

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2023/851,

19. aprill 2023,

millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂ heite norme kooskõlas liidu suurendatud kliimaeesmärkidega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) 12. detsembri 2015. aasta ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kokkulepe ⁽⁴⁾ (edaspidi „Pariisi kokkulepe“) jõustus 4. novembril 2016. Pariisi kokkuleppe osalised leppisid kokku hoida maailmas keskmise temperatuuri tõus industriaalühiskonna eelse tasemega võrreldes oluliselt alla 2 °C ning teha jõupingutusi selle nimel, et temperatuuri tõus piirduks üksnes 1,5 °C-ga võrreldes industriaalühiskonna eelse tasemega. Kõnealust kohustust tugevdati ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel 13. novembril 2021 vastu võetud Glasgow' kliimapaktiga, milles Pariisi kokkuleppe osaliste kohtumisena toimiv ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverents tunnistas, et juhul, kui temperatuur tõuseb 2 °C asemel 1,5 °C, saab kliimamuutuste mõju olema palju väiksem, ning otsustas jätkata jõupingutusi selleks, et temperatuuri tõus piirduks 1,5 °C-ga.
- (2) Kliima- ja keskkonnaprobleemide lahendamine ning Pariisi kokkuleppe eesmärkide saavutamine on kesksel kohal komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“ (edaspidi „Euroopa rohelepe“). Euroopa Parlament nõudis oma 15. jaanuari 2020. aasta resolutsioonis Euroopa roheline kokkuleppe kohta, ⁽⁵⁾ et üleminek kliimanetraalsele ühiskonnale tuleb saavutada hiljemalt 2050. aastaks, ning kuulutas oma 28. novembri 2019. aasta resolutsioonis kliima- ja keskkonnavalase hädaolukorra kohta ⁽⁶⁾ välja kliima- ja keskkonnavalase hädaolukorra. Tulenevalt COVID-19 pandeemia väga tõsisest mõjust liidu kodanike tervisele ja majanduslikule heaolule on Euroopa rohelepe vajalikkus ja väärtus üksnes kasvanud.
- (3) Euroopa roheleppes on esitatud ulatuslikud üksteist vastastikku tugevdavad meetmed ja algatused, mille eesmärk on saavutada 2050. aastaks liidus kliimanetraalsus, ning uus majanduskasvu strateegia, milles keskendutakse liidu muutmisele õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, millele on omased elujõulised tööstusharud, mis jäävad maailma liidriks oma asjakohases segmendis, ja üleilmsed innovatsiooni edendajad, ning millega tagatakse samal ajal hästi tasustatud kvaliteetsed töökohad liidus. Samuti on selle eesmärk kaitsta, säilitada ja suurendada liidu looduskapitali ning kaitsta kodanike tervist ja heaolu keskkonnaga

⁽¹⁾ ELT C 194, 12.5.2022, lk 81.⁽²⁾ ELT C 270, 13.7.2022, lk 38.⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 14. veebruari 2023. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 28. märtsi 2023. aasta otsus.⁽⁴⁾ ELT L 282, 19.10.2016, lk 4.⁽⁵⁾ ELT C 270, 7.7.2021, lk 2.⁽⁶⁾ ELT C 232, 16.6.2021, lk 28.

seotud ohtude ja mõju eest. Sellega seoses tugevdab Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuses (EL) 2022/591 (7) sätestatud ja 2030. aastani kehtiv kaheksas keskkonnaalane tegevusprogramm eesmärgi kiirendada roheüleminekut kliimaneutraalsele, kestlikule, mittetoksilisele, ressursitõhusale, taastuenergiaga põhinevale, vastupidavale ja konkurentsivõimelisele ringmajandusele õiglasel, võrdsel ja kaasaval viisil ning kaitsta, taastada ja parandada keskkonna seisundit toetades samal ajal Euroopa roheleppes esitatud meetmeid ja algatusi ning tuginedes nendele meetmetele. Samas mõjutab nimetatud üleminek naisi ja mehi erinevalt ning avaldab eriti suurt mõju teatavatele ebasoodsas olukorras olevatele rühmadele, nagu eakamad inimesed, puuetega inimesed ja rassilise või etnilise vähemuse taustaga inimesed. Lisaks mõjutab üleminek erinevalt ka liidu piirkondi, eelkõige struktuurselt ebasoodsas olukorras olevaid, perifeerseid ja äärepoolsemaid piirkondi. Seepärast tuleb tagada, et üleminek oleks õiglane ja kaasav, nii et kedagi ei jäetaks kõrvale.

- (4) 17. detsembril 2020 ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni sekretariaadile esitatud ajakohastatud riiklikult kindlaksmääratud panusega on liit võtnud kohustuse vähendada 2030. aastaks liidu kasvuhoonegaaside netoheidet kogu majanduses tervikuna vähemalt 55 % võrra võrreldes 1990. aasta tasemega.
- (5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1119 (8) vastuvõtmisega on liit sätestanud oma eesmärgi vähendada hiljemalt 2050. aastaks netoheidet nullini ja saavutada pärast seda negatiivsed heitkogused. Kõnealuse määrusega kehtestatakse samuti siduv eesmärk vähendada liidusisest kasvuhoonegaaside netoheidet (heidet pärast seotud koguste mahaarvamist) 2030. aastaks vähemalt 55 % võrra võrreldes 1990. aasta tasemega.
- (6) Kõik majandussektorid, sealhulgas maanteetranspordisektor, peaksid heite vähendamisele kaasa aitama. Transpordisektor on ainus sektor, kus heide on pärast 1990. aastat suurenenud. See hõlmab kergsõidukite ja raskeveokitega maanteetransporti, mille arvele langeb kokku rohkem kui 70 % transpordi koguheitest. Kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordist pärinevat heidet vähendada 2050. aastaks 90 %.
- (7) Digi- ja roheüleminekus tuleks käsitleda ka sotsiaalse mõõtme tähtsust, et tagada taskukohane ja kättesaadav liikuvus kõigi jaoks, eriti pendeltöötajate jaoks, kellel puudub juurdepääs kvaliteetsele avalikule transporditeenusele või muudele liikuvuslahendustele. Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite rangemad CO₂ heite normid kiirendavad eeldatavasti ka heiteta sõidukite kasutuselevõttu, muudavad need taskukohasemaks ning kiirendavad ühtlasi kasutatud autode turu CO₂ heite vähendamist kõigis segmentides, tuues suuremat kasu väiksema ja keskmise sissetulekuga tarbijatele. Nende standardite vastuvõtmisel on tähtis võtta arvesse ka digi- ja roheülemineku märkimisväärsed majanduslikke ja sotsiaalseid tagajärgi ning vajadust tagada tööhõive ja säilitada liidu tööstuse konkurentsivõime.
- (8) Käesolevas määruses sätestatud meetmed moodustavad osa ühtsest ja terviklikust raamistikust, mis on vajalik liidu kasvuhoonegaaside netoheidet vähendamise üldeesmärgi saavutamiseks ning selleks, et vähendada liidu sõltuvust imporditud fossiilkütustest. On väga oluline, et komisjon teeks koostööd liikmesriikide ja tööstuse sidusrühmadega selle nimel, et kindlustada CO₂ heiteta ja vähese CO₂ heitega sõidukite jaoks vajalike kriitilise tähtsusega toorainete tarneahel. See toetab ka liidu tööstuse elujõulisust ja tugevdab liidu strateegilist autonoomiat.

(7) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. aprilli 2022. aasta otsus (EL) 2022/591, mis käsitleb liidu üldist keskkonnaalast tegevusprogrammi aastani 2030 (ELT L 114, 12.4.2022, lk 22).

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

- (9) Selleks et vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrra võrreldes 1990. aasta tasemega, on vaja karmistada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/631⁽⁹⁾ sätestatud vähendamisnõudeid nii sõiduautode kui ka väikeste tarbesõidukite puhul. Samuti tuleb ette näha selge tee heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsuse eesmärk. Kui maanteetranspordis ei võeta kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks ambitsioonikaid meetmeid, tuleks heitkoguseid vähendada rohkem teistes sektorites, sealhulgas sektorites, kus CO₂ heite vähendamine on keerulisem.
- (10) Rangemad CO₂ heite vähendamise nõuded peaksid innustama heiteta sõidukite kasutuselevõttu liidu turul, tuues samal ajal kasu tarbijatele ja kodanikele õhukvaliteedi, energiasäästuse suurendamise ja sellega seotud energiasäästuse seisukohast ning tagades jätkuva innovatsiooni autotööstuse väärtusahelas. Ülemaailmses kontekstis peab liidu autotööstuse väärtusahel käimasolevas üleminekus heitevabale liikuvusele olema juhtival kohal. Rangemad CO₂ heite vähendamise normid on kogu sõidukipargile kehtestatud sihttasemete saavutamise seisukohast tehnoloogianetraalsed. Heiteta sõidukipargi sihttaseme saavutamiseks on nüüd ja edaspidigi olemas mitmesugused tehnoloogialahendused. Heiteta sõidukite hulka kuuluvad praegu akutoitega elektrisõidukid ning kütuseelemendiga ja muud vesinikkütusega töötavad sõidukid, ning innovatiivsete tehnoloogialahenduste väljatöötamine jätkub. Heiteta ja vähese heitega sõidukid, mille hulka kuuluvad ka tõhusad pistikühendusega hübriidsõidukid, võivad üleminekuprotsessis jätkuvalt rolli mängida. Sellega seoses on tähtis tagada täpsed ja täielikud andmed pistikühendusega hübriidsõidukite heitenäitajate kohta.
- (11) Pärast sidusrühmadega konsulteerimist esitab komisjon ettepaneku, mis käsitleb täielikult CO₂-neutraalsel kütusel töötavate sõidukite registreerimist pärast 2035. aastat, kooskõlas liidu õigusega, väljaspool sõidukipargi standardite kohaldamisala ja kooskõlas liidu kliimanetraalsuse eesmärgiga.
- (12) Eeltoodust lähtuvalt tuleks nii uutele sõiduautodele kui ka uutele väikestele tarbesõidukitele kehtestada uued rangemad CO₂ heite vähendamise eesmärgid alates 2030. aastast. Need eesmärgid tuleks kehtestada tasemel, mis annab tugeva signaali liidu turul heiteta sõidukite kasutuselevõtu kiirendamiseks ja heitevabade tehnoloogialahenduste valdkonnas innovatsiooni kulutõhusaks stimuleerimiseks.
- (13) Innovatiivsed tehnoloogialahendused on liidus liikuvuse CO₂ heite vähendamise eeltingimus ja seetõttu tuleks neid toetada. Liikuvuse ökosüsteemi innovatsiooni jaoks on juba olemas oluline rahastus liidu eri rahastamisvahendite, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/695⁽¹⁰⁾ loodud teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammi „Euroopa horisont“, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/523⁽¹¹⁾ loodud „InvestEU“, Euroopa Regionaalarengu Fondi, Ühtekuuluvusfondi, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ⁽¹²⁾ loodud innovatsioonifondi ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/241⁽¹³⁾ loodud taaste- ja vastupidavusrahastu kaudu. Liit ja liikmesriigid peaksid jätkama oma pingutusi, et toetada avaliku ja erasektori investeeringuid Euroopa autotööstuse teadusuuringutesse ja innovatsiooni, sealhulgas algatuste kaudu, millega edendatakse autotööstuses koostööd, mille näiteks on Euroopa akuliit. Koos selgete regulatiivsete signaalidega peaksid need jõupingutused toetama ja julgustama tootjaid tegema investeerimisotsuseid, säilitama Euroopa tehnoloogilise juhtpositsiooni selles sektoris, aitama arendada liidus tulevikutehnoloogiate tööstuslikku tippaset ning tagama liidu tööstusbaasi pikaajalise kestlikkuse ja konkurentsivõime.

⁽⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

⁽¹⁰⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/695, millega luuakse teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogramm „Euroopa horisont“ ja kehtestatakse selle osalemis- ja levitamise reeglid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 1290/2013 ja (EL) nr 1291/2013 (ELT L 170, 12.5.2021, lk 1).

⁽¹¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. märtsi 2021. aasta määrus (EL) 2021/523, millega luuakse programm „InvestEU“ ja millega muudetakse määrust (EL) 2015/1017 (ELT L 107, 26.3.2021, lk 30).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/241, millega luuakse taaste- ja vastupidavusrahastu (ELT L 57, 18.2.2021, lk 17).

- (14) CO₂ heite sihttasemetega muutmise peaks kaasama liidu tasandi strateegia, et käsitleda heiteta sõidukite tootmise laiendamisest ja nendega seotud tehnoloogialahenduste ulatuslikumast kasutuselevõttust tulenevaid küsimusi, võttes arvesse iga liikmesriigi eripärasid, ning vajadust sektori töötajate täiendus- ja ümberõppe ning majandustegevuse mitmekesistamise ja ümberkorraldamise järele, säilitades samal ajal autotööstuse tööhõive tasemed liidus. Seejuures tuleks eelkõige arvesse võtta mõju, mida see üleminek avaldab autotööstuse tarneahelas osalevatele mikro-, väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele (VKE), ning mõjutatud piirkondi ja kogukondi, mis võivad olla haavatavamad intensiivse autotööstuse kohalolu tõttu. Kui see on asjakohane, tuleks kaaluda liidu ja liikmesriikide tasandil rahalise toetuse andmist erainvesteeringute kaasamiseks, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/1057⁽¹⁴⁾ loodud Euroopa Sotsiaalfond+-i, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/1056⁽¹⁵⁾ loodud Õiglase Ülemineku Fondi, innovatsioonifondi, Euroopa Regionaalarengu Fondi, Ühtekuuluvusfondi, taaste- ja vastupidavusraha ning nõukogu määruses (EL, Euratom) 2020/2093⁽¹⁶⁾ sätestatud mitmeaastase finantsraamistiku ja nõukogu määrusega (EL) 2020/2094⁽¹⁷⁾ loodud Euroopa Liidu taasterahastu muude rahastamisvahendite kaudu, kooskõlas riigiabi eeskirjadega, ning muude olemasolevate finantsinstrumentide, näiteks Euroopa Investeeringupanga kaudu.

Komisjoni 18. veebruari 2022. aasta teatis „Kliima-, keskkonnakaitse- ja energiaalase riigiabi suunised alates aastast 2022“ võimaldab liikmesriikidel toetada ettevõtjaid tootmisprotsessidega seotud CO₂ heite vähendamisel ja keskkonnahoidlikumate tehnoloogialahenduste kasutuselevõtmisel komisjoni 5. mai 2021. aasta teatise „2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda“ (edaspidi „ajakohastatud uus tööstusstrateegia“) kontekstis. Nõukogu 16. juuni 2022. aasta soovitus⁽¹⁸⁾ on oluline vahend, mille abil liikmesriigid saavad käsitleda kliimanetraalsele majandusele õiglase ülemineku tööhõivealaseid ja sotsiaalseid aspekte. Seetõttu peaks komisjon uurima lisavõimalusi selle ülemineku toetamiseks ja eelkõige sellise autotööstuses toimuva ülemineku mis tahes tööhõivealase negatiivse mõju leevendamiseks.

- (15) Et teha kindlaks autotööstuse tarneahelas õiglase ülemineku tagamise rahastamises esinevad puudujäägid ning pöörata erilist tähelepanu VKEdele ja piirkondadele, mida kliimanetraalsele majandusele ülemineku kõige rohkem mõjutab, peaks komisjon 31. detsembriks 2025, mis on esimese eduaruande esitamise kuupäev, ja tuginedes olemasolevatele algatustele, nagu liikuvuse ökosüsteemi üleminekuprotsess ja Regioonide Komitee algatus „Automotive Regions Alliance“, ning koostöös liikmesriikidega, piirkondlike ja kohalike asutustega ning kõigi asjaomaste sidusrühmadega esitama aruande, kus analüüsitakse selliseid rahastamise puudujääke. Vajaduse korral tuleks sellele aruandele lisada ettepanekud piisavate rahastamismeetmete kohta, millega saaks kindlakstehtud vajadusi rahuldada.
- (16) Ajakohastatud uue tööstusstrateegiaga nähakse ette rohe- ja digipöörde protsessi väljatöötamine koostöös tööstussektori, avaliku sektori asutuste, sotsiaalpartnerite ja muude sidusrühmadega. Sellega seoses tuleks autotööstuse väärtusahelas toimuva ülemineku jaoks täiesti läbipaistvalt välja töötada liikuvuse ökosüsteemi üleminekuprotsess, sealhulgas tagades, et jätkub sotsiaaldialoog, millesse on kaasatud tööstussektor ja selle sidusrühmad. Selle üleminekuprotsessi puhul tuleks erilist tähelepanu pöörata autotööstuse tarneahelas tegutsevatele VKEdele ja sotsiaalpartneritega konsulteerimisele, sealhulgas liikmesriikide tasandil. Samuti peaks see tuginema komisjoni 1. juuli 2020. aasta teatisele „Jätkusuutlikku konkurentsivõimet, sotsiaalset õiglust ja vastupanuvõimet toetav Euroopa oskustegevuskava“, mis hõlmab selliseid algatusi nagu oskuste pakt, et kaasata erasektor ja muud sidusrühmad rohe- ja digipöördega seonduvasse Euroopa tööjõu täiendus- ja ümberõppesse. Samuti tuleks selle üleminekuprotsessi väljatöötamisel käsitleda asjakohaseid liidu ja liikmesriikide tasandi meetmeid ja stiimuleid, et edendada heiteta sõidukite taskukohasust. Liikuvuse ökosüsteemi terviklikkus ülemineku-protsessis tehtud edusamme tuleks kajastada iga kahe aasta järel koostatavas komisjoni eduaruandes.

⁽¹⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1057, millega luuakse Euroopa Sotsiaalfond+ (ESF+) ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1296/2013 (ELT L 231, 30.6.2021, lk 21).

⁽¹⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1056, millega luuakse Õiglase Ülemineku Fond (ELT L 231, 30.6.2021, lk 1).

⁽¹⁶⁾ Nõukogu 17. detsembri 2020. aasta määrus (EL, Euratom) 2020/2093, millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2021–2027 (ELT L 433 I, 22.12.2020, lk 11).

⁽¹⁷⁾ Nõukogu 14. detsembri 2020. aasta määrus (EL) 2020/2094, millega luuakse Euroopa Liidu taasterahastu COVID-19 kriisi järgse taastumise toetuseks (ELT L 433 I, 22.12.2020, lk 23).

⁽¹⁸⁾ Nõukogu 16. juuni 2022. aasta soovitus 2022/C 243/04 õiglase kliimanetraalsusele ülemineku tagamise kohta (ELT C 243, 27.6.2022, lk 35).

Kõnealusel eduaruandes tuleks muu hulgas võtta arvesse heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu edenemist, pöörates eelkõige tähelepanu väikeste tarbesõidukite segmendile, samuti liidu, liikmesriikide ja kohaliku tasandi meetmeid, millega hõlbustatakse liikmesriikide üleminekut heiteta kergsõidukitele, nende sõidukite hindade ja energiatõhususe arengut, alternatiivkütuste kasutuselevõttu ja edusamme avaliku ja erasektori laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtul, mis tuleb sätestada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (edaspidi „alternatiivkütuste taristu määrus“) ja uuesti sõnastatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2010/31/EL⁽¹⁹⁾ innovatiivsete tehnoloogialahenduste potentsiaali kliimaneutraalse liikuvuse saavutamisel, rahvusvahelist konkurentsivõimet, investeeeringuid autotööstuse väärtusahelasse ning töötajate täiendus- ja ümberõpet ning tegevuse ümberkorraldamist, eelkõige VKEde puhul. Eduaruande koostamisel peaks tuginema ka vahearuanetele, mida liikmesriigid esitavad alternatiivkütuste taristu määruse alusel iga kahe aasta järel. Komisjon peaks eduaruande koostamisel konsulteerima sotsiaalpartneritega ja kajastama sotsiaaldialoogi tulemusi. Innovatsioon autotööstuse tarneahelas jätkub. Innovatiivsed tehnoloogialahendused, nagu sünteetiliste kütuste tootmine CO₂ sidumisega õhust, võivad edasiarendamisel pakkuda väljavaateid taskukohaseks kliimaneutraalseks liikuvuseks. Seepärast peaks komisjon oma eduaruandes jälgima ka innovatsiooni arengut kõnealusel sektoris.

- (17) Et kaitsta keskkonda ja kodanike tervist kõikides liikmesriikides, on tähtis ka olemasoleva sõidukipargi CO₂ heite vähendamine. Kasutatud sõidukite turg tekitab ohu, et CO₂ heide ja õhusaaste kanduvad üle liidu majanduslikult vähem arenenud piirkondadesse. Selleks et kiirendada olemasoleva sõidukipargi heitkoguste vähendamist ja heitevabale transpordile üleminekut, on ülimalt oluline soodustada sise põlemismootoriga sõidukite ümberehitamist akuga või kütuseelementidel töötava elektriajamiga sõidukiteks, sealhulgas hinnates, millisel viisil saaks hõlbustada selliste lahenduste kasutuselevõttu liikmesriikides.
- (18) Nagu märgitakse komisjoni 18. mai 2022. aasta teatises „Kava REPowerEU“, on transpordisektoris energia säästmise ja energiatõhususe suurendamiseks ning heiteta sõidukitele ülemineku kiirendamiseks oluline suurendada heiteta sõidukite osakaalu avaliku ja erasektori sõidukiparkides, mis ületavad teatavat sõidukite arvu. Sel eesmärgil sisaldab komisjoni 18. oktoobri 2022. aasta teatis „Euroopa Komisjoni 2023. aasta tööprogramm“ algatust ettevõtete sõidukipargi keskkonnahoidlikumaks muutmiseks. Kõnealusel algatuse ettepaneku tegemisel peaks komisjon tagama võrdsete tingimuste säilitamise ja vältima siseturu killustumist.
- (19) Et edendada vähem energiat tarbivate sõidukite kasutuselevõttu, peaks komisjon uurima liidu turule lastavate uute heiteta sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite jaoks energiatõhususe alampiiride kehtestamise mõjusid.
- (20) Kogu ELi sõidukiparki hõlmavaid eesmärke tuleb täiendada vajaliku laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtmisega, mis tuleb kehtestada alternatiivkütuste taristu määrusega ja uuesti sõnastatud direktiiviga 2010/31/EL. Sellega seoses on äärmiselt tähtis, et jätkataks ja suurendataks investeeeringute tegemist vajaliku taristu kasutuselevõtmisesse. Samal ajal on äärmiselt oluline tagada taastuvenergia kiire kasutuselevõtt, nagu seda nähakse ette Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001⁽²⁰⁾.
- (21) Tootjatele tuleks võimaldada piisavat paindlikkust oma sõidukipargi järkjärgulisel kohandamisel, et tagada üleminek heiteta sõidukitele kulutõhusal viisil, mis toetab nende konkurentsivõimet ja valmistab ette pinnast edasisteks uuendusteks. Seepärast on asjakohane jätkata sihttasemete vähendamist viieaastaste etappide kaupa.

⁽¹⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. mai 2010. aasta direktiiv 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta (ELT L 153, 18.6.2010, lk 13).

⁽²⁰⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

- (22) Tulenevalt ELi sõidukipargi heite sihttasemete karmistamisest alates 2030. aastast peavad tootjad tooma liidu turule oluliselt rohkem heiteta sõidukeid. Seepärast ei täidaks heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism enam oma algset eesmärki ja ohustaks määruse (EL) 2019/631 tulemuslikkust. Seega tuleks heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism alates 1. jaanuarist 2030 kaotada. Enne seda kuupäeva ja seega kogu käesoleva kümnendi vältel võimaldab heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism jätkuvalt toetada selliste sõidukite kasutuselevõttu, mille heide on 0–50 g CO₂/km; sealhulgas hõlmab see akutoitega elektrisõidukeid, vesinikkütuseelemendiga elektrisõidukeid ja tõhusaid pistikühendusega hübriidsõidukeid. Heiteta ja vähese heitega sõidukite võrdlusnäitajad tuleks siiski läbi vaadata, et võtta arvesse kiiremat heiteta sõidukite kasutuselevõttu liidu turul. Pärast 1. jaanuari 2030 võetakse pistikühendusega hübriidsõidukeid jätkuvalt arvesse tootjatele kohustuslike ELi sõidukipargi sihttasemete järgimise hindamisel.
- (23) Ökoinnovatsiooni soodustuse puhul, mida tootja saab taotleda, kehtib praegu ülempiir 7 g CO₂/km. Seda ülempiiri tuleks korrigeerida allapoole kooskõlas sihttasemetega, tagamaks, et nimetatud ülempiiri tase oleks proportsioonis tootjate keskmise CO₂ eriheitega.
- (24) CO₂ heite normide rakendamine on tihedalt seotud tüübikinnitust käsitleva õigusakti rakendamisega. Pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ⁽²¹⁾ kehtetuks tunnistamist ja asendamist 1. septembril 2020 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858 ⁽²²⁾ on kõnealuse kahe õigusnormide kogumi vahelise jätkuva kooskõla tagamiseks asjakohane veelgi ühtlustada määruses (EL) 2019/631 sätestatud määratlusi ja ajakohastada viited tüübikinnitust käsitlevale raamõigusaktile.
- (25) Heite vähendamise jõupingutused, mida tuleb teha ELi sõidukipargi sihttasemete järgimiseks, jaotatakse tootjate vahel heite piirnormi kõvera abil lähtuvalt ELi uute sõidukite ja tootja uute sõidukite keskmisest massist. Kuigi kõnealuse mehhanismi säilitamine on asjakohane, on vaja ära hoida olukorda, kus ELi sõidukipargi karmistatud sihttasemete tõttu muutub tootja eriheite sihttase negatiivseks. Seepärast on vaja täpsustada, et sellises olukorras tuleks eriheite sihttasemeks kehtestada 0 g CO₂/km.
- (26) Eriheite sihttasemete ja tootja keskmise CO₂ eriheite arvutamiseks kasutatavad väärtused põhinevad tüübikinnitusedokumentides ja asjaomaste sõidukite vastavustunnistustes esitatud andmetel. CO₂ heite normide tulemuslikkuse tagamiseks on oluline, et kõnealustel eesmärkidel kasutatavad andmed oleksid õiged. Kui andmetes leitakse siiski vigu, ei pruugi tüübikinnitust käsitleva õigusakti alusel olla võimalik parandada juba välja antud tüübikinnitusedokumentide või vastavustunnistuste, kui andmetes viidatakse tüübikinnitusele, mis enam ei kehti. Sellises olukorras peaks komisjonil olema õigus taotleda asjaomaselt tüübikinnitusasutuselt või asjakohasel juhul tootjalt parandusteatisel väljastamist, mille alusel saab korrigeerida väärtusi, mida kasutatakse sihttasemete järgimist kajastavate tootja tulemuste kindlakstegemiseks.
- (27) M₂-kategooria sõidukite (bussid) ja N₂-kategooria sõidukite (keskmise suurusega veoautod) kohta andmete esitamine kuulub Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/956 ⁽²³⁾ kohaldamisalasse ning seepärast on asjakohane kõnealune aruandluskohustus määrusest (EL) 2019/631 välja jätta.

⁽²¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

⁽²²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

⁽²³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT L 173, 9.7.2018, lk 1).

- (28) Tulenevalt kasvuhoonegaaside heite vähendamise rangemast üldeesmärgist ja hoidmaks ära võimalikku turgu moonutavat mõju, tuleks kõigi liidu turul tegutsevate tootjate suhtes kohaldatavad vähendamisnõuded ühtlustada ning teha erand vaid nendele tootjatele, kelle toodetud uusi sõidukeid on kalendriaastas registreeritud alla 1 000. Sellest tulenevalt peaks alates 1. jaanuarist 2036 lõppema võimalus, et tootjad, kelle toodetud uusi sõiduautosid on liidus registreeritud 1 000–10 000 või kelle toodetud uusi väikeseid tarbesõidukeid on liidus registreeritud 1 000–22 000 kalendriaasta kohta, saavad taotleda erandi eriheite sihttasemeid käsitlevatest nõuetest.
- (29) Selleks et tagada õigusselgus ja kooskõla senise tavaga, on asjakohane täpsustada, et M_0 ja TM_0 väärtusi tuleks korrigeerida delegeeritud õigusaktidega, millega muudetakse määruse (EL) 2019/631 I lisa, selle asemel et kõnealust määrust delegeeritud õigusaktidega täiendada.
- (30) Määruse (EL) 2019/631 alusel 2030. aastaks ja sellele järgnevateks aastateks seatud vähendamise sihttasemete saavutamiseks tehtud edusammud tuleks läbi vaadata 2026. aastal. Kõnealusel läbivaatamisel tuleks käsitleda kõiki neid aspekte, mida käsitletakse iga kahe aasta järel esitatavates aruannetes.
- (31) Mitu liikmesriiki on teatanud oma kavast kiirendada heiteta sõidukite kasutuselevõttu, kehtestades turule lastavatele CO_2 heidet tekitavatele uutele sõiduautodele ja uutele väikestele tarbesõidukitele järkjärguliselt kasutuselt kõrvaldamise tähtpäeva, mis saabub enne 2035. aastat. Komisjon peaks selgitama välja, millised on sellise ülemineku hõlbustamise võimalused ja kaaluma lisameetmete võtmise vajadust kooskõlas selliste kavadega.
- (32) Määruse (EL) 2019/631 artikli 15 lõikes 5 sätestatud nõuete kohaselt hinnati võimalust suunata ülemäärase heite maksust saadav tulu sihtotstarbelisse fondi või asjaomasesse programmi ja jõuti järeldusele, et see suurendaks märkimisväärselt halduskoormust, kuid ei tooks üleminekuprotsessis autotööstusele otsest kasu. Seepärast tuleks ülemäärase heite maksust saadavat tulu jätkuvalt kajastada tuluna liidu üldeelarves, nagu on sätestatud määruse (EL) 2019/631 artikli 8 lõikes 4.
- (33) Kergsõidukite kogu olelusringi jooksul tekkivat CO_2 heidet on tähtis hinnata liidu tasandil. Selleks peaks komisjon töötama välja meetodika liidu turule lastud kergsõidukite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO_2 heite hindamiseks ja vastavate andmete järjepidevaks esitamiseks.
- (34) Selleks et kehtestada ühtne liidu meetodika sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO_2 heite hindamiseks ja selle heite kohta järjepidevaks andmete esitamiseks ning tagada võimalus mitmeastmelise tüübikinnitusega väikeste tarbesõidukite CO_2 heite eest vastutavate tootjate eriheite sihttasemete arvutamist korrigeerida, et võtta arvesse muutusi selliste sõidukite CO_2 heite ja massi kindlakstegemise korras, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, täiendades määrust (EL) 2019/631, et kehtestada selline ühtne liidu meetodika ja vajaduse korral kõnealuse määruse I lisa B osas esitatud arvutusvalemeid vastavalt. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes⁽²⁴⁾ 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.
- (35) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt CO_2 heite vähendamise nõuete karmistamist nii uutele sõiduautodele kui ka uutele väikestele tarbesõidukitele, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda selle ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

- (36) Seepärast tuleks määrust (EL) 2019/631 vastavalt muuta,

⁽²⁴⁾ ELTL 123, 12.5.2016, lk 1.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EL) 2019/631 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 1 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 5 muudetakse järgmiselt:

i) punktis a asendatakse protsendimäär „37,5 %“ protsendimääraga „55 %“;

ii) punktis b asendatakse protsendimäär „31 %“ protsendimääraga „50 %“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„5a. Alates 1. jaanuarist 2035 kehtivad ELi sõidukipargi suhtes järgmised sihttasemed:

a) ELi uute sõiduautode pargi keskmise heite sihttase võrdub I lisa A osa punkti 6.1.3 kohase 2021. aasta sihttasemega, mida on vähendatud 100 %;

b) ELi uute väikeste tarbesõidukite pargi keskmise heite sihttase võrdub I lisa B osa punkti 6.1.3 kohase 2021. aasta sihttasemega, mida on vähendatud 100 %.“;

c) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Alates 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2029 on heiteta ja vähese heitega sõidukite võrdlusnäitaja 25 % registreeritud uute sõiduautode pargist ning 17 % uute väikeste tarbesõidukite pargist ning seda näitajat kohaldatakse I lisa vastavalt A või B osa punkti 6.3 kohaselt.“;

d) lõige 7 jäetakse välja.

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

i) punktis a asendatakse viide „direktiivi 2007/46/EÜ II lisa“ viitega „määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti a alapunktis i“;

ii) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punkti b alapunktis i määratletud N₁-kategooria sõidukid, mis kuuluvad määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaldamisalasse („väikesed tarbesõidukid“) ning mis registreeritakse liidus esmakordselt ja mida ei ole varem väljaspool liitu registreeritud („uued väikesed tarbesõidukid“); N-kategooria heiteta mootorsõidukid tuletatud massiga vastavalt üle 2 610 kg või üle 2 840 kg loetakse alates 1. jaanuarist 2025 käesoleva määruse kohaldamisel ning ilma määruse (EL) 2018/858 ja määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaldamist piiramata väikesteks tarbesõidukiteks, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse, kui nende tuletatud mass ületab maksimummäära üksnes energiasalvestussüsteemi massi tõttu.“;

b) lõikes 3 asendatakse viide „direktiivi 2007/46/EÜ II lisa A osa punktis 5“ viitega „määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 5“.

3) Artikli 3 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

a) sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„1. „Käesolevas määruses kasutatakse määruses (EL) 2018/858 sätestatud mõisteid. Kasutatakse ka järgmisi mõisteid.“;

b) punktid b–g ning i ja n jäetakse välja.

4) Artikli 4 lõikesse 1 lisatakse järgmine lõik:

„Kui I lisa A või B osa punkti 6.3 kohaselt kindlaks tehtud eriheite sihttase on negatiivne, loetakse punkti c esimese lõigu kohaldamisel eriheite sihttasemeks 0 g/km.“

5) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt.

a) lisatakse järgmine lõige:

„6a. Kui komisjon leiab, et lõike 2 kohaselt liikmesriikide esitatud esialgsed andmed või lõike 5 kohaselt tootjate esitatud andmed põhinevad tüübikinnitusdokumentides või vastavustunnistustes esitatud ebaõigetel andmetel, teavitab komisjon sellest tüübikinnitusasutust või asjakohasel juhul tootjat ning taotleb tüübikinnitusasutuselt või asjakohasel juhul tootjalt parandatud andmeid sisaldava parandusteatisi väljastamist. Parandusteatis edastatakse komisjonile ja parandatud andmeid kasutatakse lõike 4 kohaste esialgsete arvutuste muutmiseks.“;

b) lõiked 10 ja 11 jäetakse välja.

6) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 7a

Olelusringi jooksul tekkiv CO₂ heide

1. Komisjon avaldab 31. detsembriks 2025 aruande, milles esitatakse metoodika liidu turule lastud sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO₂ heite hindamiseks ja selle kohta järjepidevaks andmete esitamiseks. Komisjon esitab kõnealuse aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

2. Käesoleva määruse täiendamiseks võtab komisjon kooskõlas artikliga 17 31. detsembriks 2025 vastu delegeeritud õigusaktid, sätestades ühtse liidu metoodika sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO₂ heite hindamiseks ja selle heite kohta järjepidevaks andmete esitamiseks.

3. Alates 1. juunist 2026 võivad tootjad soovi korral esitada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite olelusringi jooksul tekkiva CO₂ heite andmed komisjonile, kasutades lõikes 2 osutatud metoodikat.“

7) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 esimene lause asendatakse järgmisega.

„Lõike 1 alusel taotletud erandi võib teha eriheite sihttasemest, mida kohaldatakse 2035. kalendriaasta lõpuni.“;

b) lõike 4 esimene lõik asendatakse järgmisega.

„4. Tootja, kes valmistab koos oma seotud ettevõtjatega kalendriaasta jooksul 10 000 – 300 000 uut liidus registreeritud sõiduautot, võib kuni 2028. aastani (kaasa arvatud) esitada I lisa A osa punktide 1–4 ja 6.3 kohaselt arvatud eriheite sihttaseme osas erandi tegemise taotluse.“

8) Artikli 11 lõige 1 asendatakse järgmisega.

„1. Tarnija või tootja taotluse alusel vaadatakse innovatiivsete tehnoloogialahendustega või innovatiivsete tehnoloogialahenduste ühendamise (nn innovatiivsed tehnoloogiapaketid) saavutatud CO₂ heite vähenemine läbi.

Neid tehnoloogialahendusi võetakse arvesse üksnes juhul, kui nende hindamise metoodikaga saab kontrollitavaid, korratavaid ja võrreldavaid tulemusi.

Nende tehnoloogialahenduste kogupanus tootja keskmise CO₂ eriheite vähendamisse võib olla kuni:

- 7 g CO₂/km kuni 2024. aastani;
- 6 g CO₂/km 2025. aastast kuni 2029. aastani;
- 4 g CO₂/km 2030. aastast kuni 2034. aastani (kaasa arvatud).

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse muutmiseks, et korrigeerida tehnoloogia arengut arvestades käesoleva lõike kolmandas lõigus osutatud ülempiiri väärtusi allapoole alates 2025. aastast, tagades samal ajal, et nimetatud ülempiir oleks proportsioonis tootjate keskmise CO₂ eriheitega.“

9) Artikli 12 lõige 3 asendatakse järgmisega.

„3. Selleks, et vältida näitajate ja tegelike heitkoguste erinevuse suurenemist, hindab komisjon hiljemalt 1. juunil 2023, kuidas oleks tegeliku kütusekulu ja energiatarbimise andmeid, mis on kogutud vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2021/392, (*) võimalik kasutada selle tagamiseks, et määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt määratud sõidukite CO₂ heite ja kütusekulu või energiatarbimise näitajad jääksid iga tootja puhul aja jooksul tegelikele heitkogustele vastavaks.

Komisjon jälgib esimeses lõigus osutatud erinevuse muutumisest ja annab sellest kord aastas aru alates 2021. aastast ja esitab kohe, kui piisavalt andmeid on saanud kättesaadavaks, kuid mitte hiljem kui 31. detsembriks 2026 aruande, milles esitatakse meetodika tootja keskmise CO₂ eriheite korrigeerimise mehhanismi jaoks alates 2030. aastast, kasutades selleks rakendusmääruse (EL) 2021/392 kohaselt kogutud tegelikke andmeid, ning hinnatakse kõnealuse mehhanismi teostatavust.

Komisjon esitab kõnealuse aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule, lisades sellele asjakohasel juhul ettepanekud järelemeetmeteks, näiteks seadusandlikud ettepanekud kõnealuse mehhanismi loomiseks.

(*) Komisjoni 4. märtsi 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/392, milles käsitletakse sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite andmete seiret ja esitamist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2019/631 ning millega tunnistatakse kehtetuks komisjoni rakendusmäärused (EL) nr 1014/2010, (EL) nr 293/2012, (EL) 2017/1152 ja (EL) 2017/1153 (ELT L 77, 5.3.2021, lk 8).“

10) Artikli 13 lõikele 3 lisatakse järgmine lause.

„Kui tüübikinnitusdokumendis sisalduvaid andmeid ei saa määruse (EL) 2018/858 kohaselt parandada, väljastab vastutav tüübikinnitusasutus parandatud andmetega parandusteatisi ning edastab selle komisjonile ja asjaomastele isikutele.“

11) Artikli 14 lõige 2 asendatakse järgmisega.

„2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse I lisa vastavalt käesoleva artikli lõikele 1.“

12) Lisatakse järgmine artikkel.

„Artikkel 14a

Eduaruanne

1. Komisjon esitab 31. detsembriks 2025 ja seejärel iga kahe aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande heitevaba maanteeliikluse suunas liikumisel tehtud edusammude kohta. Eelkõige jälgitakse ja hinnatakse aruandes vajadust võtta õiglase ülemineku hõlbustamiseks võimalikke lisameetmeid, sealhulgas rahaliste vahendite abil.

2. Aruandes käsitleb komisjon kõiki tegureid, mis aitavad 2050. aastaks kulutõhusalt saavutada kliimanetraalsuse, sealhulgas:

- heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu edenemist, pöörates eelkõige tähelepanu väikeste tarbesõidukite segmendile, samuti liidu, liikmesriikide ja kohaliku tasandi meetmeid, millega hõlbustatakse liikmesriikide üleminekut heiteta kergsõidukitele;
- edusamme heiteta ja vähese heitega sõidukite energiatõhususe parandamisel ja taskukohasemaks tegemisel;
- mõju tarbijatele, eelkõige madala ja keskmise sissetulekuga leibkondadele, sealhulgas seoses elektrihindadega;
- kasutatud sõidukite turu analüüsi;
- võimalikku panust, mida annavad CO₂ heite vähenemisse lisameetmed, mille eesmärk on vähendada kergsõidukipargi keskmist vanust ja seega heitkoguseid, näiteks meetmeid, millega toetatakse vanemate sõidukite järkjärgulist kasutust kõrvaldamist sotsiaalselt õiglasel ja keskkonnahoidlikul viisil;

- f) mõju tööhõivele autotööstuses, eelkõige mikro-, väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele (VKEd), ning töötajate ümber- ja täiendusõppe toetamiseks võetud meetmete tulemuslikkust;
- g) olemasolevate rahastamismeetmete tulemuslikkust ning vajadust võtta lisameetmeid, sealhulgas piisavaid rahastamismeetmeid liidu, liikmesriikide ja kohalikul tasandil, et tagada õiglane üleminek ja leevendada negatiivset sotsiaal-majanduslikku mõju, eelkõige piirkondades ja kogukondades, mida üleminek kõige rohkem mõjutab;
- h) sotsiaaldialoogi edenemist ning aspekte, mis võiksid täiendavalt hõlbustada majanduslikult edukat ja sotsiaalselt õiglast üleminekut heitevabale maanteeliiklusele;
- i) edusamme avaliku ja erasektori laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtul, sealhulgas edusamme, mida on tehtud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu alternatiivkütuste taristu määrusega, millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL ja uuesti sõnastatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/31/EL (*);
- j) innovatiivsete tehnoloogialahenduste ja säästvate alternatiivkütuste, sealhulgas sünteetiliste kütuste võimalikku panust kliimaneutraalse liikuvuse saavutamisse;
- k) turule lastud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite olelusringi jooksul tekkivat CO₂ heidet, mille kohta on esitatud andmed kooskõlas artikliga 7a;
- l) mõju, mida käesolev määrus avaldab sellele, kuidas liikmesriigid suudavad täita määruse (EL) 2018/842 ja uuesti sõnastatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/50/EÜ (**) kohaseid sihttasemeid.

3. Samuti esitab komisjon lõikes 1 osutatud esimese eduaruande esitamise kuupäeval ning koostöös liikmesriikidega ja kõigi asjaomaste sidusrühmadega Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, mis hõlmab analüüsi autotööstuse tarneahelas õiglase ülemineku tagamise rahastamises esinevaid puudujääkide kohta ning milles pööratakse erilist tähelepanu VKEdele ja piirkondadele, mida üleminek kõige rohkem mõjutab. Kõnealusele aruandele lisatakse vajaduse korral ettepanekud piisavate rahastamismeetmete kohta, et kindlakstehtud vajadusi rahuldada.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. mai 2010. aasta direktiiv 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta (ELT L 153, 18.6.2010, lk 13).

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

13) Artiklit 15 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Komisjon vaatab 2026. aastal läbi käesoleva määruse tulemuslikkuse ja mõju, tuginedes iga kahe aasta järel koostatud aruannetele, ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta. Eelkõige hindab komisjon käesoleva määruse alusel artikli 1 lõikes 5a sätestatud heite vähendamise eesmärkide saavutamisel tehtud edusamme, võttes arvesse tehnoloogia arengut, sealhulgas pistikühendusega hübriidtehnoloogia arengut, ning seda, kui tähtis on majanduslikult elujõuline ja sotsiaalselt õiglane üleminek heitevabale liikuvusele. Selle hinnangu alusel hindab komisjon artikli 1 lõikes 5a sätestatud eesmärkide läbivaatamise vajadust. Komisjon hindab ka liidu turule lastavate uute heiteta sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite jaoks energiatõhususe alampiiride kehtestamise mõjusid.

Vajaduse korral lisatakse aruandele ettepanek muuta käesolevat määrust.“;

b) lõiked 2–5 jäetakse välja;

c) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2024 läbi direktiivi 1999/94/EÜ, pidades silmas vajadust anda tarbijatele täpset, usaldusväärset ja võrreldavat teavet turule lastud uute sõiduautode kütuse- ja energiakulu, CO₂ heite ja õhusaasteainete heite kohta, sealhulgas tegelikes tingimustes, ning hindab võimalusi võtta kasutusele uute väikeste tarbesõidukite kütusesäästu ja CO₂ heite märgis.

Kui see on asjakohane, lisatakse läbivaatamisele seadusandlik ettepanek.;

d) lisatakse järgmine lõige:

„9. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse I lisa B osas esitatud valemeid, kui muudatused on vajalikud selleks, et võtta arvesse III lisa A osas mitmeastmelise tüübikinnitusega N₁-kategooria sõidukite jaoks sätestatud korda.“

14) Artiklit 17 muudetakse järgmiselt:

- a) lõikes 2 asendatakse viide „Artikli 7 lõikes 8, artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, artikli 13 lõikes 4, artikli 14 lõikes 2 ja artikli 15 lõikes 8“ viitega „Artikli 7 lõikes 8, artikli 7a lõikes 2, artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, artikli 13 lõikes 4, artikli 14 lõikes 2 ja artikli 15 lõigetes 8 ja 9“;
- b) lõikes 3 asendatakse viide „artikli 7 lõikes 8, artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, artikli 13 lõikes 4, artikli 14 lõikes 2 ja artikli 15 lõikes 8“ viitega „artikli 7 lõikes 8, artikli 7a lõikes 2, artikli 10 lõikes 8, artikli 11 lõike 1 neljandas lõigus, artikli 13 lõikes 4, artikli 14 lõikes 2 ja artikli 15 lõigetes 8 ja 9“;
- c) lõikes 6 asendatakse viide „Artikli 7 lõike 8, artikli 10 lõike 8, artikli 11 lõike 1 neljanda lõigu, artikli 13 lõike 4, artikli 14 lõike 2 ja artikli 15 lõike 8“ viitega „Artikli 7 lõike 8, artikli 7a lõike 2, artikli 10 lõike 8, artikli 11 lõike 1 neljanda lõigu, artikli 13 lõike 4, artikli 14 lõike 2 ja artikli 15 lõigete 8 ja 9“.

15) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 19. aprill 2023

Euroopa Parlamendi nimel
president
R. METSOLA

Nõukogu nimel
eesistuja
J. ROSWALL

LISA

Määruse (EL) 2019/631 I lisa muudetakse järgmiselt.

1) A osa muudetakse järgmiselt:

a) punkti 6.1 pealkiri asendatakse järgmisega:

„ELi sõidukipargi heite sihttase alates 2025. aastast“;

b) punkti 6.1.2 pealkiri asendatakse järgmisega:

„ELi sõidukipargi heite sihttase ajavahemikuks 2030–2034.“;

c) lisatakse järgmine punkt:

„6.1.3. ELi sõidukipargi heite sihttase alates 2035. aastast

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₅ = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁(1 – vähendustegur₂₀₃₅),

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase punktis 6.0 määratletud suurus ning
tase₂₀₂₁

vähendustegur₂₀₃₅ on artikli 1 lõike 5a punktis a määratletud vähendustegur.“;

d) punkti 6.2 pealkiri asendatakse järgmisega:

„Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused“;

e) punkt 6.2.2 jäetakse välja;

f) punkt 6.3 asendatakse järgmisega:

„6.3 Eriheite sihttasemed alates 2025. aastast:

6.3.1. Eriheite sihttasemed ajavahemikuks 2025–2029:

eriheite sihttase = eriheite sihttaseme võrdlusväärtus ZLEVi tegur,

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus on CO₂ eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis on kindlaks tehtud punkti 6.2.1 kohaselt;

ZLEVi tegur on $(1 + y - x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05 või väiksem kui 1,0; sellisel juhul määratakse ZLEVi teguriks vastavalt kas 1,05 või 1,0,

kus

y on heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal tootja uute sõiduautode koguarvust ning selle arvutamiseks jagatakse uute heiteta ja vähese heitega sõidukite koguarv, milles iga sõidukit võetakse arvesse allpool esitatud valemi kohaselt arvatud kaaluna $ZLEV_{eri}$, kõigi vastaval kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode koguarvuga:

$$ZLEV_{eri} = 1 - \left(\frac{CO_2 \text{ eriheide} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Liikmesriikides, kus heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal kogu sõidukipargis oli 2017. aastal alla 60 % liidu keskmisest ning kus 2017. aastal registreeriti vähem kui 1 000 uut heiteta ja vähese heitega sõidukit, (*)arvutatakse uute registreeritud sõiduautode puhul $ZLEV_{eri}$ 2029. aasta lõpuni vastavalt järgmisele valemile:

$$ZLEV_{eri} = \left(1 - \left(\frac{CO_2 \text{ eriheide} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Kui heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal uute aastatel 2025–2028 registreeritud sõiduautode pargis on üle 5 % aastas, ei saa see liikmesriik järgnevatel aastatel kohaldada kordajat 1,85;

x on 2025.–2029. aastal 25 %.

6.3.2. Eriheite sihttasemed ajavahemikuks 2030–2034:

eriheite sihttase = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀),
kus

ELi sõidukipargi heite sihttase punkti 6.1.2 kohaselt kindlaks tehtud suurus;

se₂₀₃₀

a₂₀₃₀ on $\frac{a_{2021} \cdot \text{ELi sõidukipargi – heite sihttase}_{2030}}{\text{keskmine heide}_{2021}}$

kus

a₂₀₂₁ on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

keskmine heide₂₀₂₁ on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM₀ on punktis 6.2.1 määratletud suurus.

6.3.3. Eriheite sihttasemed alates 2035. aastast:

eriheite sihttase = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM – TM₀),
kus

ELi sõidukipargi heite sihttase punkti 6.1.3 kohaselt kindlaks tehtud suurus;

se₂₀₃₅

a₂₀₃₅ on $\frac{a_{2021} \cdot \text{ELi sõidukipargi – heite sihttase}_{2035}}{\text{keskmine heide}_{2021}}$

kus

a₂₀₂₁ on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

keskmine heide₂₀₂₁ on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM₀ on punktis 6.2.1 määratletud suurus.

(*) Heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal liikmesriigi uute sõiduautode pargis 2017. aastal arvutatakse 2017. aastal registreeritud uute heiteta ja vähese heitega sõidukite koguarvu ja samal aastal registreeritud uute sõiduautode koguarvu jagatisena.“

2) B osa muudetakse järgmiselt:

a) punkti 6.1 pealkiri asendatakse järgmisega:

„ELi sõidukipargi heite sihttasemed alates 2025. aastast“;

b) punkti 6.1.2 pealkiri asendatakse järgmisega:

„ELi sõidukipargi heite sihttasemed ajavahemikuks 2030–2034.“;

c) lisatakse järgmine punkt:

„6.1.3. „ELi sõidukipargi heite sihttasemed alates 2035. aastast

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₅ = ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁(1 – vähendustegur₂₀₃₅),

kus

ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₂₁ on punktis 6.0 määratletud suurus ning

vähendustegur₂₀₃₅ on artikli 1 lõike 5a punktis b määratletud vähendustegur.“;

d) punkt 6.2.2 asendatakse järgmisega:

„6.2.2. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused ajavahemikuks 2030–2034:

$$\text{eriheite sihttaseme võrdlusväärtus} = \text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2030} + \alpha \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0),$$

kus

ELi sõidukipargi sihttase₂₀₃₀ määratakse kindlaks punkti 6.1.2 kohaselt;

α on a_{2030} , kui tootja uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on kuni TM_0 , ja a_{2021} , kui tootja uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on suurem kui TM_0 ,

kus

$$a_{2030} \text{ on } \frac{a_{2021} \cdot \text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2030}}{\text{keskmine heide}_{2021}}$$

a_{2021} on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

keskmine heide₂₀₂₁ on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM₀ on punktis 6.2.1 määratletud suurus.“;

e) lisatakse järgmine punkt:

„6.2.3. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused alates 2035. aastast:

$$\text{eriheite sihttaseme võrdlusväärtus} = \text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2035} + \alpha \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0),$$

kus

ELi sõidukipargi sihttase₂₀₃₅ määratakse kindlaks punkti 6.1.3 kohaselt;

α on $a_{2035,L}$, kui tootja uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on kuni TM_0 , ja $a_{2035,H}$, kui tootja uute väikeste tarbesõidukite keskmine katsemass on suurem kui TM_0 ,

kus

$$a_{2035,L} \text{ on } \frac{a_{2021} \cdot \text{ELi sõidukipargi - heite sihttase}_{2035}}{\text{keskmine heide}_{2021}}$$

$$a_{2035,H} \text{ on } \frac{a_{2021} \cdot \text{ELi sõidukipargi - heite sihttase}_{2035}}{\text{ELi sõidukipargi - heite sihttase}_{2025}}$$

keskmine heide₂₀₂₁ on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM on punktis 6.2.1 määratletud suurus;

TM₀ on punktis 6.2.1 määratletud suurus.“;

f) punkt 6.3 asendatakse järgmisega:

„6.3. Eriheite sihttase alates 2025. aastast

6.3.1. Eriheite sihttasemed ajavahemikuks 2025–2029:

$$\text{eriheite sihttase} = (\text{eriheite sihttaseme võrdlusväärtus} - (\emptyset_{\text{sihttasemed}} - \text{ELi sõidukipargi heite sihttase}_{2025})) \cdot \text{ZLEVi tegur},$$

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus	on CO ₂ eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis on kindlaks tehtud punkti 6.2.1 kohaselt;
$\emptyset_{\text{sihttasemed}}$	on kõikide punkti 6.2.1 kohaselt arvatud eriheite sihttaseme võrdlusväärtuste keskmine, mida on kaalutud iga tootja uute väikeste tarbesõidukite arvuga;
ZLEVi tegur	on $(1 + y - x)$, välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1,05 või väiksem kui 1,0; sellisel juhul määratakse ZLEVi teguriks vastavalt kas 1,05 või 1,0,

kus

y on heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal tootja uute väikeste tarbesõidukite koguarvust ning selle arvutamiseks jagatakse uute heiteta ja vähese heitega sõidukite koguarv, milles iga sõidukit võetakse arvesse allpool esitatud valemi kohaselt arvatud kaaluna $ZLEV_{\text{eri}}$, kõigi vastaval kalendriaastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite koguarvuga:

$$ZLEV_{\text{eri}} = 1 - \left(\frac{\text{CO}_2 \text{ eriheide}}{50} \right)$$

x on 2025.–2029. aastal 17 %.

6.3.2. Eriheite sihttasemed ajavahemikuks 2030–2034:

eriheite sihttase = eriheite sihttaseme võrdlusväärtus – ($\emptyset_{\text{sihttasemed}}$ – ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₀),

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus	on tootja eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvatud punkti 6.2.2 kohaselt;
$\emptyset_{\text{sihttasemed}}$	on kõikide punkti 6.2.2 kohaselt arvatud eriheite sihttaseme võrdlusväärtuste keskmine, mida on kaalutud iga tootja uute väikeste tarbesõidukite arvuga;
ELi sõidukipargi heite sihttase ₂₀₃₀	on punkti 6.1.2 kohaselt kindlaks tehtud suurus.

6.3.3. Eriheite sihttasemed alates 2035. aastast:

eriheite sihttase = eriheite sihttaseme võrdlusväärtus – ($\emptyset_{\text{sihttasemed}}$ – ELi sõidukipargi heite sihttase₂₀₃₅),

kus

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus	on tootja eriheite sihttaseme võrdlusväärtus, mis on arvatud punkti 6.2.3 kohaselt;
$\emptyset_{\text{sihttasemed}}$	on kõikide punkti 6.2.3 kohaselt arvatud eriheite sihttaseme võrdlusväärtuste keskmine, mida on kaalutud iga tootja uute väikeste tarbesõidukite arvuga;
ELi sõidukipargi heite sihttase ₂₀₃₅	on punkti 6.1.3 kohaselt kindlaks tehtud suurus.“