veoetapi) heide. See arvutustase eeldab spetsiifilisi andmeid ning on organisatsioonidele keerulisem ja kulukam.

<sup>6</sup> Kokku ligikaudu 1,8 miljonit vastavalt Ecorysi ja CE Delfti (2023) mõjuhinnangut toetavale uuringule.

<sup>7</sup> Komisjoni 6. mai 2003. aasta soovitus 2003/361/EÜ mikro-, väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate määratluse kohta (ELT L 124, 20.5.2003, lk 36).

<sup>8</sup> <https://cordis.europa.eu/project/id/265879>.

<sup>9</sup> <https://learnproject.net/>.

<sup>10</sup> [Smart Freight Centre](https://www.smartfreightcentre.com/).

<sup>11</sup> <https://www.iso.org/home.html>.

kasvuhoonegaaside heite arvestuseks kogu mitmeliigilise veoahela ulatuses, luues sellega võrdsed tingimused eri transpordiliikidele, segmentidele ja liikmesriikide võrkudele liidus. Eri teenuste tulemuste parem läbipaistvus peaks turuosalistele looma stiimuleid kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks ning muutma transpordi tõhusamaks ja kestlikumaks.

Käesoleva määrusega ei muudeta kasvuhoonegaaside heite aruandlust kohustuslikuks. Sellega toetatakse teisi tööstuse ja avaliku sektori asutuste võetavaid erimeetmeid rohepöörde hõlbustamiseks. Nende meetmete hulka kuuluvad transpordilepingutesse kasvuhoonegaasidega seotud läbipaistvusklauulite lisamine, reisijatele konkreetse teenuse kasvuhoonegaaside heite kohta teabe esitamine või keskkonnahoidlike hankemenetluste ja keskkonnahoidlike transpordiprogrammide jaoks kliimaga seotud kriteeriumide kehtestamine. Neid võib rakendada eraldiseisvate individuaalsete, eeskätt avaliku sektori asutuste ja ettevõtjate vaheliste ning ettevõtjatevaheliste kokkulepete kaudu, kuid need peavad alati vastama transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamise, tõendamise ja sellest teavitamise erieeskirjadele, mis on sätestatud käesolevas algatuses.

Siinkohal tuleks ühtlasi märkida, et kuigi käesolevas määruses käsitletakse allikast ratasteni tekkivat kasvuhoonegaaside heidet, mis tuleneb nii sõidukite kasutamisest kui ka sõidukite varustamisest energiaga,<sup>12</sup> tekitab transpordisektor ka muud kahjulikku mõju. See hõlmab õhusaasteaineid ja müra ning nendest tulenevat tervise- ja keskkonnamõju. Neid tagajärgi esitatud algatuses ei käsitleta.

Algatuse eesmärkide asjakohaseks käsitlemiseks on see liigendatud seitsmesse peamisse poliitikavaldkonda, mida on kirjeldatud allpool.

- Metoodika: kehtestatakse ühtne referentsmetoodika, millega tagatakse, et kogu transpordisektoris arvutatakse transporditeenuste kasvuhoonegaaside heidet standardisel viisil.

Referentsmetoodika on algatuse tähtis osa ja seetõttu pöörati sellele ettevalmistuse käigus erilist tähelepanu. Analüüsiti mitut lähenemisviisi, mis erinesid kasvuhoonegaaside heite arvutamise ulatuse ja meetodi ning heite transporditeenuste vahel jaotamise poolest. Selle tulemusena valiti uus ISO standard 14083:2023<sup>13</sup> praegu kõige asjakohasemaks ja proportsionaalsemaks standardiks, millega esitatud eesmärgid täita. ISO 14083:2023 on samm edasi veotoimingute ühtsete eeskirjade ja kasvuhoonegaaside heite arvutamise põhimõtete suunas, mille puhul kvantifitseeritakse allikast ratasteni tekkivat heidet. Kuna seda standardit tunnustatakse kogu maailmas, võib seda kasutada rahvusvaheliste veoahelate kasvuhoonegaaside heite andmete koostamiseks, luues nii võimaluse andmete ülemaailmseks kooskõlastamiseks.

Teisest küljest tuleks määruses arvesse võtta standardi võimalikku tulevast arengut ja sellega peaks saama käsitleda paindlikkust, mis standardi teatavatele osadele omane on. Seetõttu tuleks standardi tulevase läbivaatamise ja muudatuse hoolikalt jälgida ja kontrollida ning põhjendatud juhtudel need sellest algatusest välja jätta, et tagada referentsmetoodika kooskõla määruse ja muu kohaldatava liidu õiguse eesmärkidega. Samuti tuleks arvesse võtta täiendavate kohanduste ja selgituste vajadust, eriti kui selle standardi kasutamise tõttu tekib põhjendamatu tasakaalutuse oht, mis tuleneb transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamisest konkreetsetes transpordisegmentides.

<sup>12</sup> Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse põhimõtet „allikast ratasteni“ kõigi transpordiliikide puhul.

<sup>13</sup> Käesoleva määruse referentsmetoodikaks võeti selle standardi Euroopa versioon (EN ISO 14083:2023).

- Sisendandmed ja allikad: esitatakse ühtlustatud lähenemisviis sisendandmetele, luues stiimuleid esmaste andmete kasutamiseks, lubades modelleeritud andmete kasutamist, suurendades standardväärtuste usaldusväärsust, kättesaadavust ja asjakohasust ning vähendades riiklike, piirkondlike ja valdkondlike andmestike vahelisi lahknevusi.

Kui sisendandmeid ei käsitleta ühtsel viisil, jäävad kasvuhoonegaaside heite arvutamise tulemused ebajärjepidevaks ja võrreldamatuks, isegi kui kasutatakse sama referentsmetoodikat. Seda probleemi tõsteti esile kõigis sidusrühmadega toimunud konsultatsioonides. Transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamiseks on vaja või kasutatakse eri liiki sisendandmeid, sealhulgas esmaseid ja teiseid andmeid. Kõige usaldusväärsemad arvutustulemused saadakse esmaste andmete kasutamisel. Seda liiki andmed on aga teatavatele sidusrühmadele, eriti VKEdele, tihti kättesaamatud või üle jõu käivalt kulukad, nii et tuleks kaaluda ka teiseste andmete kasutamist. Selleks, et tagada kasvuhoonegaaside heite arvutamisel võrreldavate ja täpsete väljundite saamine, tuleks seega tunnustada ja eelistada esmaste andmete kasutamist ning teised andmed peaksid põhinema usaldusväärsetel hinnangutel ning teaduslikult tõendatud ja usaldusväärsetel andmebaasidel ja andmestikel. Teiseste andmete kindlaks tegemiseks võib kasutada standardväärtusi või mudeleid.

Standardväärtuste kasutamisega peaks saama täpset ja usaldusväärset teave konkreetse transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite kohta. Seepärast tuleks need väärtused välja töötada neutraalsel ja objektiivsel viisil ning need peaksid pärinema usaldusväärsetest allikatest. Standardväärtused saadakse kirjandusest ja muudest väljaannetest ning nende hulka kuuluvad kasvuhoonegaaside heite mahukuse väärtused ja kasvuhoonegaaside heite koefitsiendid (olenevalt allikast nimetatakse neid ka energia või kütuse heitekoefitsientideks).

Kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtustes on konkreetse transpordiliigi tulemuste (tegevuse) andmed seotud kasvuhoonegaaside heitega ning neid kasutatakse konkreetse transporditeenuse heite kohta teabe saamiseks. Seetõttu peaksid need väärtused põhinema parameetritel, mis on väga sarnased konkreetse teenuse parameetritega. Võrreldavate heitearvutuse tulemuste tagamiseks tuleks luua nende väärtuste ELi andmebaas. Samas tuleks lubada kasutada ka muid kolmandate isikute hallatavaid asjakohaseid andmebaase ja andmestikke, mis on väga valdkonna-, riigi- ja piirkonnaspetsiifilised, kuid seda tingimusel, et nende kvaliteedi suhtes tehakse ELi tasandil erikontroll.

Kasvuhoonegaaside heite koefitsientide puhul on toimumaks kasutatav energiahulk seotud allikast ratasteni tekkiva kasvuhoonegaaside heitega. Need koefitsiendid on konkreetse transporditeenuse allikast ratasteni kasvuhoonegaaside heite mahukuse arvutamiseks vajalikud sisendid. Kui kasvuhoonegaaside heite koefitsiendid määratakse ühtse metoodika ja usaldusväärsete allikate alusel, jääb varieeruvus vastuvõetavatesse piiridesse. Seetõttu tuleks välja töötada kasvuhoonegaaside heite koefitsientide keskne ELi andmebaas, võttes nõuetekohaselt arvesse asjakohaseid liidu õiguslikke algatusi ja muid usaldusväärseid allikaid, sealhulgas läbivaadatud taastuvenergia direktiivi (REDII)<sup>14</sup> (kui see vastu võetakse) ning programmi „Euroopa horisont“ vastavat teemat<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2018/2001, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1999 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 98/70/EÜ seoses taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv (EL) 2015/652, COM(2021) 557 final.

<sup>15</sup> [Rahastamis- ja hankevõimalused \(europa.eu\)](https://european-council.europa.eu/media/en/press-communications/infographic/Pages/infographic-2021-05-11-1.aspx).

Neutraalne ja pädev ELi organ peaks välja töötama kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste ja kasvuhoonegaaside heite koefitsientide ELi andmebaasid ja neid haldama. See organ peaks ühtlasi tegema kolmandate isikute hallatavate väliste andmebaaside ja andmestike tehnilisi kvaliteedikontrolle. Euroopa Keskkonnaametit peetakse kõige sobivamaks organiks, mis saab anda vajalikku abi määruse selle osa nõuetekohaseks rakendamiseks. Asjakohasel juhul võib amet oma töös kasutada teiste valdkondlike ELi organite teavet ja abi, näiteks Euroopa Lennundusohutusameti, kelle ülesanne on rakendada algatuse „ReFuelEU Aviation“ raames<sup>16</sup> ellu lendude keskkonnamärgis.

Modelleeritud andmete puhul on esmased andmed kombineeritud teatava veo- või sõlmpunktitoimingu kasvuhoonegaaside heitega seotud parameetritega. Need parameetrid peaksid olema esinduslikud, täpsed ja põhinema rangelt referentsmeetoodika nõuetel. See annab parima võimaliku ülevaate transporditeenuse tegelikust kasvuhoonegaaside heitest.

- Kohaldatavus: määratakse kindlaks õige poliitikavahend (kohustuslikust vabatahtlikuni), et algatust liidu turul tulemuslikult kohaldada.

Vahendi tulemuslikkuse kaalumisel ning selle võrdlemisel transpordisektori võimaliku halduskoormuse ja kuludega leiti, et sobivaim on siduval osalemisotsusel põhinev lähenemisviis. Sellega kehtestatakse ühtse raamistiku kasutamise nõue ainult siis, kui transporditeenust osutav või korraldav üksus otsustab nii arvutada kui ka avalikustada selle teenuse kasvuhoonegaaside heite andmed või kui ta on muul viisil<sup>17</sup> kohustatud seda tegema. See lähenemisviis on eriti asjakohane VKEdele, kes moodustavad enamiku transpordisektori ettevõtjatest ja kellel väga sageli ei ole piisavalt suutlikkust mõõta ja arvutada oma transporditegevusest tulenevat kasvuhoonegaaside heidet. Ühtlasi tagab see lähenemisviis kasvuhoonegaaside heite arvestuse puhul õigusliku prognoositavuse ja võrdsed võimalused heiteteabe avaldajatele või jagajatele. Aja jooksul peaks see tekitama turul järkjärgulise nihke transpordisektoris raamistiku suurema kasutuselevõtu suunas.

- Kasvuhoonegaaside heite väljundandmed ja läbipaistvus: kehtestatakse asjakohased mõõdikud kasvuhoonegaaside heite andmete koostamiseks ja jagamiseks ning sätestatakse ühtsed eeskirjad heite arvestuse tulemuste edastamise ja läbipaistvuse kohta.

Heite väljundandmete ühtlustatud mõõdikud on vajalikud selleks, et tagada transporditeenuste kasvuhoonegaaside heidet käsitlevate andmete avalikustamisel samade mõõtühikute kasutamine kõigi osalejate vahel veolahelas ja sellest väljaspool. Ühtsed mõõdikud võimaldavad andmeesitajatel andmeid selgesti edastada ja andmesaajatel neist õigesti aru saada. See on turul kasvuhoonegaaside heite andmete õigeks võrdlemiseks ja transpordikasutajate valikute toetamiseks hädavajalik. Lisaks peavad kasvuhoonegaaside heite andmeid arvutavad ja avaldavad üksused hankima ja alles hoidma tööendeid tehtud arvutuste kohta. Sellised tõendid tuleks teha kättesaadavaks pädeva asutuse või muu kolmanda isiku taotluse korral vastavalt eraldiseisvatele individuaalsetele kokkulepetele, nagu konkreetsetest õiguslikest nõuetest tulenevad kokkulepped või ettevõtjatevahelised lepingutingimused. Nende sätete peamine eesmärk on tagada kindlus, et avalikustatud andmed on usaldusväärsed ja täpsed.

- Rakendamise toetamine: tagatakse käesoleva algatuse ühtlustatud rakendamine eri transpordisegmentides.

---

<sup>16</sup> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks, COM(2021) 561 final.

<sup>17</sup> Näiteks muude ELi või riiklike õigusaktide või lepinguliste suhetega.

Rakendamise toetamisega tagatakse, et ELis veoahela eri segmentides tegutsevad üksused tõlgendavad ja kohaldavad määruse eeskirju ühtmoodi. See hõlmab eelkõige üldsuuniseid, millega täpsustatakse ja selgitatakse algatuse teatavaid osi eri sidusrühmadele. See aitab neil rakendada eeskirju oma tavapärasel äritegevuses. Siia alla võivad kuuluda suunised andmenüete, andmehalduse ja andmete jagamise, heite arvutamise protsesside ja nõuetele vastavuse kontrolli kohta. Komisjon jätab endale ainuõiguse koostada need üldsuunised lähtuvalt transpordisektori vajaduste hindamisest ja lisaväärtusest, mida need suunised turul loovad.

- Nõuetele vastavus: tagatakse ühtne, proportsionaalne ja usaldusväärne transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite andmete ja nende aluseks olevate arvutusprotsesside tõendamise süsteem.

Kasvuhoonegaaside heite andmete ja nende aluseks olevate arvutusprotsesside tõendamise süsteem on üks vajadustest, mida sidusrühmadega konsulteerimisel palju esile tõsteti. Mõjuhinna kinnitas seda vajadust ja näitas, et nõuetekohaselt kavandatud tõendamissüsteem võib märgatavalt suurendada transpordisektori usaldust kasvuhoonegaaside heite andmete vastu ja kasvuhoonegaaside heite arvestuse kasutamist üldiselt. Paraku toovad tõendamisprotsessidega seotud nõuded sektorile sageli kaasa lisakulusid ja halduskoormust. Seepärast tuleb tähelepanu pöörata sellele, et ei tekitataks juurde bürokraatiat, mis vastupidiselt eesmärgile takistaks kasvuhoonegaaside heite arvestuse ühtse raamistiku kasutamist laiemate ettevõtlastavade raames. See on põhjus, miks käesolevas ettepanekus nõutakse vaid suurtelt üksustelt käesolevas määruses sätestatud eeskirjade täitmise tõendamist, võimaldades seejuures VKEdel kasutada tõendamist vabatahtlikult.

- Täiendavad meetmed: töötatakse välja ja kasutatakse tehnilisi arvutusvahendeid

Tehniliste arvutusvahendite (näiteks veebirakendused, mudelid ja tarkvara) kättesaadavus võimaldab hõlbustada ühtse heitearvestusmetoodika kasutuselevõttu transpordisektoris. Selle algatuse eesmärki võivad tulemuslikult toetada turul laiemaks kasutamiseks pakutavad välised ärilisel ja mitteärilisel eesmärgil loodud arvutusvahendid. Neil on sobivad funktsioonid heite automaatseks arvutamiseks ja need on piisavalt paindlikud, et vajaduse korral arvutusvahendeid ja andmeid kiiresti kohandada. Nende vahendite kasutamisel tuleb aga tagada vastavus käesolevas määruses sätestatud nõuetele, eriti seoses ühtse referentsmetoodika, modelleerimisparameetrite ja nõuetekohaste standardväärtuste kasutamisega. Seetõttu tuleks lubada väliste arvutusvahendite kasutamist tingimusel, et need on ametlikult sertifitseeritud.

- Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega

Transpordi<sup>18</sup> arvele langes 2020. aastal 26 % ELi kasvuhoonegaaside koguheitest, kusjuures maanteetransport üksi tekitas koguheitest ligikaudu 20 %<sup>19</sup>. Seetõttu tuleb seda algatust vaadelda Euroopa roheline kokkulepe<sup>20</sup> ja Euroopa kliimamääruse<sup>21</sup> kontekstis, milles on sätestatud sammud kliimanetraalsuse saavutamiseks 2050. aastaks.

<sup>18</sup> Sealhulgas rahvusvaheline lennu- ja meretransport.

<sup>19</sup> [Statistika käsiraamat, 2022 \(europa.eu\)](#).

<sup>20</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“, COM(2019) 640 final.

<sup>21</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) ([ELT L 243, 9.7.2021, lk 1–17](#)).

Säästva ja aruka liikuvuse strateegia,<sup>22</sup> mis avaldati 9. detsembril 2020, loob aluse selle muutuse (sealhulgas 2050. aastaks transpordi kasvuhoonegaaside heite vähendamise 90 % võrra) saavutamiseks aruka, konkurentsivõimelise, ohutu, kättesaadava ja taskukohase ELi transpordisüsteemi kaudu. Peale meetmete, mis on suunatud konkreetsete transpordiliikide säästvamaks muutmisele, viidatakse strateegias ka stiimulitele, mis motiveerivad valima kõige säästvamaid transpordivõimalusi nii eri transpordiliikide piires kui ka nende vahel. Stiimulid võivad olla nii majanduslikud kui ka mittemajanduslikud, sealhulgas kasutajatele parema teabe pakkumine ja suurem läbipaistvus transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite kohta. Seepärast teatati strateegias kavatsusest<sup>23</sup> „kehtestada transpordi- ja logistikasektorist tuleneva kasvuhoonegaaside heite ühtlustatud mõõtmise Euroopa raamistiku, mis põhineb ülemaailmsel standarditel ja mida saaks kasutada selleks, et anda ettevõtjatele ja lõppkasutajatele hinnang nende valikute CO<sub>2</sub> jalajälje kohta ning suurendada lõppkasutajate ja tarbijate nõudlust säästvamate transpordi- ja liikuvuslahenduste järele, vältides samal ajal ökoeksitamist“. Käesolev määrus on seega asjakohane poliitikameede.

Poliitiliste meetmete võtmist on transporditeenuste heite arvestuse valdkonnas juba kaalutud. Komisjon esitas 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus<sup>24</sup> visiooni ELi transpordisüsteemi tuleviku kohta. Selles sätestati poliitiline kava tulevaste probleemide lahendamiseks, eelkõige transpordi taseme säilitamiseks ja arendamiseks, ning transpordi- ja logistikatoimingute CO<sub>2</sub> jalajälje märkimisväärseks vähendamiseks. Üks nende eesmärkide täitmiseks kavandatud erialgatusi oli ühtsete ELi standardite väljatöötamine, et hinnata reisijate- ja kaubaveoteenuste CO<sub>2</sub> jalajälge. Eesmärk oli luua vahend ettevõtjatele, kes soovivad osta keskkonnale vähem kahjulikke teenuseid, ja reisijatele, kes soovivad reisida keskkonnasäästlikumalt. Need plaanid ajendasid selles poliitikavaldkonnas võtma edasisi meetmeid, sealhulgas eespool nimetatud teadusuuringute projekt LEARN.

- Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega

Transpordiliikide ülese algatusena tekitab käesolev määrus koostoimet ELi muu reguleeriva tegevusega heite vähendamise raamistike, kütusestandardite ja heitenormide, kasutajatele suurema läbipaistvuse tagamise ja tugevamate tarbijaõiguste valdkonnas ning täiendab neid. Need seosed teiste poliitikavaldkondadega puudutavad eelkõige sisendandmete kasutamist ja heitearvestusmeetodeid ning transporditeenuste kasvuhoonegaaside heidet käsitleva teabe üheselt mõistetava edastamise nõudeid.

Olulisi seoseid on õiguslike meetmetega, mis käsitlevad heite kohta teabe kogumist ja keskkonnaalast aruandlust. ELi seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistikus<sup>25</sup> peavad ELi sadamatesse saabuvad ja ELi sadamatest lahkuvad merelaevad kogumahutavusega üle 5 000 teostama oma tegevuse jaoks põletatud kütuse alusel oma CO<sub>2</sub> heite seiret ja kontrolli ning esitama selle kohta igal aastal aruande<sup>26</sup>. Lennunduse valdkonnas on Euroopa Liidu

<sup>22</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“, COM(2020) 789 final.

<sup>23</sup> Säästva ja aruka liikuvuse strateegiale lisatud tegevuskava meede 33.

<sup>24</sup> Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“, KOM(2011) 144 lõplik.

<sup>25</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heite seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ([ELT L 123, 19.5.2015, lk 55–76](#)).

<sup>26</sup> ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohase seire ja aruandlusega saadud andmeid on kavas kasutada muudes tulevastes algatustes, nagu merelaevanduse võimalik kaasamine ELi heitkogustega kauplemise süsteemi või algatus „FuelEU Maritime“.



heitkogustega kauplemise süsteemi<sup>27</sup> toimimiseks vaja, et lennuettevõtjad arvutaksid CO<sub>2</sub> heite lennu kohta ja esitaksid igal aastal heitearuande. Kuigi ELi seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistikul ning heitkogustega kauplemise süsteemil on erinevad eesmärgid ning nendega ei kaasne konkreetsete teenuste kasvuhoonegaaside heite arvestust, võib neid pidada käesolevat määrust täiendavaks, eelkõige tegelikult põletatud kütuse kohta andmete kogumise valdkonnas.

Kasvuhoonegaaside kvantifitseerimiseks kasutatavate sisendandmete järjepidevust käsitletakse ka uutes ELi algatustes taastuvkütuste, vähese CO<sub>2</sub> heitega ja CO<sub>2</sub> heiteta kütuste kasutuselevõtu kohta. Käesolevas algatuses vaadeldakse põhjalikult paketti „Eesmärk 55“<sup>28</sup> ning viidatakse eelkõige komisjoni ettepanekutele taastuenergia direktiivi (RED II) muutmise ja uue algatuse „FuelEU Maritime“ kohta<sup>29</sup>. Muudetud taastuenergia direktiivis ja algatuses „FuelEU Maritime“ esitatakse kasvuhoonegaaside (energia) heitekoefitsientide standardväärtused. Need on kasvuhoonegaaside heite hinnangud, mis põhinevad kasutatud energiahulgal, kohaldades allikast ratasteni lähenemisviisi<sup>30</sup>. Kõik need aspektid on äärmiselt olulised käesoleva algatuse ühetaoliseks rakendamiseks liidu turul. Rakendamisel võetakse aga samuti arvesse muid õigusraamistikke, nagu uute raskeveokite<sup>31</sup> ja kergsõidukite<sup>32</sup> CO<sub>2</sub> heite normid, Eurostati statistilised suunised keskkonnamajandusliku arvepidamise kohta<sup>33</sup> ning kavandatud ELi meetmed juurdepääsu kohta sõidukisisestele andmetele<sup>34</sup>. Nii võib tekkida koostoime näiteks kütusekulu andmete kogumisel ja ühise standardväärtuste keskkonna loomisel.

Käesolevas määruses sätestatud eeskirjade kohaldamisel arvutatavat ja kogutavat teavet kasvuhoonegaaside heite kohta võib kasutada ettevõtete aruandluses, näiteks äriühingute kestlikkusaruandluse direktiivi<sup>35</sup> ja sellega seotud, praegu koostamisel olevate Euroopa kestlikkusaruandluse standardite raames<sup>36</sup>. Äriühingute kestlikkusaruandluse direktiivis ja käesolevas algatuses kasutatakse sama lähenemisviisi: mõlemas tunnustatakse 1. valdkonna (otsene heide oma tegevusest), 2. valdkonna (kaudne heide, mis tekib aruandva ettevõtte tarbitava ostetud või omandatud elektri-, auru-, soojus- või külmaenergia tootmisel) ning

<sup>27</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ ([ELT L 275, 25.10.2003, lk 32–46](#)).

<sup>28</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/et/IP\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/et/IP_21_3541).

<sup>29</sup> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ; COM(2021) 562 final.

<sup>30</sup> See erineb ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemis, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) üleilmses andmekogumissüsteemis, CORSIA-s ja ELi heitkogustega kauplemise süsteemis praegu kohaldatavast lähenemisviisist, mille puhul käsitletakse ainult sõidukite käitamise seotud heidet (nn paagist ratasteni tekkiv heide).

<sup>31</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-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](#)).

<sup>32</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite normid ning millega tunnustatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (uuesti sõnastatud) ([ELT L 111, 25.4.2019, lk 13–53](#)).

<sup>33</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology>.

<sup>34</sup> <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Juurdepaas-soiduki-andmetele-funktsioonidele-ja-ressurssidele-et>.

<sup>35</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/2464, millega muudetakse määrust (EL) nr 537/2014, direktiivi 2004/109/EÜ, direktiivi 2006/43/EÜ ja direktiivi 2013/34/EL seoses äriühingute kestlikkusaruandlusega ([ELT L 322, 16.12.2022, lk 15–80](#)).

<sup>36</sup> <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-Euroopa-kestlikkusaruandluse-standardid-esimene-osa-et>.

3. valdkonna (väärtusahelas tekkiv kaudne heide) CO<sub>2</sub>-ekvivalentheidet<sup>37</sup>. Need raamistikud erinevad teema ja täpsusastme poolest (äriühingute kestlikkusaruandluse direktiivis käsitletakse terve äriühingu heidet ja käesolevas määruses transporditeenuste heidet). Käesoleva algatuse raames kogutav teave võib aga aidata koostada äriühingute üldisi kestlikkusaruandeid, hõlbustades nii äriühingute kestlikkusaruandluse direktiivi rakendamist.

Paketti „Eesmärk 55“ kuulub ka algatus „ReFuelEU Aviation“, mis sisaldab sätteid lendude keskkonnamärgise<sup>38</sup> loomise kohta, et aidata tarbijatel teha teadlikke valikuid ja edendada keskkonnasäästlikumat reisimist. Komisjon tagab, et lendude märgisesüsteemi väljatöötamist kooskõlastatakse nõuetekohaselt käesoleva algatuse rakendamisega, et tagada transpordi kasvuhoonegaaside heite andmete järjepidevus ja usaldusväarsus.

Määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe (eFTI) kohta<sup>39</sup> on seotud kauba maantee-, raudtee-, õhu- ja siseveetranspordi puudutava õigusteabe elektroonilise vahetamisega. See võimaldab ettevõtjatel tõendada kaubaveo valdkonnas kohaldatavate paljude ELi ja riiklike aruandlusnõuete täitmist. Täielikult detsentraliseeritud, kuid ühtlustatud ja usaldatud andmejägamisvõrgu loomisega peaks elektroonilise kaubaveoteabe määrus eeldatavasti toetama kasvuhoonegaaside heite andmete jagamist eri organite ja individuaalsete kasutajate seas, toetades seeläbi käesoleva algatuse rakendamist.

Käesoleva määrusega soovitakse ka täiendada ringmajanduse tegevuskava<sup>40</sup> ja selle kava alla kuuluvaid erialgatusi, mille eesmärk on anda tarbijatele õiget teavet. Eelkõige võib sellel olla seoseid toote keskkonnajalajälje<sup>41</sup> algatusega, mis on seotud heite kvantifitseerimise meetodiliste nõuetega. Toote keskkonnajalajälje algatus töötati algselt välja keskkonnasäästlike toodete ühtse turu algatuse<sup>42</sup> raames. Sellega loodi üldine valdkonnaülene meetod kauba või teenuse keskkonnatoime mõõtmiseks selle olulusringi vältel. Toote keskkonnajalajälje üldises raamistikus ei käsitleta aga konkreetselt transporditeenuseid ja selleks, et rakendada raamistikku heite võrdlemise eesmärkidel, oleks ikkagi vaja luua üksikasjalikud tootekategooria reeglid<sup>43</sup>.

Koostoime tuvastati ka järgmiste õigusaktidega: i) direktiiv 2005/29/EÜ, mis käsitleb ettevõtja ja tarbija vaheliste tehingutega seotud ebaausaid kaubandustavasid siseturul ning mida kohaldatakse eksitavate keskkonnaväidete suhtes, ning ii) ettepanek võtta vastu direktiiv, milles käsitletakse tarbijate võimestamist üleminekul rohelisele majandusele (millega muudetakse direktiivi 2005/29/EÜ) ja milles on esitatud mitu erinõuet keskkonnaväidete kohta ning millega keelatakse selliste üldiste keskkonnaväidete esitamine,

<sup>37</sup> Määratletud [kasvuhoonegaaside protokollis](#).

<sup>38</sup> Lennunduse keskkonnamärgise väljatöötamine põhineb säästva ja aruka liikuvuse strateegia meetmel 35. Märgisel võib olla eri elemente, sealhulgas lennu hinnanguline heide. Algatuse „ReFuelEU Aviation“ märgisel esitatakse ainult lennu heide; hiljem võidakse eraldi välja töötada muid märgiseid õhusõidukite või lennuettevõtjate kohta.

<sup>39</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta ([ELT L 249, 31.7.2020, lk 33](#)).

<sup>40</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“, COM(2020) 98 final.

<sup>41</sup> Komisjoni 15. detsembri 2021. aasta soovitus (EL) 2021/2279 toodete ja organisatsioonide olulusringi keskkonnatoime mõõtmisel ja teatavakstegemisel kasutatavate keskkonnajalajälje määramise meetodite kasutamise kohta ([ELT L 471, 30.12.2021, lk 1–396](#)).

<sup>42</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule, „Keskkonnasäästlike toodete ühtse turu väljakujundamine. Parem teavitamine toodete ja organisatsioonide keskkonnatoimest“, COM(2013) 0196 final).

<sup>43</sup> Praegu on suure hulga toodete ja teenuste puhul toote- ja teenusekategooria keskkonnajalajälje reeglid veel välja töötamata.

mis ei põhine tunnustatud ja olulisel keskkonnatoimel<sup>44</sup>. See koostoime on peamiselt seotud vajadusega saada paremat ja usaldusväärset teavet teenuste kestlikkuse kohta. Siia alla kuulub tarbijate kaitse sellise väärta või eksitava teabe eest, mis võib jätta mulje, et teenus on tegelikult keskkonnahoidlikum. Ühtlustatud ja üldkohaldatava raamistiku loomisega reguleeriks käesolev algatus keskkonnaväidete konkreetseid aspekte. See tagaks, et transporditeenuste heite üle arvet pidavad asutused teevad tarbijatele kättesaadavaks täpsed ja võrreldavad heiteandmed.

Direktiivi 2005/29/EÜ *lex specialis*'ena koostati komisjoni ettepanek võtta vastu direktiiv sõnaselgete keskkonnaväidete põhjendamise ja edastamise kohta (roheväidete direktiiv)<sup>45</sup>. Roheväidete direktiivis on sätestatud üksikasjalikud nõuded sõnaselgeid keskkonnaväiteid põhjendava hindamise kohta ning keskkonnamärgise süsteemidele kohalduvad erieeskirjad, et suurendada keskkonnaväidete usaldusväärset ja vähendada keskkonnamärgiste paljusust. Käesolevas määruses on sätestatud meetodilised eeskirjad transporditeenuste allikast ratasteni tekkiva kasvuhoonegaaside heitega seotud sõnaselgete keskkonnaväidete põhjendamiseks ning seega on käesolev määrus selliste väidete puhul roheväidete direktiivis sätestatud põhjendamise, edastamise ja kontrolli eeskirjade suhtes ülimuslik.

Kuigi saasteainete heide jääb algatusest välja, loob käesolev määrus eeldatavasti kasu transpordist tuleneva saaste vähendamise kujul, mis on kooskõlas komisjoni nullsaaste tegevuskava<sup>46</sup> eesmärkidega.

## 2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

### • Õiguslik alus

Esitatav algatus põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 91 lõikel 1 ja artikli 100 lõikel 2. Selle lepingu artikli 4 lõike 2 järgi kohaldatakse transpordi valdkonnas ELi ja liikmesriikide jagatud pädevust.

### • Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

#### *Probleemi ELi mõõde*

Kuna algatusega luuakse ühtlustatud eeskirjad kasvuhoonegaaside heite arvestuseks transporditeenuse tasandil, on see iseäranis asjakohane ELi liikmesriikide vaheliste piiriüleste toimingute seisukohast. Sellist ühtlustatuse taset, mis on valdavalt seotud meetodikavalikutega, sisendandmete ja ühtsete tõendamiseeeskirjadega, ei ole võimalik tulemuslikult saavutada üksikute liikmesriikide meetmetega. Seni on ainult Prantsusmaa kehtestanud sihipärase ühtlustatud meetodikaraamistiku, sealhulgas meetmed selle kasutuselevõtu soodustamiseks<sup>47</sup>. Juhul kui teised liikmesriigid teevad sama, võib see transpordikorraldajatele ja -kasutajatele aga kaasa tuua väga erinevad arvutus- ja avalikustamisnõuded ning lisakulud ja halduskoormuse piiriülestele tegutsevatele ettevõtjatele. Riigi tasandi meetmed võivad samuti vähendada kasvuhoonegaaside heite arvestuse üldist tulemuslikkust, sest eri riikides

<sup>44</sup> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiive 2005/29/EÜ ja 2011/83/EL seoses tarbijate võimestamisega üleminekul rohelisele majandusele, pakkudes paremat kaitset ebaausate tavade vastu ja paremat teavet; COM(2022) 143 final).

<sup>45</sup> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv sõnaselgete keskkonnaväidete põhjendamise ja edastamise kohta (roheväidete direktiiv); COM(2023) 166 final).

<sup>46</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Heas seisundis planeet kõigi jaoks. ELi tegevuskava „Õhu, vee ja pinnase nullsaaste suunas““, COM(2021) 400 final).

<sup>47</sup> Prantsusmaa transpordiseadustik, vt eespool.

osutatavate transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite väljundandmed ei oleks võrreldavad. See võib kasutajaid märkimisväärselt eksitada või stiimulite loomise asemel turul transporditeenuseid osutavaid üksuseid hoopis heidutada.

### *Lisaväärtusega meetmed ELi tasandil*

ELi transpordisektoril on tugev piiriülene mõõde, mis on tähtis inimeste ja kaupade vabaks liikumiseks ELi siseturul. Tõhusad transporditeenused on vajalikud, et vastata transpordikasutajate nõudlusele, toetada ELis majanduskasvu ja säilitada kodanike eluviis. Samas tuleks tähelepanu pöörata transpordi keskkonnamõjuga seotud probleemidele, mis süvenevad jätkuvalt, peamiselt seetõttu, et reisijate- ja kaubaveoliiklus Euroopa transpordivõrgus on suurenenud<sup>48</sup>. Seepärast käsitletakse käesolevat algatust transpordivaldkonna rohepöoret hõlbustava vahendina. Transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite läbipaistvuse suurendamine toob kaasa stiimulid säästvamate lahenduste ja innovatsiooni loomiseks ning pakub klientidele rohkem teavet oma valikute tegemiseks. Nagu eespool kirjeldatud, töötaksid riiklikud lähenemisviisid nende eesmärkide saavutamisele tugevasti vastu ja põhjustavad suurt ohtu, et nõuded on omavahel vastuolus ning meetodika ja andmed jäävad ebahühtlaseks.

- **Proportsionaalsus**

Käesoleva algatuse ülesehituse aluseks olevate asjakohaste poliitiliste meetmete ja poliitikavariandi valimisel võeti nõuetekohaselt arvesse proportsionaalsuse põhimõtet, nii et tulemuseks oli kõige tasakaalustatum võimalik lähenemisviis. Esiteks nähakse määruuses ette olemasoleva ja üldtunnustatud standardi ISO 14083:2023 (Euroopa versioonis EN ISO 14083:2023) kasutamine transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamise referentsmeetodikana. Mitmesugustes konsultatsioonides osalenud sidusrühmad avaldasid sellele meetmele märkimisväärselt toetust ja seetõttu saab sellele transporditurul eeldatavasti osaks väga hea vastuvõtt ja kohaldatavus. Teiseks tagab algatus teatavate osade detsentraliseeritud rakendamise, eriti lubades teatavatel tingimustel kasutada väliseid standardväärtuste ja heitekoefitsientide andmebaase ja andmestikke ning kolmandate isikute hallatavaid kasvuhoonegaaside heite arvutamise vahendeid. Kolmandaks sätestatakse selles ratsionaalsed nõuded kasvuhoonegaaside heite andmete ja arvutusprotsesside tõendamiseks, millest on vabastatud VKEd, kui nad ei soovi vabatahtlikult tõendamist läbida. Kuna ühtlustatud raamistiku kohaldamises osalemiseks tuleb teha siduv otsus, kehtestatakse käesoleva ettepanekuga nõuded ainult nendele üksustele, kes otsustavad arvutada ja jagada kasvuhoonegaaside heite andmeid või on muul viisil kohustatud seda tegema. See aspekt on tähtis sidusrühmadele, eriti VKEdele, kellel ei ole sageli suutlikkust alustada lühikese aja jooksul kasvuhoonegaaside heite arvestust transporditeenuste tasandil ning kes tahavad seetõttu kasutada järkjärgulisemat lähenemisviisi, mis vastab nende olukorrale ja võimaldab neil võtta ühtse raamistiku kasutusele aegamööda.

- **Vahendi valik**

Mõju hindamine näitas, et algatuse eesmärkide saavutamiseks on vaja regulatiivseid meetmeid. Määrus on kõige sobivam vahend, et tagada kavandatud meetmete ühtne rakendamine, vähendades samal ajal konkurentsimoonutuste ohtu ühtsel turul, mis võib tuleneda erinevustest selles, kuidas ELi liikmesriigid võtavad nõudeid üle siseriiklikku õigusesse. Ühtlustatud lähenemisviisi kasutuselevõtmisel tuleks järgida ühesuguseid eeskirju, et võimaldada koostatud andmete võrreldavust, piisavat kvaliteeti ja detailsust. Hädavajalik

<sup>48</sup> [Statistika käsiraamat, 2022 \(europa.eu\)](https://statista.com/de/statistik/2022/europa/).

on vältida praeguse erinevate lahenduste kogumi probleemi lahendamist riiklikul või sektori tasandil, mis juhtub, kui neid rakendatakse sektoriülese direktiivi alusel.

Ettepanek on väga tehnilist laadi ja on tõenäoline, et seda tuleb korrapäraselt muuta tehniliste ja õiguslike muutuste kajastamiseks, eriti seoses arvutamiseks kasutatava ühtse referentsmetoodikaga ning sisendandmete, sertifitseerimise ja tõendamise eeskirjadega. Seepärast on kavandatud ka mitu delegeeritud õigusakti ja rakendusakti. Neis keskendutakse eeskätt funktsionaalsusnõuete rakendamiseks mõeldud tehnilistele kirjeldustele.

### **3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED**

#### **• Konsulteerimine sidusrühmadega**

Komisjon suhtles aktiivselt sidusrühmadega ja konsulteeris nendega põhjalikult mõju hindamise käigus.

Sidusrühmade arvamusi hakati koguma pärast tagasisidekorje avaldamist (19. novembrist 17. detsembrini 2021). Kokku saadi 64 vastust, mis aitasid lähenemisviisi täpsustada ning teha paremini kindlaks tõkkeid, mis takistavad transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite ühtlast arvestust.

Ettepaneku ettevalmistamise käigus korraldati ka muid konsultatsioone:

- avalik konsultatsioon, mille komisjon korraldas ajavahemikus 25. juulist 20. oktoobrini 2022. Kokku saadi 188 vastust, mis olid pärit mitmelt sidusrühmalt. Vastused saadi ettevõtjatelt (63), ettevõtjate ühendustelt (59), ELi kodanikelt (26), ametiasutustelt (26), valitsusvälistelt organisatsioonidelt (8), akadeemilistelt ja teadusasutustelt (4), tarbijaorganisatsioonidelt (3), ametiühingutelt (2), keskkonnaorganisatsioonidelt (1) ja muudelt üksustelt (10)<sup>49</sup>;
- ettevalmistavad vestlused, mille korraldas 2022. aasta juulis mõjuhindangut toetava uuringu eest vastutav konsultant reisijateveo ühenduse, kaubasaatjate ühenduse, mittetulundusliku keskkonnaorganisatsiooni ja keskkonnahoidliku transpordi programmiga;
- mõjuhindangut toetava uuringu eest vastutava konsultandi korraldatud sihipärane konsultatsioon sidusrühmadega, sealhulgas küsitlus ja mitu vestlust. Küsitlus toimus 2022. aasta augustist oktoobrini ja küsitleti konkreetseid ettevõtjaid (12), transpordiühendusi (9), ametiasutusi (4), tarbija- ja reisijate ühendusi (2), akadeemilist teadusasutust (1) ja muud liiki sidusrühmasid (4). Vesteldi konkreetsete sidusrühmade esindajatega (38), sealhulgas ettevõtjate (22), ettevõtjate ühenduste (7), tarbijaorganisatsioonide (1), ametiasutuste (1) ja muud liiki sidusrühmadega (5);
- sidusrühmade seminar, mille korraldasid koos komisjon ja mõjuhindangut toetava uuringu eest vastutav konsultant 27. oktoobril 2022 ja millel oli 43 osalejat, kes esindasid 33 sidusrühma, sealhulgas ettevõtjaid, ettevõtjate ühendusi, ametiasutusi ja eksperte.

Esiteks tuleks märkida, et algatuse kontseptsioon ja eesmärgid pälvisid tugevat toetust kõigis konsultatsioonides. Sidusrühmad tunnistavad üldiselt, et ühtlustatud mõõtmis- ja arvutamisraamistik on vajalik, sest kasvuhoonegaaside heite arvestus on aina rohkem

<sup>49</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/F\\_et](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/F_et).

kaasatud laiemasse poliitilisse ökosüsteemi ja transporditeenuste kasutajate otsustusprotsessidesse. Nad on teadlikud, et aja jooksul suureneb kasvuhuonegaaside heidet puudutava teabe tähtsus nende sidusrühmade konkurentsivõime (või investorisuhete) säilitamise jaoks, ning seetõttu investeerivad nad heite arvutamise ja sellest tõhusal viisil teavitamise süsteemidesse. Paljud leiavad ka, et heite parem mõõtmine aitaks kehtestada ja jälgida konkreetseid kestlikkusalaseid eesmärke heite ja kulude vähendamiseks.

Sidusrühmade esitatud teave oli väga oluline selleks, et komisjonil oleks võimalik kohandada probleemi määratluse ülesehitust, saada sisendit poliitikavariantide koostamiseks ning hõlbustada majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju hindamist, eelkõige selleks, et määrata kindlaks, milline variant võiks suurendada kasu/kulude suhet ühiskonnas.

Probleemi määratlusega seoses ilmnis konsultatsioonidest, et kõik sidusrühmad on mõjuhindamise käigus varem määratletud konkreetsete probleemide (s.o transpordi- ja logistikasektori kasvuhuonegaaside heite arvestuse tulemuste piiratud võrreldavus ning heitearvestuse piiratud kasutuselevõtt tavapäraustes ettevõtlustavades) asjakohasuse suhtes samal arvamusel. Osalevad sidusrühmad kinnitasid ka probleemide ajendite üldist paikapidavust, kuid viitasid vajadusele kohandada teatavaid elemente, eelkõige rõhutada sisendandmete tähtsust kasvuhuonegaaside heite arvutamise jaoks ning käsitleda paremini küsimusi, mis on seotud usalduse puudumisega turul avaldatud kasvuhuonegaaside heite väljundandmete vastu ning turuosaliste vastumeelsusega tundlike tegevusandmete jagamise suhtes. Sellele vastavalt ajakohastati probleemi skeemi.

Kui sidusrühmadelt küsiti võimalike lahenduste kohta, andsid nad väga väärtuslikku teavet, mis toetab asjakohaste poliitikameetmete ja -variantide väljatöötamist ja hindamist. Metoodikaraamistiku küsimuses pooldas neist enamik kasvuhuonegaaside arvestuse valdkonnas olemasolevate või uute ja eelistatult selliste lähenemisviiside kasutuselevõttu, mis hõlmavad heite arvutamisel ülemaailmset mõõdet. Sidusrühmad märkisid ka, et EL peaks edendama esmaste andmete kasutamist ja looma ühtse standardväärtuste süsteemi juhaks, kui esmased andmed ei ole kättesaadavad. Lisaks mainisid nad vajadust luua ühtlustatud suunised raamistiku tulemuslikuks rakendamiseks transpordisektori konkreetsetes segmentides, et veoahela eri osades mõistetakse ja kasutatakse raamistikku ühtmoodi. Saadud vastustes viidati palju vajadusele luua sihipärane kasvuhuonegaaside heite andmete ja arvutusprotsesside tõendamise süsteem, olgugi et sidusrühmadel oli muresid sellega seotud halduskoormuse ja kulude kohta, eriti VKEde puhul. Kohaldatavuse küsimuses toodi vestlustel ja seminaril esile, et kuigi mõnede sidusrühmade arvates annaks transporditurul võimaluste võrdsustamiseks parimaid tulemusi kohustuslik nõue, peeti siduval osalemisotsusel põhinevat lähenemisviisi kokkuvõttes kõige otstarbekamaks ja tõhusamaks, eriti seetõttu, et kohustuslikul nõudel oleks VKEdele ebaproportsionaalselt suur mõju.

- **Ekspertideadmiste kogumine**

Ettepaneku aluseks oleva mõjuhindangu toetamiseks viis välistöövõtja ellu vastava uuringu. Uuringut alustati 2022. aasta märtsis ja see viidi lõpule 2023. aasta veebruaris. Uuring andis komisjonile väärtuslikku teavet, eelkõige selleks, et töötada välja poliitikavariandid, hinnata eeldatavat mõju ning koguda kokku otseselt mõjutatud sidusrühmade seisukohad.

- **Mõjuhindang**

Käesoleva ettepaneku poliitikameetmete väljatöötamisel on arvesse võetud mõju hindamise tulemusi. Mõjuhindang [SWD(2023)XXXXX] sai komisjoni õiguskontrollikomiteelt reservatsioonidega positiivse arvamuse [SEC(2023)XXX]. Komitee esitas oma arvamuses mitu soovitusi esitatud tõendite kohta, mida on nõuetekohaselt käsitletud; mõjuhindangu 1. lisas on antud sellest kokkuvõtlik ülevaade.

Mõjuhindangu raames kaaluti püstitatud eesmärkide saavutamiseks kuut poliitikavarianti. Nende variantide ülesehituses lähtuti eespool juba vaadeldud seitsmest poliitikavaldkonnast: meetodika; sisendandmed ja allikad; kohaldatavus; kasvuhoonegaaside heite väljundandmed ja läbipaistvus; rakendamise toetamine; nõuetele vastavus; täiendavad meetmed.

Poliitikavariantides pakuti ühtlustatud raamistiku kavandamiseks alternatiivseid lähenemisviise, mis erinevad põhimõtteliselt referentsmetoodika valiku, sisendandmete kasutamise, kasvuhoonegaaside heite andmete ja arvutamisprotsessi suhtes kohaldatava tõendamissüsteemi, kasvuhoonegaaside heite arvutamise vahendite kasutamise ning määruse rakendamise viisi poolest. Tuleb märkida, et teatavaid sisendandmetega seotud elemente, nimelt esmaste andmete kasutamise soovitusi, kasvuhoonegaaside heite koefitsientide keskse ELi andmebaasi loomist ja modelleeritud andmete suhtes kohaldatavaid eeskirju, käsitleti kõigis vastavates alternatiivsetes poliitikameetmetes ja poliitikavariantides ühtmoodi.

Kaaluti järgmisi poliitikavariante:

- poliitikavariandi 1 puhul nähti ette transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse suurim tsentraliseerimine ja ühtlustamine ning selle turul kasutuselevõtu hoogustamine käesoleva määruse täieliku kohustusliku kohaldamisega kõigi transporditeenuseid osutavate või korraldavate üksuste suhtes. Poliitikavariant 1 hõlmas ISO standardil 14083 põhinevat terviklikku referentsmetoodikat, kuid koos teatavate täiendavate meetodiliste elementidega, mis suurendavad kasvuhoonegaaside heite arvutuse tulemuste täpsust ja võrreldavust, ning nõudega kõikide asjaomaste üksuste kasvuhoonegaaside heite andmete ja arvutusprotsesside kohustusliku tõendamise kohta. See lubas ka kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste kasutamist ainsa tingimusega, et need võetakse ELi tasandil loodud keskest andmebaasist. Poliitikavariandi 1 raames pakuti välja, et EL loob ühtse arvutusvahendi, et hõlbustada turul transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamist;
- poliitikavariant 2 eeldas variandiga 1 sama kõrget tsentraliseerituse taset sisendandmete töötlemise ja ühtse arvutusvahendi kasutamise valdkonnas, kuid algatuse märksa leebemat rakendamist turul. Viimasega seoses pakuti selle variandi raames välja, et sidusrühmad kohaldavad käesolevat määrust täies ulatuses vabatahtlikult, kasvuhoonegaaside heite andmeid ja arvutusprotsesse tõendatakse vabatahtlikkuse alusel ning kasutatakse üleilmselt tunnustatud standardiga ISO 14083 kehtestatud hõlpsamat referentsmetoodikat;
- poliitikavariant 3 hõlmas meetmeid, mis võimaldavad kasvuhoonegaaside heite arvestuse suhtes kohaldada poolvabatahtlikku ja detsentraliseeritud lähenemisviisi. Põhimõtteliselt pakuti selle poliitikavariandiga välja siduval osalemisotsusel põhinev lähenemisviis, kehtestades ühtse raamistiku kasutamise nõude ainult üksustele, kes otsustavad arvutada ja avalikustada andmeid transporditeenustega seotud kasvuhoonegaaside heite kohta (või on muul viisil kohustatud seda tegema). Seoses sisendandmetega pakuti poliitikavariandi 3 puhul välja kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste ELi põhiandmebaas, kuid erinevalt variantidest 1 ja 2 võimaldas see kasutada täiendavaid riiklikke, piirkondlikke või valdkondlikke andmestikke, mille suhtes kohaldatakse kindlat kvaliteedi tagamise protsessi. Lisaks tehti poliitikavariandi 3 puhul ühtse kasvuhoonegaaside arvestuse raamistiku nõuete täitmise tõendamine kohustuslikuks ainult teatavat suurust ületavatele üksustele, s.o suurtele organisatsioonidele, ning lubati kasutada turul ettevõtjate ja avaliku sektori asutuste pakutavaid väliseid arvutusvahendeid tingimusel, et nende vahendite vastavus algatuse nõuetele on kinnitatud. Poliitikavariandi 3 raames valiti ISO

standardil 14083 põhinev terviklik metoodika koos täiendavate elementidega, mis on samad nagu poliitikavariandi 1 puhul;

- poliitikavariandis 4 oli peaaegu kõigi poliitikameetmete sisu sama nagu poliitikavariandis 3, välja arvatud arvutusmetoodika puhul. Arvutusmetoodika valdkonnas viidati variandis 4 ülemaailmsele standardile ISO 14083, mida arvestati ka variantides 2 ja 6;
- poliitikavariant 5 erines variantidest 3 ja 4 kahe aspekti poolest, nimelt metoodika valik, milleks olid transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite puhul tootekategooria keskkonnajalajälje määramise eeskirjad, ning kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste täielikult tsentraliseeritud andmebaas sarnaselt variantidega 1 ja 2;
- poliitikavariandis 6 nähti ette peaaegu samad poliitikameetmed nagu variandi 4 puhul, välja arvatud üks erand: nähakse ette määruse kohustuslik kohaldamine (nagu variandis 1) kõigi transporditeenuste osutamises või korraldamises osalevate üksuste suhtes.

Kõigis poliitikavariantides kasutati järjepidevalt kaht järgmist poliitikameedet: kasvuhoonegaaside väljundandmete ühtlustatud mõõdikute kehtestamine koos ühtsete teabeedastus- ja läbipaistvuseeskirjadega ning horisontaalsete suuniste andmine algatuse rakendamiseks transporditurul.

Hindamise tulemusena jõuti järeldusele, et eelistatud poliitikavariandiks variant 4. See variant tagab optimaalse tasakaalu algatuse eesmärkide ja üldiste rakendamiskulude vahel, andes nii parima kulude ja tulude suhte.

Poliitikavariant 4 tähendab kasvuhoonegaaside heite ja ELi turul transporditeenuste osutamisest tulenevate muude seotud väliskulude vähenemist. See vähenemine on peamiselt tingitud käitumisele avalduvast mõjust, mis innustab rohkem kasutama säästvamaid transpordivõimalusi ja optimeeritud reisimist. Sellega seotud väliskulude kokkuhoid oleks 2025.–2050. aastal võrreldes lähtetasemega nüüdisväärtuse summas ja 2022. aasta hindades hinnanguliselt 674 miljonit eurot kasvuhoonegaaside heite puhul, 163,5 miljonit eurot õhusaaste puhul ja 645 miljonit eurot õnnetuste puhul. Sellise kokkuhoiu arvestamiseks on eelkõige eeldatud, et transpordiliikide vahel paigutub tegevus ümber ning nii reisijate- kui ka kaubaveo valdkonnas optimeeritakse reise, mis on tingitud parematest teadmistest transporditeenuste heite kohta ja andmete kättesaadavusest. Kütuse-/energiamahukate transpordiliikide kasutamise vähenemise tõttu jääb ettevõtjate ja reisijate jaoks ära eeldatavasti 2,4 miljardi euro väärtuses kütusekulu. Prognooside kohaselt suurendab kasvuhoonegaaside heite andmete parem võrreldavus läbipaistvust, usaldusväärsust, positiivset mõju transporditeenuste korraldajate ja osutajate mainele ja avalikule kuvandile ning usaldust veoahela partnerite vahel.

Kavandatavast sekkumisest tulenevad peamised kulud kannavad ettevõtjad. Nende hulka kuuluvad kohandumiskulud, mis on seotud uue kasvuhoonegaaside metoodikaraamistiku kasutamisega (kohandamine või kasutamise alustamine) ja asjakohaste tõendamistoimingutega (1,5 miljardit eurot), ning halduskulud, mis tulenevad arvutusvahendite sertifitseerimisest ja kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste välise andmebaaside kvaliteedikontrollist (0,5 miljonit eurot). Samuti on kindlaks määratud, et halduskulud tekivad riiklikel akrediteerimisasutustel, kes vastutavad tõendamis- ja sertifitseerimistoiminguid tegevate vastavushindamisasutuste akrediteerimise eest (0,1 miljonit eurot). Lisaks on arvestatud täiendavate kohandumiskulude teket riiklikele statistikaametitele, eelkõige seoses üleminekuga kasvuhoonegaaside heite väljundväärtuste ühisele vormingule (0,1 miljonit eurot), ning Euroopa Keskkonnaametile seoses



sisendandmete ELi andmebaaside loomise ja haldamisega ning algatuse raames lubatavate väliste andmebaaside kvaliteedikontrolliga (3,9 miljonit eurot).

Eelistatud variandis nähakse ette algatuse kehtivusaja jooksul netokasu 2,4 miljardi euro ulatuses.

### **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Kuna tegemist on uue ettepanekuga, ei ole hindamist ega toimivuskontrolli tehtud.

- **Põhiõigused**

Ettepanek vastab Euroopa Liidu põhiõiguste hartale.

### **4. MÕJU EELARVELE**

Ettepanekuga suurendatakse 2025.–2027. aastal liidu eelarve praeguseid netokulusid 0,6 miljoni euro võrra ja 2028.–2050. aastal täiendavaid vahendeid 6,3 miljoni euro võrra. Ettepaneku mõju eelarvele kirjeldatakse üksikasjalikumalt käesolevale ettepanekule lisatud finantssselgituses.

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

### **5. MUU TEAVE**

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

Komisjon jälgib käesoleva algatuse edenemist, tulemusi ja mõju mitme järelevalve-/hindamismehhanismi kaudu. Edusamme ettepaneku erieesmärkide täitmisel mõõdetakse eelkõige kvaliteedikontrolli läbinud väliste standardväärtuste andmebaaside arvu, tõendamise läbinud üksuste arvu, käesoleva määruse alusel akrediteeritud vastavushindamisasutuste arvu, sertifitseeritud arvutusvahendite arvu ja transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite üle arvet pidavate üksuste arvu kohta kogutud andmete alusel. Teabenõuded (sealhulgas aruanded, küsitlused ja päringud) on hoolikalt tasakaalus, et mitte tekitada sidusrühmadele lisakoormust.

Viis aastat pärast määruse täieliku kohaldamise alguskuupäeva hindab komisjon eeskirju, et kontrollida, kas algatuse eesmärgid on saavutatud.

- **Ettepaneku konkreetsete sätete üksikasjalik selgitus**

Artiklis 1 kirjeldatakse kavandatava määruse reguleerimiseset.

Artiklis 2 sätestatakse määruse kohaldamisala.

Artiklis 3 esitatakse mõisted.

Artiklis 4 kehtestatakse transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamise meetod.

Artiklis 5 sätestatakse eeskirjad esmaste ja teiseste andmete kasutamiseks transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamisel.

Artikliga 6 luuakse ELi standardväärtuste põhiandmebaas.

Artiklis 7 kehtestatakse eeskirjad kolmandate isikute hallatavate standardväärtuste andmebaaside ja andmestike kasutamiseks.

Artikliga 8 luuakse kasvuhoonegaaside heite standardkoefitsientide keskne ELi andmebaas.

Artiklis 9 sätestatakse nõuded transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamisel saadud väljundandmete kohta.

Artiklis 10 sätestatakse eeskirjad kasvuhoonegaaside heite arvutamise tulemuste edastamise ja läbipaistvuse kohta.

Artiklis 11 kehtestatakse väliste arvutusvahendite sertifitseerimise üldeeskirjad.

Artiklis 12 kehtestatakse väljundandmete tõendamise üldnõue.

Artiklis 13 sätestatakse tõendamisoimingute ja -protsessi eeskirjad.

Artiklis 14 sätestatakse nõuded vastavushindamisasutustele.

Artiklis 15 sätestatakse vastavushindamisasutuste akrediteerimise menetlus.

Artikliga 16 kehtestatakse tingimused komisjonile käesoleva määruse alusel volituste delegeerimiseks.

Artikliga 17 kehtestatakse komiteemenetlus, mille alusel komisjon saab kasutada õigust võtta vastu rakendusaktid.

Artiklis 18 nõutakse, et komisjon hindaks käesolevat määrust.

Artikkel 19 sisaldab sätteid käesoleva määruse jõustumiskuupäeva ja kohaldamise alguskuupäeva kohta.

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS**  
**transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,  
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1 ja artikli 100 lõiget 2,  
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,  
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,  
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>50</sup>,  
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>51</sup>,  
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt  
ning arvestades järgmist:

- (1) Stabiilne liikumine eesmärgini saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus eeldab liidu transpordisüsteemi kestlikkust ja tõhusust suurendavate jõupingutuste toetamist, võttes samal ajal asjakohaselt arvesse vajadust säilitada Euroopa tööstuse pidev kasv ja konkurentsivõime.
- (2) Kasvuhoonegaaside heite arvestust kasutatakse eri majandussektorites, sealhulgas transpordisektoris, et kvantifitseerida ettevõtete ja üksikisikute konkreetse tegevusega seotud kasvuhoonegaaside heite andmeid. Parem teave transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite kohta on võimas vahend, millega saab luua transpordikasutajatele õiged stiimulid kestlikumate valikute tegemiseks ning mõjutada transpordikorraldajate ja veoettevõtjate äriotsuseid. Usaldusväärsete ja võrreldavate andmete olemasolu kasvuhoonegaaside heite kohta on alustingimus nende stiimulite loomiseks ja seega nii tarbijate kui ka ettevõtjate käitumise muutmiseks, et aidata kaasa Euroopa rohelise kokkuleppe<sup>52</sup> ja Euroopa kliimamääruse eesmärkide saavutamisele.
- (3) Hoolimata transpordivaldkonna sidusrühmade kasvavast huvist on kasvuhoonegaaside heite arvestuse üldine kasutuselevõtt transporditeenuste puhul endiselt piiratud. Enamikul juhtudel ei saa kasutajad transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite kohta täpset teavet ning transporditeenuse korraldajad ja veoettevõtjad ei arvuta ega avalikusta oma heidet. Kasvuhoonegaaside heite arvestuse ebaproportsionaalselt vähest kasutuselevõttu täheldatakse

---

<sup>50</sup> [ELT C , , lk]

<sup>51</sup> [ELT C , , lk]

<sup>52</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“, COM(2019) 640 final.

eelkõige väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate (VKEd) seas, kes moodustavad valdava enamiku ELi turul transporditeenuseid pakkuvatest ettevõtjatest.

- (4) Euroopa Komisjon võttis 2011. aastal vastu transpordipoliitika valge raamatu,<sup>53</sup> milles esitati visioon ELi transpordisüsteemi tulevikust ja määrati kindlaks poliitiline tegevuskava, et käsitleda transpordiga seotud tulevase probleeme, eelkõige vajadust säilitada ja arendada liikuvust ning vähendada märkimisväärselt transpordi ja logistikaga seotud CO<sub>2</sub> jalajälge.
- (5) 2020. aasta detsembris avaldatud säästva ja aruka liikuvuse strateegias<sup>54</sup> osutatakse stiimulitele, mis tõukaksid valima kõige säästvamaid transpordivõimalusi nii eri transpordiliikide piires kui ka nende vahel. Ühe sellise stiimulina on kavas kehtestada transpordi- ja logistikasektorist tuleneva kasvuhoonegaaside heite ühtlustatud mõõtmise Euroopa raamistik, mis põhineb ülemaailmsel standarditel ja mida saaks kasutada selleks, et anda ettevõtjatele ja lõppkasutajatele hinnang nende valikute CO<sub>2</sub> jalajälje kohta ning suurendada lõppkasutajate ja tarbijate nõudlust säästvamate transpordi- ja liikuvuslahenduste järele, vältides samal ajal rohepesu.
- (6) Seepärast on asjakohane kehtestada kauba- ja reisijateveoteenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse ühtlustatud eeskirjad, et saada transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite kohta võrreldavaid arvandmeid ja vältida teenuste heite kohta eksitavat teavet, mis tuleneb võimalusest valida heite arvutamiseks eri meetodeid ja sisendandmeid. Sellised eeskirjad peaksid tagama võrdsed tingimused eri transpordiliikidele, -segmentidele ja liikmesriikide võrkudele liidus. Samuti peaks see aitama luua stiimuleid, mis motiveerivad ettevõtjaid ja tarbijaid oma käitumist muutma, et vähendada transporditeenuste kasvuhoonegaaside heidet selle kohta võrreldavate ja usaldusväärsete andmete kasutuselevõtu ja kasutamise kaudu.
- (7) Käesoleva määrusega tuleks luua lähteraamistik muude heitevähendusmeetmete jaoks, mida avaliku sektori asutused ja tööstus võivad võtta, nt kui transpordilepingutesse lisatakse kasvuhoonegaasidega seotud läbipaistvus klauslid, kui reisijatele või tarbijatele antakse teavet reisi- või kohaletoimetamisvõimalusega seotud kasvuhoonegaaside heite kohta või kui kehtestatakse kliimaga seotud kriteeriumid keskkonnahoidlike riigihangete jaoks.
- (8) Hoolimata kasust, mis tuleneb transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite suuremast läbipaistvusest, oleks käesoleva määruse kohustuslik kohaldamine kõigi liidu turul transporditeenuseid pakkuvate üksuste suhtes ebaproportsionaalne ning põhjustaks ülemäärast kulu ja koormust. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada üksnes nende üksuste suhtes, kes otsustavad või kellel on muu asjakohase õigus- või muu korra alusel kohustus arvutada ja avalikustada teavet selliste kauba- või reisijateveoteenuste kasvuhoonegaaside heite kohta, mille algus- või lõpp-punkt on liidu territooriumil. Seega hõlmab see teenuseid, mille puhul lähte- või sihtkoht asub kolmandas riigis.
- (9) Käesolevat määrust ei tuleks kohaldada andmevahendajate, näiteks digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste pakujate suhtes, kui nad ei arvuta otseselt transporditeenuste kasvuhoonegaaside heidet, vaid avalikustavad üksnes asjaomase üksuse või muu asjaomase juriidilise või füüsilise isiku esitatud teavet sellise heite kohta. Andmevahendajad peaksid siiski

---

<sup>53</sup> Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“, KOM(2011) 144 lõplik.

<sup>54</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“, COM(2020) 789 final.

järgima asjakohaseid eeskirju, mis on seotud kasvuhoonegaaside heite kohta avalikustatud andmete edastamise ja läbipaistvusega, et tagada nende andmete võrreldavus turul.

- (10) Käesolevat määrust ei tuleks kohaldada, kui kasvuhoonegaaside heide arvutatakse ja avalikustatakse koondandmetena. See hõlmab olukordi, kus kohustus avalikustada keskkonnaga seotud teave kestlikkusaruandluse jaoks ja keskkonnavalase arvepidamise koostamiseks statistilisel eesmärgil tuleneb muudest liidu õigusnormidest, näiteks nendest, mis on sätestatud äriühingute kestlikkusaruandluse direktiivis<sup>55</sup> ja Euroopa keskkonnamajandusliku arvepidamise määruses<sup>56</sup>. Seevastu käesoleva määruse alusel saadud teave võib aidata koostada konsolideeritud heitearuandeid, mida nõutakse muude kohaldatavate liidu õigusaktidega, tingimusel et vastavad meetodid ja kogutavad andmed on omavahel piisavalt kooskõlas.
- (11) Üks käesolevas määruses esitatud liidu ühtlustatud raamistiku põhiaspekte on asjakohane transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamise meetod. See meetod peaks tagama, et kogu veoahela ulatuses tehtavate heitearvutustega saadakse ühtseid metoodilisi etappe järgides võrreldavaid ja täpseid andmeid kasvuhoonegaaside heite kohta. Samuti peaks see võtma piisavalt arvesse transpordituru vajadusi, et vältida tarbetut keerukust, ülemäärast koormust ja liigseid kulusid, ning sidusrühmad peaksid sellega nõustuma.
- (12) Euroopa Standardikomitee<sup>57</sup> poolt 2023. aasta aprillis avaldatud standard EN ISO 14083:2023, millega võeti üle ISO standard 14083:2023, valiti referentsmetoodikaks, mida kasutatakse transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamiseks käesoleva määruse alusel. Analüüsi põhjal osutus ISO standard 14083:2023 käesoleva määruse eesmärkide saavutamise seisukohast kõige asjakohasemaks ja proportsionaalsemaks. Heide kvantifitseeritakse põhimõttel „allikast ratasteni“, mis hõlmab kasvuhoonegaaside heidet, mis tuleneb energiaga varustamisest ning sõidukite kasutamisest veo- ja sõlmpunktitoiminguteks.
- (13) Tuleb olla tähelepanelik, et ei kaldutaks kõrvale standardi EN ISO 14083:2023 algsetest metoodikavalikutest, et vältida ebajärjepidevust turul pakutavate transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamisel, eriti rahvusvaheliste veoahelate kontekstis. Aeg-ajalt on siiski asjakohane hinnata standardi EN ISO 14083:2023 võimaliku kohandamise vajadust liidu poliitika seisukohast, samuti selle standardi tulevase muudatuse, mida võib teha Euroopa Standardikomitee või muu pädev asutus. Kui neist hindamistest ilmneb risk, et teatav standardi osa võib põhjustada põhjendamatut tasakaalutust transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamisel konkreetsetes turusegmentides või tekitada lahknevusi kõnealuse standardi ja käesoleva määruse või muu kohaldatava liidu õigusakti eesmärkide vahel, võib komisjon koostöös liikmesriikidega kaaluda võimalust taotleda Euroopa Standardikomiteelt standardi läbivaatamist või otsustada jätta see standardi osa käesoleva määruse kohaldamisalast välja.
- (14) Selleks et vältida ebatäpse teabe ringlust turul, võib tekkida vajadus selgitada referentsmetoodikat seoses kasvuhoonegaaside heitega seotud parameetrite ja eeldustega, mida kasutatakse heite arvutamiseks enne teenuse osutamist. Sama kehtib ka muude asjakohaste tehniliste parameetrite kohta, mis on seotud heite jaotamise või andmeelementide koondamisega, kui nende parameetrite kasutamist ei ole metoodikas sõnaselgelt selgitatud.

<sup>55</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/2464, millega muudetakse määrust (EL) nr 537/2014, direktiivi 2004/109/EÜ, direktiivi 2006/43/EÜ ja direktiivi 2013/34/EL seoses äriühingute kestlikkusaruandlusega ([ELT L 322, 16.12.2022, lk 15–80](#)).

<sup>56</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. juuli 2011. aasta määrus (EL) nr 691/2011 Euroopa keskkonnamajandusliku arvepidamise kohta ([ELT L 192, 22.7.2011, lk 1–16](#)).

<sup>57</sup> <https://www.cencenelec.eu>

- (15) Transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamiseks võib kasutada eri liiki sisendandmeid, sealhulgas esmaseid ja teiseseid andmeid. Esmaste andmete kasutamine annab kõige usaldusväärsemaid ja täpsemaid tulemusi ning seetõttu tuleks seda eelistada, et tagada nende andmete järkjärguline kasutuselevõtt kasvuhoonegaaside heite arvutamise protsessides. Siiski võivad esmased andmed olla teatavate sidusrühmade, eelkõige VKEde jaoks kättesaamatud või üle jõu käivalt kulukad. Seetõttu peaks olema lubatud teiseste andmete kasutamine selgetel tingimustel.
- (16) Teiseste andmete korral võib transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite arvutamiseks kasutada standardväärtusi või modelleeritud andmeid. Standardväärtuste ja modelleeritud andmete kasutamine peaks siiski andma täpset ja usaldusväärset teavet konkreetse transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite kohta ning seetõttu tuleks need standardväärtused kehtestada ja modelleeritud andmed välja töötada neutraalsel ja objektiivsel viisil, tuginedes usaldusväärsetele allikatele ja asjakohastele parameetritele.
- (17) Seepärast tuleks luua kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste ELi põhiantmebaas, et parandada kasvuhoonegaaside heite kohta käesoleva määruse kohaldamisel saadud tulemuste võrreldavust. Võttes aga arvesse nende standardväärtuste puhul liidus esinevaid valdkondlikke, riiklikke ja piirkondlikke eripärasid, tuleks lubada muid asjakohaseid, kolmandate isikute hallatavaid andmebaase ja andmestikke, tingimusel et nende suhtes tehakse liidu tasandil tehniline kvaliteedikontroll.
- (18) Transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite mahukuse kindlaksmääramisel on vaja transpordi energiakandjate kasvuhoonegaaside heite koefitsiente, et tuletada hinnanguline kasvuhoonegaaside heide, mis kajastab allikast ratasteni kasutatava energia kogust. Seega tuleks luua energiakandjate kasvuhoonegaaside heite koefitsientide keskne ELi andmebaas, et tagada sisendandmete võrreldavus ja kvaliteet.
- (19) Kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtusi ja kasvuhoonegaaside heite koefitsiente sisaldavate ELi andmebaaside väljatöötamise ja haldamise ning kolmandate isikute hallatavate väliste andmebaaside ja andmestike tehnilise kvaliteedikontrolliga peaks tegelema liidu tasandil tegutsev neutraalne ja pädev asutus. Arvestades Euroopa Keskkonnaameti vastutusala, saab ta kõige paremini pakkuda vajalikku abi määruse selle osa nõuetekohaseks rakendamiseks. Kui see on asjakohane, võib kõnealune töö tugineda ELi muude valdkondlike asutuste panusele ja need asutused võivad seda tööd toetada vastavalt liidu eraldi õigusnormidele.
- (20) Modelleeritud andmeid võib kasutada, kui need põhinevad mudelil, mis on loodud kooskõlas referentsmeetodikaga ja vajaduse korral muude käesoleva määruse sätetega, mis käsitlevad teiseste andmete ja arvutusvahendite kasutamist.
- (21) Määrusega (EL) 2015/757<sup>58</sup> ja direktiiviga 2003/87/EÜ<sup>59</sup> nõutakse vastavalt laevade ja õhusõidukite CO<sub>2</sub> heite andmete kogumist, arvutamist ja iga-aastast esitamist. Määrus (EL) 2015/757 ja direktiiv 2003/87/EÜ võivad teataval määral täiendada käesoleva määruse sätteid, eelkõige seoses transporditeenuste heite kvantifitseerimisel sisendina kasutatavate põletatud kütuse andmete koostamisega. Transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite väljaselgitamiseks

---

<sup>58</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heite seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ([ELT L 123, 19.5.2015, lk 55–76](#)).

<sup>59</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ ([ELT L 275, 25.10.2003, lk 32–46](#)).

vajalikke sisendandmeid võidakse saada ka muude õigusraamistike, näiteks määruse (EL) 2019/1242<sup>60</sup> ja määruse (EL) 2019/631<sup>61</sup> rakendamisest.

- (22) On asjakohane määrata kasvuhoonegaaside heite väljundandmete esitamiseks kindlaks ühtsed mõõdikud, mis on nende andmete võrreldavuse aluseks ja võimaldavad eri transporditeenuseid üksteisega päriselt võrrelda. Ühtsed mõõdikud peaksid samuti võimaldama andmete pakkujal teavet selgelt edastada ja andmete vastuvõtjal sellest teabest täpselt aru saada.
- (23) Mis tahes liigendatud teave transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite kohta, mis avaldatakse kolmandale isikule ärielistel või regulatiivsetel eesmärkidel kooskõlas käesoleva määruse kohaldamisalaga, peaks igal juhul ja väljapaistvalt sisaldama väljundandmeid, mis on koostatud vastavalt käesolevas määruses sätestatud konkreetsetele kasvuhoonegaaside heite arvutamise eeskirjadele. Kui see on asjakohane, võib lisada täiendavaid andmeelemente, mida kasutatakse muudel kui käesolevas määruses määratletud eesmärkidel.
- (24) Selleks et tõendada vastavust käesolevas määruses sätestatud nõuetele, peaks üksus, mis arvutab ja avalikustab andmeid transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite kohta, suutma koguda tõendeid asjaomaste väljundandmete põhjendamiseks. Tõendid tuleks koguda vastavalt standardis EN ISO 14083:2023 sätestatud eeskirjadele, mis käsitlevad aruandlust transporditeenuse tasandil, ning need peavad olema kättesaadavad pädeva asutuse, näiteks kohtu taotlusel või mis tahes muu kolmanda isiku taotlusel, kui see on nõutav eraldi korra alusel, sealhulgas ettevõtjatevahelistes suhetes.
- (25) Välja arvatud juhul, kui kohaldatakse eraldi korda, ei tohiks andmevahendajat, kes kogub asjaomaselt üksuselt või muult asjaomaselt juriidiliselt või füüsiliselt isikult teavet transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite kohta ja avalikustab selle turul, pidada vastutavaks, kui see teave ei vasta transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite andmete arvutamise ja tõendamise või arvutusvahendite sertifitseerimisega seotud nõuetele, mis on sätestatud käesolevas määruses. Andmevahendaja peaks siiski püüdma vältida ebatäpse või ebaõige teabe avalikustamist ning järgima kasvuhoonegaaside heite väljundandmeid, teabeedastust ja läbipaistvust käsitlevaid eeskirju. Lisaks peaks andmevahendaja avaldama selle teabe allika, et oleks võimalik kindlaks teha asjaomase teabe esitaja.
- (26) Välised arvutusvahendid, mida pakutakse turul laiemaks äriliseks ja mitteäriliseks kasutuseks, võivad hõlbustada transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestust ning toetada seega selle laiemat kasutuselevõttu eri sidusrühmade poolt. Nende vahendite kasutamise korral peavad need olema sertifitseeritud, et tagada nende vastavus käesoleva määruse nõuetele, eelkõige seoses ühtse referentsmetoodika ja asjakohaste sisendandmete kasutamisega.
- (27) Nõuetekohaselt kavandatud tõendamissüsteem, mille abil kontrollitakse, kas turul avalikustatud kasvuhoonegaaside heite väljundandmed ja nende aluseks olevad arvutusprotsessid vastavad käesolevas määruses sätestatud nõuetele, peaks oluliselt suurendama usaldust nende andmete usaldusväärsuse ja täpsuse vastu. Üksustel, kes on edukalt läbinud vastavushindamise, peaks olema õigus saada vastavustõend, mida tunnustatakse kogu liidus. Kui kasutati esmaseid andmeid, tuleks seda vastavustõendil tunnustada, eelkõige selleks, et motiveerida kõiki üksusi,

---

<sup>60</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-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](#)).

<sup>61</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite normid ning millega tunnustatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (uuesti sõnastatud) (EMPs kohaldatav tekst). ([ELT L 111, 25.4.2019, lk 13–53](#)).

keda käesolevas määruses sätestatud eeskirjad puudutavad, koguma ja kasutama esmaseid andmeid.

- (28) Tõendamisega seotud halduskoormus võib olla väiksemate ettevõtjate jaoks ebaproportsionaalselt suur ja seetõttu tuleks seda vältida. Seepärast tuleks VKEd tõendamisega seotud nõuete täitmisest vabastada, välja arvatud juhul, kui need ettevõtjad soovivad saada vastavustõendit. Lisaks peaksid suurettevõtjad võtma arvesse proportsionaalsuse põhimõtet, kui nad kaaluvad vastavustõendamise nõudmist väärtusahela partneritelt, eelkõige VKEdelt.
- (29) Kui transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite andmeid käsitleva teabe tõendamist korraldatakse kooskõlas konkreetsete eeskirjadega, mis on sätestatud muudes liidu õigusaktides, sealhulgas säästva lennutranspordi jaoks võrdsete võimaluste tagamist käsitlevas määruses, mida rakendab Euroopa Liidu Lennundusohutusamet, käsitletakse neid eeskirju samaväärsel viisil, tingimusel et tõendav hindamine on kehtestatud kooskõlas käesoleva määruse nõuetega.
- (30) Selleks et võimaldada käesoleva määruse tõhusat toimimist, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses järgmisega: referentsmetoodika teatavate elementide hindamine ja väljajätmine, taotluste esitamine Euroopa Standardikomiteele, eeskirjade kehtestamine standardväärtusi sisaldavate väliste andmebaaside tehnilise kvaliteedikontrolli tegemiseks, kasvuhoonegaaside heite väljundandmete mõõdikute kohandamine ning vastavushindamisasutuste akrediteerimise jaoks lisameetodite ja -kriteeriumide kehtestamine. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid toimuksid kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes<sup>62</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.
- (31) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused seoses arvutusvahendite sertifitseerimise ja kasvuhoonegaaside heite andmete tõendamisega. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>63</sup>.
- (32) Transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite andmete võrreldavus ja kasvuhoonegaaside heite arvestuse parem kasutuselevõtt ettevõtlastavades ei ole eesmärgid, mida liikmesriigid saaksid piisaval määral saavutada ilma, et tekiks oht põhjustada siseturul bürokraatiat ning ettevõtjatele lisakulusid ja täiendavat halduskoormust. Neid eesmärke saab liikmesriikide koos tegutsemise võrguefekti tõttu pigem paremini saavutada liidu tasandil. Seega võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega.
- (33) Kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega on selleks, et saavutada põhieesmärk – stimuleerida transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks ettevõtjate ja tarbijate käitumisharjumuste muutumist kasvuhoonegaaside heite kohta võrreldavate ja usaldusväärsete andmete kasutuselevõtu ja kasutamise kaudu –, vajalik ja asjakohane kehtestada

<sup>62</sup> Euroopa Parlamendi, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjoni vahel sõlmitud institutsioonidevaheline parema õigusloome kokkulepe ([ELT L 123, 12.5.2016, lk 1](#)).

<sup>63</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 rakendamisevolituste teostamise suhtes ([ELT L 55, 28.2.2011, lk 13](#)).



transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse eeskirjad. Vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 5 lõikele 4 ei lähe käesolev määrus seatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

## I PEATÜKK ÜLDSÄTTED

### *Artikkel 1*

#### *Reguleerimise*

Käesoleva määrusega kehtestatakse selliste transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse eeskirjad, mille algus- või lõpp-punkt on liidu territooriumil.

### *Artikkel 2*

#### *Kohaldamisala*

Käesolevat määrust kohaldatakse kõigi liidus kauba- ja reisijateveoteenuseid osutavate või korraldavate üksuste suhtes, kes arvutavad sellise transporditeenuse kasvuhoonegaaside heidet, mille algus- või lõpp-punkt on liidu territooriumil, ning avalikustavad selle heite kohta liigendatud teavet kolmandatele isikutele äriistel või regulatiivsetel eesmärkidel.

### *Artikkel 3*

#### *Mõisted*

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „kasvuhoonegaas“ – atmosfääri nii looduslikku kui ka inimtekkelist päritolu gaasiline koostisosa, mis neelab ja kiirgab kiirgust maapinna, atmosfääri ja pilvede kiiratava infrapunakiirguse spektri konkreetsetel lainepikkustel;
- 2) „kasvuhoonegaaside heide“ – kasvuhoonegaasi emissioon atmosfääri väljendatuna süsinikdioksiidi ekvivalenti massina;
- 3) „süsinikdioksiidi ekvivalent (CO<sub>2</sub>e)“ – ühik, mille abil võrreldakse kasvuhoonegaasi kiirgussundi süsinikdioksiidi kiirgussunniga;
- 4) „kasvuhoonegaaside heite arvestus“ – toimingud, mida tehakse kasvuhoonegaaside heite kvantifitseerimiseks mõõtmiste ja arvutuste abil ning selle kohta andmete esitamiseks;
- 5) „transporditeenus“ – kauba või reisija vedu lähtekohast sihtkohta; transporditeenus võib hõlmata üht või mitut veoahela elementi, mis eeldab (eeldavad) veo- ja/või sõlmpunktitoimingut (-toiminguid);
- 6) „veotoiming“ – sõiduki käitamine reisijate ja/või kauba veoks;
- 7) „sõlmpunktitoiming“ – toiming kauba või reisijate viimiseks läbi sõlmpunkti;

- 8) „sõiduk“ – reisijate ja/või kaupade vedamise vahend kõigi transpordiliikide puhul;
- 9) „veoahel“ – kauba või reisijaga (reisijaterühmaga) seotud veoelementide jada, mis koosvõetuna kujutab endast kauba või reisija (reisijaterühma) liikumist lähtekohast sihtkohta;
- 10) „veoahela element“ – veoahela lõik, milles kaupa või reisijat (reisijaterühma) veetakse ühe sõidukiga või milles kaup või reisija (reisijaterühm) liigub läbi ühe sõlmpunkti;
- 11) „transporditeenuse kasvuhoonegaaside heidet käsitleva teabe avalikustamine“ – konkreetse transporditeenusega seotud kasvuhoonegaaside heidet käsitleva liigendatud teabe edastamine asjaomase üksuse või andmevahendaja poolt mis tahes kolmandale isikule kas enne või pärast transporditeenuse osutamist seoses kõnealuse teenuse osutamise, sellest teavitamise või selle turustamisega;
- 12) „asjaomane üksus“ – üksus, mis arvutab sellise transporditeenuse kasvuhoonegaaside heidet, mille algus- või lõpp-punkt on liidu territooriumil, ning avalikustab selle heite kohta teavet kolmandatele isikutele ärielistel või regulatiivsetel eesmärkidel;
- 13) „andmevahendaja“ – juriidiline või füüsiline isik, kes kogub ja avalikustab transporditeenuse kasvuhoonegaaside heidet käsitlevat teavet eraldi õigusliku, lepingulise või muu asjakohase korra alusel;
- 14) „kasvuhoonegaase tekitav tegevus“ – tegevus, mis põhjustab kasvuhoonegaaside heidet;
- 15) „kasvuhoonegaase tekitava tegevuse andmed“ – kasvuhoonegaase tekitava tegevuse kvantitatiivne mõõt;
- 16) „kasvuhoonegaaside heite mahukus“ – koefitsient, mis seob konkreetset kasvuhoonegaase tekitava tegevuse andmed kasvuhoonegaaside heitega;
- 17) „kasvuhoonegaaside heite koefitsient“ – koefitsient, mis seob kasvuhoonegaase tekitava tegevuse kasvuhoonegaaside heitega;
- 18) „allikast ratasteni tekkiv kasvuhoonegaaside heide“ – heide, mis kajastab nii sõidukite kasutamisest kui ka sõidukite energiaga varustamisest tulenevat kasvuhoonegaaside kogust;
- 19) „paagist ratasteni tekkiv heide“ – sõiduki käitamisega seotud energiakasutusest tulenev heide; allikast ratasteni tekkiva heite allosa;
- 20) „energiakandja“ – aine või nähtus, mida saab kasutada mehaanilise töö või soojuse tootmiseks või keemiliste või füüsikaliste protsesside teostamiseks;
- 21) „esmased andmed“ – protsessi või tegevuse kvantifitseeritud väärtus, mis on saadud otsese mõõtmise või otsestel mõõtmistel põhineva arvutuse tulemusel;
- 22) „teisesead andmed“ – kas modelleeritud andmed või standardväärtused, mis ei vasta esmaste andmete nõuetele, sealhulgas andmebaasidest ja avaldatud kirjandusest pärit andmed, riiklikest inventuuridest saadud kasvuhoonegaaside heite standardkoefitsiendid, arvutatud andmed, hinnangud või muud representatiivsed andmed ning lähendprotsessidest või -hinnangutest saadud andmed;
- 23) „standardväärtus“ – avaldatud allikast saadud teisene andmeväärtus, mida kasutatakse vaikeväärtusena esmaste või modelleeritud andmete puudumise korral;
- 24) „modelleeritud andmed“ – andmed, mille koostamiseks on kasutatud mudelit, sealhulgas arvutusvahendi kaudu pakutavat mudelit, milles võetakse arvesse veo- või sõlmpunktitoimingu esmaseid andmeid ja/või nende toimingute kasvuhoonegaaside heitega seotud parameetreid;

- 25) „väljundandmed“ – transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite liigendatud andmed, mille koostamiseks on kasutatud käesolevas määruuses sätestatud referentsmetoodikat ja sisendandmeid;
- 26) „mõõdik“ – kvantitatiivse hindamise näitaja;
- 27) „transporditeenuse kasvuhoonegaaside heidet käsitlevat teavet kinnitavad tõendid“ – nõudmise korral aruande koostamine transporditeenuse tasandil, nagu on sätestatud standardis EN ISO 14083:2023;
- 28) „arvutusvahend“ – rakendus, mudel või tarkvara, mis võimaldab automaatselt arvutada transporditeenuse kasvuhoonegaaside heidet;
- 29) „väline arvutusvahend“ – arvutusvahend, mida pakub turul kolmas isik laiemaks äriliseks või mitteäriliseks kasutuseks;
- 30) „vastavushindamisasutus“ – määruse (EÜ) nr 765/2008<sup>64</sup> artikli 2 punktis 13 määratletud vastavushindamisasutus.

## II PEATÜKK

### METOODIKA

#### *Artikkel 4*

##### *Transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutamise meetod*

1. Transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvutatakse standardi EN ISO 14083:2023 ajakohastatud versioonis kindlaks määratud metoodika ja käesoleva määruse III peatükis sätestatud eeskirjade alusel.
2. Komisjon hindab lõikes 1 osutatud standardi mis tahes osa kohandamise vajadust hiljemalt 36 kuud pärast käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäeva.
3. Komisjon võib algatada vastavuskontrolli, et hinnata lõikes 1 osutatud standardi mis tahes muudatust. Vastavuskontrolli algatab komisjon, kes võib vajaduse korral tegutseda liikmesriigi taotlusel.
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte, et jätta käesoleva määruse kohaldamisalast välja lõikes 3 osutatud muudatus ja lõikes 2 osutatud osa, kui see muudatus või osa põhjustab komisjoni tehtud hindamise põhjal ilmset riski minna vastuollu käesoleva määruse eesmärkide ja muude kohaldatavate liidu eeskirjadega.
5. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte, et taotleda Euroopa Standardikomiteelt lõikes 1 osutatud standardi muutmist, sealhulgas lõikes 2 osutatud hindamise ja lõikes 3 osutatud vastavuskontrolli tulemuste põhjal.
6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu rakendusakte käesoleva määruse täiendamiseks eesmärgiga selgitada lõikes 1 osutatud referentsmetoodikat, et tagada selle ühetaoline rakendamine turul seoses lähenemisviisiga, mida kasutatakse selleks, et määrata

---

<sup>64</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93 ([ELTL 218.13.8.2008](#)).

kindlaks asjakohased heitega seotud parameetrid kasvuhoonegaaside heite arvutamiseks enne teenuse osutamist ning vajaduse korral muud tehnilised parameetrid, mis on seotud heite jaotamise või andmeelementide koondamisega ja mida ei ole kõnealusel meetodikas sõnaselgelt selgitatud.

### III PEATÜKK

#### SISEDANDMED JA ALLIKAD

##### *Artikkel 5*

##### *Esmaste ja teiseste andmete kasutamine*

1. Artiklis 2 osutatud üksused eelistavad kasutada transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite arvutamisel esmaseid andmeid.
2. Teiseste andmete kasutamine transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite arvutamiseks on lubatud järgmistel tingimustel:
  - (a) kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtused saadakse järgmistest allikatest:
    - (i) kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste ELi põhiandmebaas, millele on osutatud artikli 6 lõikes 1;
    - (ii) kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste andmebaasid ja andmestikud, mida haldavad kolmandad isikud ja mille kasutamine on kooskõlas artikliga 7;
  - (b) transpordi energiakandjate kasvuhoonegaaside heite standardkoefitsiendid saadakse kasvuhoonegaaside heite standardkoefitsientide keskest ELi andmebaasist, millele on osutatud artiklis 8;
  - (c) modelleeritud andmed põhinevad mudelil, mis on loodud kooskõlas artiklis 4 osutatud meetodiga ning artikli 5 lõike 2 punktis b ja artiklis 11 sätestatud eeskirjadega, kui see on asjakohane.

##### *Artikkel 6*

##### *Kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste ELi põhiandmebaas*

1. Komisjon loob Euroopa Keskkonnaameti abiga heitemahukuse standardväärtuste ELi põhiandmebaasi, millele on osutatud artikli 5 lõike 2 punkti a alapunktis i.
2. Komisjon tagab lõikes 1 osutatud andmebaasi haldamise, ajakohastamise ja pideva arendamise, võttes arvesse transpordisektori tehnika taseme ja kasvuhoonegaaside heite arvutamise uute meetodiliste lähenemisviiside arengut.
3. Üldsusel on avatud ja tasuta juurdepääs lõikes 1 osutatud andmebaasile heitemahukuse standardväärtuste vaatamiseks ja kasutamiseks.

## Artikkel 7

### *Kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste andmebaasid ja andmestikud, mida haldavad kolmandad isikud*

1. Artikli 5 lõike 2 punkti a alapunktis ii osutatud andmebaasi või andmestiku arendaja esitab komisjonile taotluse kõnealuses andmebaasis või andmestikus sisalduvate kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste tehnilise kvaliteedikontrolli tegemiseks. Komisjon teeb Euroopa Keskkonnaameti abiga tehnilise kvaliteedikontrolli kooskõlas käesoleva määruse artiklites 4–8 sätestatud nõuetega.
2. Teiseste andmete kasutamiseks kooskõlas artikli 5 lõike 2 punkti a alapunktiga ii kasutatakse ainult selliseid heitemahukuse standardväärtuste andmebaase ja andmestikke, millele on lõikes 1 osutatud tehnilise kvaliteedikontrolli käigus antud positiivne hinnang.
3. Tehnilist kvaliteedikontrolli nõutakse hiljemalt 24 kuud pärast käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäeva. Kõnealuse kvaliteedikontrolli positiivne hinnang kehtib kaks aastat.
4. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 17 vastu rakendusaktid, et täiendada käesolevat määrust, kehtestades lõikes 1 osutatud tehnilise kvaliteedikontrolli eeskirjad ja tingimused.

## Artikkel 8

### *Kasvuhoonegaaside heite standardkoefitsientide keskne ELi andmebaas*

1. Komisjon loob Euroopa Keskkonnaameti abiga kasvuhoonegaaside heite standardkoefitsientide keskse ELi andmebaasi, millele on osutatud artikli 5 lõike 2 punktis b.
2. Komisjon tagab Euroopa Keskkonnaameti abiga lõikes 1 osutatud andmebaasi haldamise, ajakohastamise ja pideva arendamise, võttes arvesse transpordisektori tehnika taseme ja kasvuhoonegaaside heite arvutamise uute meetodiliste lähenemisviiside arengut.
3. Üldsusel on avatud ja tasuta juurdepääs lõikes 1 osutatud andmebaasile transpordi energiakandjate kasvuhoonegaaside heite standardkoefitsientide vaatamiseks ja kasutamiseks.

## IV PEATÜKK

### **VÄLJUNDANDMED JA LÄBIPAISTVUS**

## Artikkel 9

### *Väljundandmete koostamine transporditeenuse kasvuhoonegaaside heite kohta*

1. Väljundandmete koostamiseks kasutatakse referentsmeetodikat ja sisendandmeid kooskõlas käesoleva määruse artiklitega 4–8.
2. Väljundandmete koostamisel võib kasutada arvutusvahendeid. Välised arvutusvahendid peavad vastama artiklis 11 sätestatud nõuetele.
3. Väljundandmed hõlmavad vähemalt süsinikdioksiidi ekvivalendi (CO<sub>2</sub>e) kogumassi transporditeenuse kohta ja asjaomase transporditeenuse liigi puhul vähemalt ühte järgmistest mõõdikutest:

- (a) kaubaveo puhul CO<sub>2</sub>e mass tonnkilomeetri või samaväärse ühiku kohta;
  - (b) kaubaveo sõlmpunkti läbilaske puhul CO<sub>2</sub>e mass tonni või samaväärse ühiku kohta;
  - (c) reisijateveo puhul CO<sub>2</sub>e mass reisijakilomeetri või samaväärse ühiku kohta;
  - (d) reisijateveo sõlmpunkti läbilaske puhul CO<sub>2</sub>e mass reisija või samaväärse ühiku kohta.
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada lõikes 3 osutatud väljundandmete mõõdikute loetelu.

## *Artikkel 10*

### *Teabeedastus ja läbipaistvus*

1. Asjaomased üksused avalikustavad väljundandmed selgel ja üheselt mõistetaval viisil. Kui asjaomased üksused avalikustavad väljundandmed, lisavad nad avalikustamisega kaasnevasse teadaandesse märkuse „Allikast ratasteni tekkiv kasvuhoonegaaside heide arvatuna kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega [*viide käesolevale määrusele*]“ vähemalt ühes ELi ametlikus keeles ja võimaluse korral selle liikmesriigi ametlikus keeles, mille territooriumil teenust osutatakse.
2. Kui väljundandmed saab ja avalikustab andmevahendaja eraldi korra alusel, kohaldatakse lõikes 1 ja artikli 9 lõikes 3 sätestatud eeskirju. Väljundandmete avalikustamisel lisab andmevahendaja viite nende andmete allikale.
3. Kui kasutatakse esmaseid andmeid artikli 5 lõike 1 tähenduses, on asjaomastel üksustel õigus teavitada sellest kolmandaid isikuid, kui esmaste andmete kasutamist tõendati kooskõlas artiklitega 12 ja 13.
4. Asjaomased üksused peavad suutma esitada tõendeid selle kohta, kuidas väljundandmed koostati. Need tõendid kogutakse vastavalt artikli 4 lõikes 1 osutatud referentsmetoodikas sätestatud nõuetele ning
  - (a) need on artiklite 12 ja 13 kohase tõendava hindamise aluseks;
  - (b) need tehakse kättesaadavaks pädeva asutuse taotluse korral või muu kolmanda isiku taotluse korral, kui kohaldatakse eraldi õiguslikku või lepingulist korda;
  - (c) kui tehakse artiklite 12 ja 13 kohane tõendamine, sisaldavad need viidet artikli 13 lõikes 6 osutatud vastavustõendile ja vastavustõendi koostanud vastavushindamisasutuse kontaktandmeid;
  - (d) kui väljundandmete koostamiseks kasutatakse artikli 9 lõikes 2 osutatud välist arvutusvahendit, peavad need sisaldama viidet sellele arvutusvahendile.
5. Lõikes 5 osutatud väljundandmed ja tõendid koostatakse selgel ja üheselt mõistetaval viisil vähemalt ühes liidu ametlikus keeles. Võimaluse korral tehakse need kättesaadavaks veebilingi, QR-koodi või nendega samaväärsel kujul.

6. Isikuandmeid töödeldakse kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/679<sup>65</sup>.
7. Kõik lõikes 5 osutatud väljundandmete ja tõendite vastuvõtjad võtavad meetmeid, et tagada kooskõlas käesoleva määrusega töödeldavate ja edastatavate asjakohaste äriandmete konfidentsiaalsus, ning tagavad, et sellistele andmetele pääseb ligi ning neid võib töödelda ja avalikustada ainult loa alusel.

## V PEATÜKK

### TÄIENDAVALD MEETMED

#### Artikkel 11

##### *Arvutusvahendite sertifitseerimine*

1. Artikli 9 lõikes 2 osutatud välised arvutusvahendid sertifitseerib artiklis 14 osutatud vastavushindamisasutus.
2. Arvutusvahendi arendaja esitab taotluse vastavushindamisasutusele, mis hindab arvutusvahendi vastavust artiklites 4–9 sätestatud nõuetele. Positiivse hinnangu korral annab vastavushindamisasutus välja vastavustunnistuse selle kohta, et arvutusvahend vastab käesoleva määruse nõuetele. Negatiivse hinnangu korral esitab vastavushindamisasutus taotlejale negatiivse hinnangu põhjenduse.
3. Vastavushindamisasutus peab ajakohastatud loetelu arvutusvahenditest, mille ta on sertifitseerinud ja mille sertifitseerimise ta on tühistanud või peatanud. Ta teeb selle loetelu oma veebisaidil üldsusele kättesaadavaks ja edastab selle veebisaidi aadressi viivitamata komisjonile.
4. Tunnistus kehtib kaks aastat.
5. Komisjon avaldab oma ametlikul veebisaidil loetelu kõigist kooskõlas lõigetega 1 ja 2 sertifitseeritud arvutusvahenditest.
6. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 17 vastu rakendusaktid, et kehtestada eeskirjad arvutusvahendite sertifitseerimise ja seotud vastavustunnistuse kohta, sealhulgas eeskirjad sertifitseerimise uuendamise, peatamise ja tühistamise kohta.

---

<sup>65</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) ([ELT L 119, 4.5.2016, lk 1](#)).

## VI PEATÜKK

### KASVUHOONEGAASIDE HEITE ANDMETE JA ARVUTUSPROTSESSIDE TÕENDAMINE

#### Artikkel 12

##### *Tõendamise kohaldamisala*

1. Tõendatakse artiklis 9 osutatud väljundandmete vastavust käesoleva määruse artiklites 4–9 sätestatud nõuetele.
2. Lõikes 1 osutatud tõendamisnõudeid kohaldatakse artiklis 2 osutatud asjaomaste üksuste suhtes, välja arvatud komisjoni soovitusel 2003/361/EÜ<sup>66</sup> osutatud mikro-, väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate suhtes. Mikro-, väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate puhul võidakse teha tõendamine nende taotluse korral.

#### Artikkel 13

##### *Tõendamistoimingud ja -protsess*

1. Artiklis 14 osutatud vastavushindamisasutus tõendab asjaomase üksuse avalikustatud väljundandmete usaldusväärsust, tõepärasust, nõuetelevastavust ja täpsust.
2. Tõendamine toimub kooskõlas artiklites 4–9 sätestatud nõuetega ja artikli 10 lõikes 5 osutatud tõendite alusel. Tõendamisel käsitletakse järgmist:
  - (a) kasutatud arvutusmetoodika;
  - (b) arvutuses kasutatud sisendandmete allikas (allikad);
  - (c) tehtud arvutuse õigsus;
  - (d) kasutatud mõõdikud.
3. Kui kasutatakse väliseid arvutusvahendeid, võtab vastavushindamisasutus arvesse nende vastavat vastavustunnistust, millele on osutatud artiklis 11.
4. Kui tõendava hindamise käigus tuvastatakse ebaõigeid arvutusi või käesoleva määruse artiklite 4–9 nõuetele mittevastavust, teavitab vastavushindamisasutus sellest aegsasti asjaomast üksust. Seejärel parandab üksus arvutused või kõrvaldab nõuetele mittevastavused, et tõendamisprotsessi saaks lõpule viia.
5. Asjaomane üksus annab vastavushindamisasutusele mis tahes lisateavet, mis võimaldab viimasel tõendamismenetlusi teostada. Vastavushindamisasutus võib tõendamisprotsessi käigus teha kontrollid, et teha kindlaks andmete ja arvutuste usaldusväärsus.
6. Pärast tõendamise lõpetamist koostab vastavushindamisasutus asjakohasel juhul vastavustõendi, mis kinnitab, et väljundandmed vastavad käesolevas määruses sätestatud asjakohastele nõuetele.

---

<sup>66</sup> Komisjoni 6. mai 2003. aasta soovitus 2003/361/EÜ mikro-, väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate määratluse kohta ([ELT L 124, 20.5.2003, lk 36](#)).



7. Asjaomane vastavushindamisasutus koostab lõigete 1–6 kohase tõendamise läbinud üksuste ajakohastatud loetelu ja haldab seda. Vastavushindamisasutus edastab selle loetelu iga aasta 31. märtsiks komisjonile.
8. Kui muudes liidu õigusaktides on sätestatud väljundandmete tõendava hindamise erieeskirjad, käsitletakse neid eeskirju samaväärsel viisil, tingimusel, et tõendav hindamine on kehtestatud kooskõlas käesoleva määrusega.
9. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 17 vastu rakendusaktid, milles sätestatakse üksikasjalikud eeskirjad väljundandmete tõendamise ja sellega seotud vastavustõendi kohta. Need eeskirjad sisaldavad sätteid, mis puudutavad artikli 10 lõikes 5 osutatud tõendeid ja artikli 10 lõikes 4 osutatud teavituseõigust, mis on seotud esmaste andmete kasutamisega.

## VII PEATÜKK

### AKREDITEERIMINE

#### Artikkel 14

##### *Vastavushindamisasutused*

1. Vastavushindamisasutused akrediteeritakse artiklites 11, 12 ja 13 osutatud tõendamis- või sertifitseerimistoimingute tegemiseks.
2. Vastavushindamisasutus on sõltumatu üksusest, mis taotleb artiklites 11, 12 ja 13 osutatud tõendamis- või sertifitseerimistoimingute läbiviimist.
3. Vastavushindamisasutus, selle juhtkond ja tõendamisülesannete täitmise eest vastutavad töötajad ei osale tegevuses, mis võib olla vastuolus nende otsuste sõltumatuse ja usaldusväärsusega tõendamis- või sertifitseerimistoimingutes.
4. Vastavushindamisasutus ja selle töötajad teevad tõendamis- ja sertifitseerimistoiminguid suurima erialase usaldusväärsuse ja nõutava tehnilise pädevusega ning ei allu surveavaldustele ega ahvatlustele, eelkõige rahalistele, mis võivad nende otsuseid või tõendamistoimingute tulemusi mõjutada, eriti seoses isikute või isikute rühmadega, kes on huvitatud nimetatud toimingute tulemustest.
5. Vastavushindamisasutusel on vajalikud oskused, seadmed ja taristu, et teha tõendamis- või sertifitseerimistoiminguid, milleks ta on akrediteeritud.
6. Vastavushindamisasutuse töötajad hoiavad ametisaladust kogu tõendamis- ja sertifitseerimisülesannete täitmisel saadud teabe suhtes.
7. Kui vastavushindamisasutus kasutab tõendamise või sertifitseerimisega seotud eriülesannete täitmiseks alltöövõtjat või tütarettvõtjat, vastutab ta olenemata nende asukohast täielikult alltöövõtja või tütarettvõtja täidetavate ülesannete eest muu hulgas alltöövõtja või tütarettvõtja kvalifikatsiooni ja tehtud töö hindamise ja jälgimisega.

## Artikkel 15

### Akrediteerimismenetlus

1. Artikli 14 lõikes 1 osutatud vastavushindamisasutused akrediteerib riiklik akrediteerimisasutus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 765/2008 II peatükile.
2. Iga liikmesriik määrab asutuse, kes peab akrediteeritud vastavushindamisasutuste ajakohastatud loetelu. Need määratud riiklikud asutused avaldavad selle loetelu valitsuse ametlikul veebisaidil.
3. Riiklik akrediteerimisasutus edastab komisjonile iga aasta 31. märtsiks akrediteeritud vastavushindamisasutuste loetelu koos kõigi asjakohaste kontaktandmetega.
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 16 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat määrust, kehtestades vastavushindamisasutuste akrediteerimise jaoks lisameetodeid ja -kriteeriume.

## VIII PEATÜKK

### DELEGEERITUD VOLITUSED JA RAKENDAMISVOLITUSED

## Artikkel 16

### Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 4 lõigetes 4 ja 5, artikli 9 lõikes 4 ja artikli 15 lõikes 4 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [*väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: käesoleva määruse jõustumise kuupäev*].
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 4 lõigetes 4 ja 5, artikli 9 lõikes 4 ja artikli 15 lõikes 4 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 4 lõigete 4 ja 5, artikli 9 lõike 4 ja artikli 15 lõike 4 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 vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

## *Artikkel 17*

### *Komiteemenetlus*

1. Komisjoni abistab määruse (EL) nr 182/2011 kohane komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

## *IX PEATÜKK*

### **LÖPPSÄTTED**

## *Artikkel 18*

### *Aruanne ja läbivaatamine*

Komisjon hindab käesolevat määrust lähtuvalt eesmärkidest, mida sellega soovitakse saavutada, ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule peamisi järeldusi sisaldava aruande hiljemalt [*väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: viis aastat pärast määruse kohaldamise alguskuupäeva*].

## *Artikkel 19*

### *Jõustumine ja kohaldamine*

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.
2. Seda kohaldatakse alates [*väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: 42 kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva*].
3. Artikli 4 lõikeid 4, 5 ja 6, artikli 7 lõiget 4, artikli 9 lõiget 4, artikli 11 lõiget 6, artikli 13 lõiget 9 ja artikli 15 lõiget 4 kohaldatakse alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourgis,

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*

# FINANTSSELGITUS

## Sisukord

1.	ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK .....	3
1.1.	Ettepaneku/algatuse nimetus .....	3
1.2.	Asjaomased poliitikavaldkonnad .....	3
1.3.	Ettepanek/algatus käsitleb .....	3
1.4.	Eesmärgid.....	3
1.4.1.	Üldeesmärgid .....	3
1.4.2.	Erieesmärgid .....	3
1.4.3.	Oodatavad tulemused ja mõju .....	3
1.4.4.	Tulemusnäitajad .....	3
1.5.	Ettepaneku/algatuse põhjendused .....	4
1.5.1.	Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava .....	4
1.5.2.	ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud. ..	5
1.5.3.	Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid .....	5
1.5.4.	Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega .....	6
1.5.5.	Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang.....	7
1.6.	Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju.....	7
1.7.	Ettenähtud eelarve täitmise viisid .....	7
2.	HALDUSMEETMED .....	8
2.1.	Järelevalve ja aruandluse reeglid .....	8
2.2.	Haldus- ja kontrollisüsteem(id).....	8
2.2.1.	Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus .....	8
2.2.2.	Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta.....	9
2.2.3.	Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).....	9
2.3.	Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed .....	9
3.	ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU .....	11

3.1.	Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub. ....	11
3.2.	Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele .....	12
3.2.1.	Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade.....	12
3.2.2.	Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund .....	15
3.2.3.	Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade .....	17
3.2.4.	Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga.....	19
3.2.5.	Kolmandate isikute rahaline osalus.....	19
3.3.	Hinnanguline mõju tuludele .....	20

# 1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

## 1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse kohta

## 1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Liikuvus ja transport

## 1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

uut meedet

uut meedet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest<sup>67</sup>

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 määruse üldeesmärk on motiveerida ettevõtjaid ja tarbijaid muutma oma käitumist, et vähendada võrreldavate ja usaldusväärsete kasvuhoonegaaside heite andmete kasutuselevõtu ja kasutamise kaudu transporditeenustest tulenevat kasvuhoonegaaside heidet. Käesolev algatus aitab saavutada kestliku arengu 13. eesmärki („tegutseda kiirelt ja otsustavalt kliimamuutuste ja nende mõjuga võitlemiseks“), 7. eesmärki („tagada kõigile taskukohane, kindel, kestlik ja kaasaegne energia“) ja 12. eesmärki („tagada kestlikud tarbimis- ja tootmisviisid“).

### 1.4.2. Erieesmärgid

Määruse erieesmärgid on järgmised:

tagada transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse tulemuste võrreldavus; hõlbustada transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse kasutuselevõttu ettevõtlastavades.

### 1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

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

Ettepanekuga loodetakse parandada veoahelas jagatavate kasvuhoonegaaside heite andmete võrreldavust. See saavutatakse ühtse referentsmetoodika ja täpsete sisendandmete kasutamisega ning üheselt mõistetava ja selge teabeedastusega.

Ettepanek peaks transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärgil ka suurendama kasvuhoonegaaside heite arvestuse kasutamist ettevõtetes ja muudes asjaomastes üksustes.

### 1.4.4. Tulemusnäitajad

Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.

<sup>67</sup> Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

Kavandatava määruse tulemuslikkus erieesmärgi nr 1 osas määratakse kindlaks transporditeenuste kasvuhoonegaaside andmete võrreldavusega seotud näitajate alusel:

kvaliteedikontrolli läbivate väliste standardväärtuste andmebaaside arv;

andmete ja protsesside tõendamise läbivate üksuste arv.

Kavandatava määruse tulemuslikkus erieesmärgi nr 2 osas määratakse kindlaks transporditeenuste kasvuhoonegaaside arvestuse kasutuselevõtmisega seotud näitajate alusel:

määruse alusel transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite üle arvet pidavate ettevõtjate arv;

tehniliste arvutusvahendite sertifitseerimist läbivate üksuste arv;

peamiste standardväärtuste andmebaaside kasutamine (juurdepääs veebisaitidele ja päringud);

sertifitseerimisvahendeid kasutavate üksuste arv.

## **1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused**

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

Algatusega luuakse transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite arvestuse jaoks ühtlustatud õigusraamistik ja erieeskirjad, mis soodustavad raamistiku kasutamist kogu mitmeliigilises veoahela ulatuses. Algatus hõlmab järgmist:

EN ISO 14083 standardil põhinev ühtne referentsmetoodika, millega tagatakse, et kogu transpordisektoris arvutatakse transporditeenuste kasvuhoonegaaside heidet standardisel viisil;

ühtlustatud lähenemine sisendandmetele, luues stiimuleid esmaste andmete kasutamiseks, lubades modelleeritud andmete kasutamist, suurendades standardväärtuste (heitemahukuse ja kasvuhoonegaaside heite koefitsientide standardväärtused) usaldusvärsust, kättesaadavust ja asjakohasust ning vähendades riiklike, piirkondlike ja valdkondlike andmestike vahelisi erinevusi;

asjakohased mõõdikud kasvuhoonegaaside heite andmete koostamiseks ja jagamiseks ning ühtsed eeskirjad heite arvestuse tulemuste edastamise ja läbipaistvuse kohta;

toetus käesoleva algatuse rakendamisel eri transpordisegmentides;

ühtne, proportsionaalne ja usaldusväärne tõendamissüsteem transporditeenuste tekitatud kasvuhoonegaaside heidet käsitleva teabe ja selle aluseks olevate arvutusprotsesside jaoks;

heite arvutamise tehniliste vahendite väljatöötamise ja kasutamisega seotud eeskirjad.

Kõik need sätted peaksid olema täielikult kohaldatavad 42 kuu möödudes käesoleva määruse jõustumisest.

Käesolevas finantsselgituses käsitletakse konkreetselt ühtse standardväärtuste keskkonna väljatöötamist ja haldamist sisendandmete ühtlustatud lähenemisviisi raames. Neid ülesandeid täidab Euroopa Keskkonnaamet, keda toetab programm

„Euroopa horisont“ (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Andmete esitamisega seotud täpsed eeskirjad sätestatakse vastavates delegeeritud õigusaktides ja Euroopa Keskkonnaametiga tulevikus sõlmitavates lepingutes. Euroopa Keskkonnaameti roll on järgmine:

heitemahukuse standardväärtuste põhiandmebaasi väljatöötamine ja haldamine;

kasvuhoonegaaside heite koefitsientide andmebaasi loomine;

kolmandate isikute hallatavate heitemahukuse standardväärtuste andmebaaside kvaliteedikontroll.

- 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.*

ELi tasandi meetme põhjused (*ex ante*):

Kuna algatusega luuakse ühtlustatud eeskirjad kasvuhoonegaaside heite arvestuseks transporditeenuse tasandil, on see iseäranis asjakohane ELi liikmesriikide vaheliste piiriüleste toimingute seisukohast. Sellist ühtlustatuse taset, mis on seotud meetodikavalikute, sisendandmete ja ühtsete tõendamiseeskirjadega, ei ole võimalik ELis tulemuslikult saavutada üksikute liikmesriikide meetmetega.

Oodatav tekkiv liidu lisaväärtus (*ex post*):

ELi transpordisektoril on üldiselt tugev piiriülene mõõde, mis on tähtis inimeste ja kaupade vabaks liikumiseks ELi siseturul. Tõhusad transporditeenused on vajalikud, et vastata transpordikasutajate nõudlusele, toetada ELis majanduskasvu ja säilitada kodanike eluviis. Samas tuleks tähelepanu pöörata transpordi keskkonnamõjuga seotud probleemidele, mis süvenevad jätkuvalt, peamiselt seetõttu, et reisijate- ja kaubaveoliiklus Euroopa transpordivõrgus on suurenenud. Seepärast käsitletakse käesolevat määrust transpordivaldkonna rohepöõret hõlbustava vahendina. Algatus aitab luua kasvuhoonegaaside heite arvestuse valdkonnas kõigi transpordisegmentide ja -liikide vahel ning liikmesriikide võrkudes võrdsed tingimused. Muutes transporditeenuste kasvuhoonegaaside heite läbipaistvamaks ja toetades kasvuhoonegaaside heite andmete kasutamist transpordis konkreetsete valikute tegemiseks, toob algatus kaasa stiimulid säästvamate lahenduste ja innovatsiooni loomiseks. Riiklikud lähenemisviisid töötaksid tugevasti vastu nende eesmärkide saavutamisele ja põhjustavad suurt ohtu, et nõuded on omavahel vastuolus ning meetodika ja andmed ebajärjepidevad. Need lahknevad riiklikud lähenemisviisid suurendaksid kulusid ja tekitaksid tarbetut koormust eri liikmesriikide vahel tegutsevatele ettevõtjatele.

- 1.5.3. *Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid*

Uus algatus „CountEmission EU“ põhineb nii Euroopa Komisjoni kui ka tööstuse paljudel jõupingutustel, et luua ühtlustatud meetodikaraamistik. Aastatel 2011–2019 käsitleti ülemaailmse meetodi väljatöötamise eesmärgil transporditeenustest tulenevate kasvuhoonegaaside heite arvutamist, aruandlust ja tõendamist kahes järjestikus ELi rahastatud projektis: seitsmenda raamprogrammi alla kuuluv kaubaveo CO<sub>2</sub> jalajälje projektis (Carbon Footprint of Freight Transport – COFRET) ja raamprogrammi „Horisont 2020“ kuuluv logistikasektori heite arvestuse ja vähendamise võrgustiku projektis (Logistics Emissions Accounting & Reduction Network – LEARN). Need jõupingutused panid aluse koordineeritud meetmele, et



koostada Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (ISO) tasandil terviklik spetsiaalne standard. ISO avaldas selle uue ISO 14083 standardi 2023. aasta märtsis ja Euroopa Standardikomitee avaldas selle samaväärse Euroopa standardina EN ISO 14083:2023. See tugineb muu hulgas Euroopa standardile EN 16258:2012 ja kasvuhoonegaaside protokollile.

Transpordisektori eri segmentides, eriti kaubaveo valdkonnas on olemas erimeetodeid kasvuhoonegaaside heite arvestuseks. Paljudel juhtudel on need laiemate keskkonnahoidliku transpordi programmide või muude tõhusat ja vähese CO<sub>2</sub> heitega transporti edendavate algatuste osa. Sellised on näiteks tööstuse juhitava programmi „Global Logistics Emissions Council“ (GLEC) raamistik, USA avaliku ja erasektori programm „SmartWay“ ning Madalmaade valitsuse ja ettevõtjate koostööprogramm „Topsector Logistics“.

Lisaks on olemas mitu transpordiliigipõhist heite arvestuse meetodit ja nõuet, mille on välja töötanud kas tööstusharud ise või kehtestanud ametiasutused konkreetsetes õigusraamistiketes. Näiteks merenduse valdkonnas on olemas puhta lasti töörühm (Clean Cargo Working Group), mis on ettevõtetevaheline merekonteinerivedude algatus. Ka Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) võttis rahvusvahelise laevanduse valdkonnas vastu kohustusliku kütteõli andmete kogumise süsteemi, millega nõutakse, et laevad koguks asjakohaseid andmeid ja edastaksid need ühtsesse andmebaasi. Lennunduses kuulub Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) välja töötatud süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (CORSIA) meetod CO<sub>2</sub> heite arvutamiseks lennu tasandil. ICAO ja Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon (IATA) on kehtestanud ka lennundussektori standardid, milles on üksikasjalikumalt ette nähtud, kuidas heitest reisija ja kaubatonni kohta aru anda tuleb.

Riigi tasandil nõutakse Prantsusmaa transpordiseadustikus, et kõik turul transporditeenuseid (kauba- ja reisijatevedu, sealhulgas kõik transpordiliigid) osutavad üksused arvutaksid konkreetse metoodika alusel kasvuhoonegaaside heite iga Prantsusmaalt väljuva ja/või seal lõppeva teenuse kohta. Prantsusmaa transpordiseadustikus on samuti ette nähtud, et teave heite kohta tuleb edastada asjaomastele isikutele – see on ainus seda tüüpi kohustuslik nõue ELis.

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

Määruse ettepanek on säästvat ja arukat liikuvuse strateegiat käsitleva komisjoni teatise üks peamisi tulemusi. Selles sätestatakse ELi visioon tuleviku transpordisüsteemi kohta. Strateegias teatati, et komisjon kavatseb luua ELi raamistiku transpordi- ja logistikaheite ühtlustatud mõõtmiseks (5. juhtalgatus – CO<sub>2</sub>-heite maksustamine ja transpordikasutajate parem stimuleerimine).

Määrus loob koostoimet muude ELi õigusraamistiku meetmetega, mis puudutavad heite vähendamise raamistikke, kütusestandardeid ja heitenorme, suuremat läbipaistvust kasutajatele ja tugevamaid tarbijaõigusi. Need seosed puudutavad põhimõtteliselt sisendandmete kasutamist ja heite arvestuse meetodeid ning transporditeenuste kasvuhoonegaaside heidet käsitleva teabe üheselt mõistetava edastamisega seotud nõudeid. Need on eelkõige järgmised: määrus (EL) 2015/757, direktiiv 2003/87/EÜ, COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, määrus (EL) 2019/1242, määrus (EL) 2019/631 ja direktiiv 2005/29/EÜ.

Ettepanek on kooskõlas mitmeaastase finantsraamistikuga. Euroopa Keskkonnaametile antud ülesannete täitmiseks tuleb sõlmida rahalist toetust käsitlev leping, mis hõlmab määruse esimest rakendamisperioodi kuni 2027. aastani, ning seejärel eraldada vahendeid pikaajaliselt standardväärtuste andmebaaside haldamiseks ja ajakohastamiseks ning kolmandate isikute hallatavate andmebaaside kvaliteedikontrolli korraldamiseks.

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

Suuremat osa käesoleva ettepaneku eelarvemõjust käsitletakse käesolevas finantssselgituses. Kulude poolel piirdub selle algatuse konkreetne eelarvemõju personali jaoks vajalike assigneeringutega ja vajalike IT-süsteemide arendamisega, et toetada andmebaaside loomist ja haldamist ning kolmandate isikute andmebaaside kvaliteedikontrolli. Need on Euroopa Keskkonnaameti uued ülesanded, mis saavad järk-järgult alaliseks, samas kui praeguseid ülesandeid ei vähendata ega jäeta osaliselt järk-järgult kõrvale. Täiendavate vahendite vajalikkust pärast algetappi, s.o alates 2028. aastast, kaalutakse Euroopa Keskkonnaameti eelseisva ressursside hindamise kontekstis ja selle jaoks antakse ametile ELi toetust (vajaduse korral programmile „Life“ ettenähtud kulutuste või muude ameti rahastamiseks kasutatavate eelarveridade kompenseeriva vähendamise kaudu), ilma et see piiraks tulevase mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

**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 2025–2027,
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine, kui ülesanded lisatakse Euroopa Keskkonnaameti uute volituste hulka.

**1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid<sup>68</sup>**

**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);

<sup>68</sup> Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud BUDGpedia veebisaidil <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- Euroopa Investeerimispankale ja Euroopa Investeerimisfondile;
- finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;
- avalik-õiguslikele asutustele;
- avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, sel määral, mil neile antakse piisavad finantstagatised;
- liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;
- asutustele või isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.
- *Kui märgitud on mitu eelarve täitmise viisi, esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.*

#### Märkused

–
---

## 2. HALDUSMEETMED

### 2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

*Märkige sagedus ja tingimused.*

Komisjon vastutab üldiselt kavandatava määruse rakendamise eest ning peab teavitama Euroopa Parlamenti ja nõukogu selle rakendamisest ja nõuetele vastavusest.

Euroopa Keskkonnaamet annab korrapäraselt aru rahalist toetust käsitlevate lepingute ja nendega seotud meetmete rakendamise kohta.

Andmeid on vaja koguda eri allikatest, sealhulgas liikmesriikide ametiasutustelt. Andmekogumist koordineerib Euroopa Keskkonnaamet.

Komisjoni talitused kasutavad käesoleva algatuse rakendamise ja tõhususe jälgimiseks mitmesuguseid meetmeid ning põhinäitajaid, millega mõõdetakse eesmärkide saavutamisel tehtavaid edusamme. Viis aastat pärast õigusakti kohaldamise alguskuupäeva peaksid komisjoni talitused hindama, mil määral on algatuse eesmärgid saavutatud.

### 2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

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

Euroopa Keskkonnaamet aitab komisjonil määruse sätteid rakendada, eelkõige seoses kasvuhoonegaaside heite mahukuse standardväärtuste põhiandmebaasi väljatöötamise ja haldamisega, kasvuhoonegaaside heite koefitsientide andmebaasi loomisega ja kolmandate isikute andmebaaside kvaliteedikontrolliga. Euroopa Keskkonnaamet sobib nende ülesannete täitmiseks ELi tasandil kõige paremini, sest see nõuab suuri teadmisi keskkonnaandmete haldamise ja ühtlustamise vallas ning põhjalikku arusaamist transporditeenuste kasvuhoonegaaside heitega seotud keerulistest tehnilistest küsimustest, mis põhjendab eelarve kaudset täitmist. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi kontrollistrateegiatega jälgitakse määruse rakendamist ja selle tulemusi. Keskkonna peadirektoraat oma detsentraliseeritud

üksuste järelevalve raames ja Euroopa Keskkonnaamet kohaldavad nende kulutuste suhtes oma vastavaid kontrollistrateegiaid.

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

Kui komisjon vastutab üldiselt kavandatava määruse rakendamise eest ning peab teavitama Euroopa Parlamenti ja nõukogu nõuete rakendamisest ja järgimisest, siis Euroopa Keskkonnaamet vastutab kindlaksmääratud ülesannete täitmise ja operatiivtegevuse ning oma sisekontrolliraamistiku rakendamise eest. Amet peab välja töötama IT-vahendid ja -moodulid ning kontrollima kolmandate isikute andmebaaside kvaliteeti.

Euroopa Keskkonnaamet kui sõltumatu ELi asutus vastutab asjakohaste kontrollisüsteemide loomise eest, et tagada vastavus viiele asutusesisesele kontrollieesmärgile, milleks on seaduslikkus ja korrektsus, oma toimingute täitmine, pettuste ärahoidmine, vara kaitsmine ning tõene ja aus aruandlus. Keskkonnaameti käsutusse antud lisavahendid kuuluvad tema sisekontrolli- ja riskijuhtimissüsteemi alla, mis on kooskõlas asjaomaste rahvusvaheliste standarditega ning mis hõlmab erikontrolle huvide konflikti vältimiseks ja vihjeandjate kaitsmiseks.

Keskkonna peadirektoraat kohaldab kontrolle, mis on seotud Euroopa Keskkonnaameti kui detsentraliseeritud asutuse järelevalvega. Euroopa Keskkonnaametile antava lisaelarve täitmiseiga seoses ei ole tuvastatud konkreetseid riske.

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

Oodatav veariski tase maksete tegemise ja sulgemise ajal on alla 2 %.

Euroopa Keskkonnaamet kannab täielikku vastutust oma eelarve täitmise eest ning keskkonna peadirektoraat vastutab eelarvepädevate institutsioonide kehtestatud osamaksete korrapärase laekumise eest. Kavandatavast määrusest tulenevad lisaülesanded ei peaks tekitama vajadust märkimisväärsete erikontrollimeetmete järele. Seetõttu jääb liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi ning keskkonna peadirektoraadi kontrollikulu (mõõdetuna seoses hallatavate vahendite väärtusega) eeldatavasti stabiilseks.

**2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed**

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

Lisaks eespool loetletud kontrollistrateegiast tulenevatele kontrollidele kontrollivad tegevust siseauditi talitus kui komisjoni ja detsentraliseeritud asutuste siseaudiitor ning Euroopa Kontrollikoda kui ELi institutsioonide välisaudiitor.

Komisjoni ja Euroopa Keskkonnaameti vahelised rahalist toetust käsitlevad lepingud sisaldavad erisätteid, mis tagavad, et audiitoritel ja vajaduse korral uurimisasutustel (EPPO, OLAF) on piiramatu juurdepääs vajalikule teabele. Nendes esitatakse ka vajalikud sätted, et komisjoni teavitataks õigel ajal kõikidest probleemidest, mis võivad kahjustada meetmete rakendamist.

Komisjon säilitab tugeva pettustevastase strateegia, mis on praegu läbivaatamisel. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat / keskkonna peadirektoraat täiendab seda

kohalike pettusevastaste strateegiatega, mille kohaldamisalas on tema vastavasse pädevusse kuuluvad tegevused.

Euroopa Keskkonnaamet kui autonoomne ELi asutus vastutab pettusevastase strateegia jätkuva järgimise ja ELi huvide kaitse tagamise eest.

Kavandatav määrus sisaldab konkreetselt pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmiseks võetud sätteid. Tõendamise eest vastutavad vastavushindamisasutused peavad olema akrediteeritud riiklike akrediteerimisasutuste poolt. Kasvuhoonegaaside heite andmete ja arvutamisprotsessi tõendamine põhineb ELi teiseste õigusaktidega kehtestatud kindlatel vastavushindamiseskirjadel ning seda viib ellu liikmesriikide poolt määruse (EÜ) nr 765/2008 kohaselt nimetatud riiklike akrediteerimisasutuste akrediteeritud tõendaja.

### 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 <sup>69</sup>	EFTA riigid <sup>70</sup>	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid <sup>71</sup>	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
1	02 20 04 01	Liigendatud	EI	EI	EI	EI

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

*Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa*

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

<sup>69</sup> Liigendatud = liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

<sup>70</sup> EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

<sup>71</sup> 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)

<b>Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik</b>	1	Ühtne turg, innovatsioon ja digitaalvaldkond
---	---	--

LIIKUVUSE JA TRANSPORDI PEADIREKTORAAT			Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	KOKKU
•Tegevusassigneeringud						
Eelarverida 02 20 04 01	Kulukohustused	(1a)	0,600			<b>0,600</b>
	Maksed	(2a)	0,200	0,200	0,200	<b>0,600</b>
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud <sup>72</sup>						
Eelarverida		(3)				
<b>Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi assigneeringud KOKKU</b>	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	0,600			<b>0,600</b>
	Maksed	= 2a + 2b + 3	0,200	0,2005	0,200	<b>0,600</b>

Euroopa Keskkonnaameti täiendavate vahendite vajalikkust 2028. aastast kuni 2050. aastani, mis on hinnanguliselt 1 täistööaja ekvivalent (kättesaadav kogu nimetatud perioodi jooksul) ja 6,3 miljonit eurot (hõlmab kogu nimetatud perioodi kulusid), kaalutakse Euroopa Keskkonnaameti ressursside käimasoleva hindamise kontekstis ja selle jaoks antakse ametile ELi toetust (vajaduse korral programmile „Life“

<sup>72</sup> Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

ettenähtud kulutuste või muude ameti rahastamiseks kasutatavate eelarveridade kompenseeriva vähendamise kaudu), ilma et see piiraks tulevase mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

•Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,600				<b>0,600</b>
	Maksed	(5)	0,200	0,200	0,200		<b>0,600</b>
•Eriprogrammide vahenditest haldusassigneeringud KOKKU	rahastatavad	(6)					
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 1 assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 4 + 6	0,600				<b>0,600</b>
	Maksed	= 5 + 6	0,200	0,200	0,200		<b>0,600</b>

**Juhul kui ettepanek/algatus mõjutab mitut rubriiki, tuleb eelmist punkti korrata**

•Tegevusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)	Kulukohustused	(4)							
	Maksed	(5)							
Eriprogrammide vahenditest haldusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)	rahastatavad	(6)							
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–6 assigneeringud KOKKU (vajalikud vahendid)	Kulukohustused	= 4 + 6							
	Maksed	= 5 + 6							



<b>Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik</b>	<b>7</b>	„Halduskulud“
---	----------	---------------

Selle punkti täitmisel tuleks kasutada haldusalaste eelarveandmete tabelit, mis on esitatud [õigusaktile lisatava finantsselgituse lisas](#) (Euroopa Liidu üldeelarve komisjoni jao täitmise sise-eeskirju käsitleva komisjoni otsuse 5. lisa), ja laadida see üles DECIDE'i talitustevaheliseks konsulteerimiseks.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)	<b>KOKKU</b>	
<b>LIKUVUSE JA TRANSPORDI PEADIREKTORAAT</b>								
• Personalikulud								
• Muud halduskulud								
<b>DG &lt;.....&gt; KOKKU</b>	Assigneeringud							

<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU</b>	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)							
---	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	<b>KOKKU</b>
<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU</b>	Kulukohustused	0,600			<b>0,600</b>
	Maksed	0,200	0,200	0,200	<b>0,600</b>

Euroopa Keskkonnaameti täiendavate vahendite vajalikkust 2028. aastast kuni 2050. aastani, mis on hinnanguliselt 1 täistöaja ekvivalent (kättesaadav kogu nimetatud perioodi jooksul) ja 6,3 miljonit eurot (hõlmab kogu nimetatud perioodi kulusid), kaalutakse Euroopa Keskkonnaameti ressursside käimasoleva hindamise kontekstis ja selle jaoks antakse ametile ELi toetust (vajaduse korral programmile „Life“ ettenähtud kulutuste või muude ameti rahastamiseks kasutatavate eelarveridade kompenseeriva vähendamise kaudu), ilma et see piiraks tulevase mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

### 3.2.2. Hinnanguline tegevussigneeringutest rahastatav väljund

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid ↓			Aasta N		Aasta N + 1		Aasta N + 2		Aasta N + 3		Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						KOKKU			
	VÄLJUNDID																			
	Väljundi liik <sup>73</sup>	Keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljundite arv kokku	Kulud kokku
ERIEESMÄRK nr 1 <sup>74</sup> ...																				
- Väljund																				
- Väljund																				
- Väljund																				
Erieesmärk nr 1 kokku																				
ERIEESMÄRK nr 2 ...																				
- Väljund																				
Erieesmärk nr 2 kokku																				

<sup>73</sup> Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutatavaid teenuseid (nt rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

<sup>74</sup> Vastavalt punktile 1.4.2. „Erieesmärgid“.

KOKKU																
-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3. 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 N <sup>75</sup>	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)	KOKKU
--	--------------------------	----------------	----------------	----------------	--	-------

<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7</b>							
Personalikulud							
Muud halduskulud							
<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 kulud KOKKU</b>							

<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7<sup>76</sup> välja jäävad kulud</b>							
Personalikulud							
Muud halduskulud							
<b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku</b>							

<b>KOKKU</b>							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

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

<sup>75</sup> N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist.

<sup>76</sup> Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamiseks antava toetusega seotud kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

### 3.2.3.1. Hinnanguline personalivajadus

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

*Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina*

	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
<b>•Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)</b>							
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)							
Muud eelarveread (märkige)							
<b>• Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad)<sup>77</sup></b>							
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)	0	0	0				
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides)							
<b>XX 01 xx yy zz<sup>78</sup></b>	- 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)							
Muud eelarveread (märkige)							
<b>KOKKU</b>	<b>0</b>						

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 menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	
Koosseisuvälised töötajad	

<sup>77</sup> Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored spetsialistid delegatsioonides.

<sup>78</sup> Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiir (endised BA read).

### 3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

Ettepanek/algatus:

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

Seda meedet rahastatakse transpordipoliitika toetuse eelarverealet (02 20 04 01), millest toetatakse muu hulgas ühiste IT-vahendite ja andmebaaside väljatöötamise ja pidamisega ning transpordisektori jaoks vajalike andmete kogumisega seotud tegevust. Euroopa Keskkonnaameti täiendavate vahendite vajalikkust alates 2028. aastast (1 täistööaja ekvivalent) kaalutakse Euroopa Keskkonnaameti ressursside käimasoleva hindamise kontekstis, ilma et see piiraks tulevase mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

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

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarveread ja summad ning nimetades kasutatavad rahastamisvahendid.

- nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist.

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarveread ja summad.

### 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)

	Aasta N <sup>79</sup>	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			Kokku
Nimetage kaasrahastav asutus								
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU								

<sup>79</sup> N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist.

### 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	Jooksval eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju <sup>80</sup>						
		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
Artikkel ....								

Sihtotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

--

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

<sup>80</sup> Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.