



2023/0042(COD)

19.9.2023

ARVAMUS

Esitaja: transpordi- ja turismikomisjon

Saaja: keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242 seoses uute raskeveokite CO₂-heite normide karmistamisega ja aruandekohustuste lõimimisega ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956 (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Arvamuse koostaja: Andris Ameriks

PA_Legam

LÜHISELGITUS

Hoolimata sellest, et ELi kliima- ja energiapoliitika toob kaasa kasvuhoonegaaside heite märkimisväärse vähenemise kõigis sektorites, suureneb transpordisektori kasvuhoonegaaside heide ELis endiselt, moodustades veerandi Euroopa kasvuhoonegaaside koguheitest. Selle raames on maanteetransport kõige olulisem näitaja (üle 70 %), kusjuures raskeveokid moodustavad sellest üle 27 %. Selle näitaja peamine tegur on olnud 2000. aastast alates kasvanud kaubaveonõudlus ja -aktiivsus, mis peaks tulevikus veel suurenema.

Eelnimetatud arvesse võttes on raskeveokite CO₂ heite vähendamise kehtivate siduvate eesmärkide muutmise rohepöörde eesmärkide saavutamiseks mõjus ka praegust geopoliitilist konteksti silmas pidades – nagu on rõhutatud kavas „REPowerEU“, on Venemaa sissetung Ukrainasse tõepoolest suurendanud varasemast enam vajadust vähendada ELi sõltuvust fossiilkütustest.

Teiseks võib reform tuua transpordiettevõtjatele ja kasutajatele kasu. Energiatõhusamate sõidukite laialdasem kasutuselevõtt, mis saavutatakse tänu sellele, et tootjad suurendavad heiteta sõidukite pakkumist, toob kaasa taskukohasemad heiteta sõiduki mudelid, vähendades üldiselt selliste sõidukite omamise kogukulu.

Kolmandaks võib reformil olla oma osa ELi tööstusliku tehnoloogilise ja innovatsioonialase juhtpositsiooni tugevdamisel, eelkõige käimasolevas ülemaailmses üleminekus heitevabale liikuvusele, suunates investeringuid heitevabasse tehnoloogiasse.

Ettepaneku väärtuslik punkt on linnabusside lisamine muutmismäärusesse. CO₂ heite vähendamine linnapiirkondades toob kaasa mitu positiivset aspekti, parandades linnade õhukvaliteeti ja Euroopa inimeste tervist. Seda silmas pidades ja seoses võimalusega jätta välja piiratud osa bussidest, mis on sätestatud ettepaneku artikli 3b lõikes 2, rõhutas arvamuse koostaja, kui oluline on lühendada komisjoni tähtaega selles kindlas küsimuses delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseks, et anda ettevõtjatele kindlust.

Teisest küljest tuleb üleminekul fossiilkütustel töötavatel sõidukitel heiteta sõidukitele võtta arvesse sotsiaalset ja majanduslikku mõju, mida see võib põhjustada, tagamaks, et üleminekul kliimanetraalse Euroopa eesmärgile ei jäeta kedagi kõrvale. Ebavõrdsus juurdepääsul transpordivõrkudele mõjutab miljonite inimeste, eelkõige väiksema sissetulekuga inimeste, erivajadustega rühmadesse kuuluvate ja äärealadel elavate kasutajate igapäevaelu. Sellega on tihedalt seotud maapiirkondade, linnalähedaste piirkondade ja linnapiirkondade ühenduvus, eriti geograafilise eripära korral, nagu saared, äärepoolseimad piirkonnad ja territooriumid, maapiirkonnad või äärealad, vähem ligipääsetavad äärealad ja mägipiirkonnad. Seega tuleb transpordi CO₂ heite vähendamisel kaaluda asjakohaseid meetmeid, et tagada transpordi taskukohasus ja juurdepääsetavus, vältida liikuvusvaesust ja tagada võrdne juurdepääs linnakeskustele.

Lisaks rõhutas arvamuse koostaja, et tõsiselt tuleb arvesse võtta ülemineku sotsiaalset mõju ka autotööstusele, võimaldades fossiilkütustel töötavate sõidukite järkjärgulisel kasutusel kõrvaldamisel toimuda koos selle sektori töötajate jaoks mõeldud meetmetega. Need meetmed tuleks sätestada õiglase ülemineku kavades ja kliimameetmete sotsiaalkavades. Seepärast teeb arvamuse koostaja ettepaneku, et ülemäärase heite eritasu ja haldustrahvidest saadavat tulu

käsitatakse hiljuti vastu võetud kliimameetmete sotsiaalfondi sihtotstarbelise tuluna, et toetada sotsiaalselt õiglast üleminekut kliimaneutraalsusele.

Käesoleva arvamusega soovib arvamuse koostaja tagada, et tulevane raskeveokipark täidaks oma osa transpordisektori kasvuhoonegaaside heite vähendamises 2050. aastaks 90 % võrreldes 1990. aastaga, nagu on märgitud Euroopa rohelises kokkuleppes, pakkudes tänu energiatõhusamate sõidukite laiemale kasutuselevõtule samal ajal kasu Euroopa transpordiettevõtjatele ja kasutajatele, kellest enamik on VKEd.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Transpordi- ja turismikomisjoni palub vastutaval keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonil võtta arvesse järgmisi muudatusettepanekuid:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

(1) Kliima- ja keskkonnaprobleemide lahendamine ning 2015. aasta detsembris ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkide saavutamine on kesksel kohal teatises „Euroopa roheline kokkulepe“, mille komisjon võttis vastu 11. detsembril 2019¹⁰. Võttes arvesse COVID-19 pandeemia väga tugevat mõju liidu kodanike tervisele ja majanduslikule heaolule, on Euroopa rohelise kokkuleppe vajalikkus ja väärtus üksnes kasvanud.

¹⁰ Komisjoni teatis „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final, 11. detsember 2019).

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek

(2) Euroopa rohelises kokkuleppes on esitatud ulatuslikud üksteist vastastikku tugevdavad meetmed ja algatused, mille eesmärk on saavutada liidus 2050. aastaks

Muudatusettepanek

(1) Kliima- ja keskkonnaprobleemide lahendamine ning 2015. aasta detsembris ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkide saavutamine on kesksel kohal teatises „Euroopa roheline kokkulepe“, mille komisjon võttis vastu 11. detsembril 2019¹⁰. Võttes arvesse COVID-19 pandeemia väga tugevat mõju liidu kodanike tervisele ja majanduslikule heaolule **ning Venemaa ebaseadusliku, provotseerimata ja põhjendamatu Ukraina-vastase agressioonisõja, sealhulgas Ukraina sõjajärgse ülesehitamise mõju**, on Euroopa rohelise kokkuleppe vajalikkus ja väärtus üksnes kasvanud.

¹⁰ Komisjoni teatis „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final, 11. detsember 2019).

kliimaneutraalsus, ning uus majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Samuti on selle eesmärk kaitsta, säilitada ja suurendada liidu looduskapitali ning kaitsta kodanike tervist ja heaolu keskkonnaga seotud ohtude ja mõju eest. Samas mõjutab see üleminek naisi ja mehi erinevalt ning avaldab eriti suurt mõju teatavatele ebasoodsas olukorras olevatele rühmadele, nagu eakamad inimesed, puuetega inimesed ja rassilise või etnilise vähemuse taustaga inimesed. Seepärast tuleb tagada, et üleminek oleks õiglane ja kaasav, nii et kedagi ei jäetaks kõrvale.

kliimaneutraalsus, ning uus majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Samuti on selle eesmärk kaitsta, säilitada ja suurendada liidu looduskapitali ning kaitsta kodanike tervist ja heaolu keskkonnaga seotud ohtude ja mõju eest. Samas mõjutab see üleminek naisi ja mehi erinevalt ning avaldab eriti suurt mõju teatavatele ebasoodsas olukorras olevatele rühmadele, nagu **äärealadel, maa- ja äärepoolseimates piirkondades elavad inimesed**, eakamad inimesed, puuetega inimesed ja rassilise või etnilise vähemuse taustaga inimesed. Seepärast tuleb tagada, et üleminek oleks õiglane ja kaasav, nii et kedagi ei jäetaks kõrvale.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek

(5) Kõik majandussektorid, sealhulgas maanteetranspordisektor, **peaksid heite vähendamisele kaasa aitama.**

Muudatusettepanek

(5) **Heite vähendamisele peaksid kaasa aitama** kõik majandussektorid, sealhulgas maanteetranspordisektor, **mis on liidus ainus sektor, kus heitkogused on alates 1990. aastatest suurenenud. Üle veerandi ELi maanteetranspordi kasvuhoonegaaside heitest ja üle 6 % ELi kasvuhoonegaaside koguheitest annavad just raskeveod. CO₂ heite vähendamise kiirendamine on veelgi olulisem seetõttu, et veoautode tegevus ELis kasvab aastatel 2019–2050 eeldatavasti veel 40 %, samal ajal kui bussidega seotud tegevus kasvab samal perioodil 10 %.**

Muudatusettepanek 4

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5a) Uut ELi linnalise liikumiskeskonna raamistikku käsitlevas teatises^{1a} rõhutatakse, et avaliku sektori asutused peaksid tagama tõhusa, koostalitlusvõimelise ja kasutajasõbraliku laadimis- ja alternatiivkütuste tankimise taristu kättesaadavuse. Sellise taristu kättesaadavus on linnalise liikumiskeskonna CO₂ heite vähendamise eesmärgi saavutamisel ülioluline tegur. Komisjon peaks käesoleva määruse tulemuslikkuse ja mõju läbivaatamisel võtma arvesse ka raskeveokitele sobiva laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttu liikmesriikides.

^{1a} *Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ELi linnalise liikumiskeskonna raamistik“ (COM(2021)0811 final, 14.12.2021).*

Muudatusettepanek 5

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5b) Uut ELi linnalise liikumiskeskonna raamistikku käsitlevas teatises^{4a} rõhutatakse, et avaliku sektori asutused peaksid tagama tõhusa, koostalitlusvõimelise ja kasutajasõbraliku laadimis- ja alternatiivkütuste tankimise taristu kättesaadavuse. Sellise taristu kättesaadavus on linnalise liikumiskeskonna CO₂ heite vähendamise eesmärgi saavutamisel ülioluline tegur. Komisjon peaks

käesoleva määruse tulemuslikkuse ja mõju läbivaatamisel võtma arvesse ka raskeveokitele sobiva laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõttu liikmesriikides.

^{4a} Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ELi linnalise liikumiskeskonna raamistik“ (COM(2021)0811 final, 14.12.2021).

Muudatusettepanek 6

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5c) Reisijate transpordivahendite CO₂ heite vähendamiseks tehtavad investeeringud ei tohiks negatiivselt mõjutada juurdepääsu liikuvusele, sest see võib suurendada liikuvusvaesuse ja väheasustatud alade väljajätmise probleeme.

Muudatusettepanek 7

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(5d) Arvestades, et kõnealuse määruse^{1a} läbivaatamine kuulub keskkonnanäesmärkide elluviimise hulka, kuna see on seotud maanteetranspordi CO₂ heite vähendamisega, et võidelda kliimamuutuste vastu, tuleks selles samuti arvesse võtta märkimisväärsed tööstuslikke ja sotsiaalseid tagajärgi, tagamaks tööhõive ja kõigile kättesaadav liikuvus.

^{1a} Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Kava „REPowerEU““ (COM(2022)0230 final, 18.5.2022).

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek

(8) Selleks et aidata vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja järgida seejuures energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet, on vaja **karmistada** määruses (EL) 2019/1242 raskeveokite jaoks sätestatud vähendamisnõudeid. Samuti tuleb ette näha selge tee heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsuse eesmärk.

Muudatusettepanek

(8) Selleks et aidata vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja järgida seejuures energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet, on vaja **hinnata** määruses (EL) 2019/1242 raskeveokite jaoks sätestatud vähendamisnõudeid. Samuti tuleb ette näha selge tee heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsuse eesmärk.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

(9) Rangemad CO₂-**heite** vähendamise nõuded peaksid soodustama heiteta sõidukite kasutuselevõttu liidu turul, millega tekib kasu kasutajatele ja kodanikele õhukvaliteedi ja energiasäästu seisukohast ning tagatakse jätkuv innovatsioon autotööstuse väärtusahelas. Heiteta sõidukite hulka kuuluvad praegu akutoitega elektrisõidukid ning kütuseelemendiga ja muud vesinikkütusega töötavad sõidukid, ning uuendusliku

Muudatusettepanek

(9) Rangemad CO₂ **heite** vähendamise nõuded peaksid soodustama heiteta **ja vähese heitega** sõidukite kasutuselevõttu liidu turul, millega tekib kasu kasutajatele ja kodanikele õhukvaliteedi ja energiasäästu seisukohast ning tagatakse jätkuv innovatsioon autotööstuse väärtusahelas. **ELis moodustab autotööstus ühe majanduse alustaladest, mis panustab 7 % Euroopa SKPst, annab 4,6 miljonit töökohta ning seisab**

tehnoloogia väljatöötamine jätkub.

tehnoloogilise innovatsiooni eesotsas, kuna selle valdkonna teadus- ja arendustegevusse investeeritakse aastas 60 miljardit eurot. Seda tööstust tuleb rohe- ja digipöördes toetada, kuna Euroopa tootjad seisavad nüüd silmitsi kolmekordse piiranguga: rangemad keskkonnaalased reeglid, vajadus suuremate investeeringute järele innovatsiooni jaoks ja üha intensiivsem rahvusvaheline konkurents. Rangemad CO₂ heite vähendamise normid peavad muutuma kogu sõidukipargile kehtestatud sihttasemete järgimise seisukohast tehnoloogianeutraalseks. Heiteta ja vähese heitega sõidukid, mis kasutavad täiustatud biokütuseid või sünteetilisi kütuseid, nagu on määratletud direktiivis (EL) 2018/2001^{1a}. Heiteta ja vähese heitega sõidukite hulka kuuluvad praegu akutoitega elektrisõidukid ning kütuseelemendiga ja muud vesinikkütusega töötavad sõidukid, ning uuendusliku tehnoloogia väljatöötamine jätkub.

^{1a} Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (uuesti sõnastatud).

Muudatusettepanek 10

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9a) Akutoitega elektrisõidukid, kütuseelemendiga sõidukid ja muud vesinikkütusega sõidukid võivad oluliselt vähendada raskeveokite transpordisektori teatavate osade CO₂ heidet ja nende arendamist tuleks soodustada, võttes samal ajal arvesse asjaolu, et ükski tehnoloogia ei ole päris keskkonnamõjuta. Kui elektrifitseerimine ei ole võimalik või

kui vesinikkütusega sõidukid ei ole sobivad või kulutasuvad, saab võrdsed tingimused teiste arenenumate tehnoloogiatega tagada tehnoloogianeutraalsuse põhimõtte abil.

Muudatusettepanek 11

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(9b) Pärast sidusrühmadega konsulteerimist peaks komisjon hiljemalt üks aasta pärast määruse jõustumist esitama ettepaneku selliste raskeveokite registreerimiseks, mis kasutavad üksnes CO₂-neutraalseid kütuseid, et tagada vastavus ELi õigusele ja liidu kliimaneutraalsuse eesmärgile.

Muudatusettepanek 12

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(10) Eeltoodust lähtuvalt tuleks uutele raskeveokitele kehtestada uued **rangemad** CO₂-heite vähendamise eesmärgid alates 2030. aastast. Need eesmärgid **tuleks kehtestada tasemel, mis annab tugeva signaali liidu turul heiteta** sõidukite kasutuselevõtu kiirendamiseks ja **heitvaba tehnoloogia valdkonnas** innovatsiooni **kulutõhusaks stimuleerimiseks**.

(10) Eeltoodust lähtuvalt tuleks uutele raskeveokitele kehtestada uued CO₂ heite vähendamise eesmärgid alates 2030. aastast. Need eesmärgid **peaksid vastama eeltingimuste olemasolule, nimelt alternatiivkütuste taristu piisavalt tihedale võrgustikule, et edendada heitevabade** sõidukite **kasutuselevõttu liidu turul** ja **stimuleerida** **kulutõhusal viisil** innovatsiooni **heitvaba tehnoloogia valdkonnas**.

Muudatusettepanek 13

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10 a (uus)**

(10a) Tehnoloogianeutraalsuse põhimõtte mitmekesiste ja tõhusate lahenduste tagamiseks ning uuenduslikkuse ja arengu säilitamiseks ja kiirendamiseks, sh murrangulistes tehnoloogiates, ning turu paindlikkuse võimaldamine ja ühiskondlike normide mitmekesisus on olemusliku tähtsusega. Selles mõttes on oluline mitte piirata maanteetransporti üheainsa tehnoloogiaga, vaid innustada uuenduslikkust ja mitmesuguste juba toimivate tehnoloogiate vahelist täiendavust, nagu hübriidsõidukite ja vähese CO₂ heitega kütuste kombineeritud kasutus. Lisaks oleks Euroopa tasandi ühtne põhimõte (nn universaalne lahendus) küsitav liikmesriikide endi ja nende vahelise suure majandusliku, sotsiaalse, geograafilise ja taristute mitmekesisuse tõttu, samal ajal kui üksteist täiendavate tehnoloogiate mitmekesisus võimaldab igal piirkonnal panna paika lahendused, mis on heitkoguste vähendamiseks kõige sobivamad.

Muudatusettepanek 14

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 10 b (uus)

(10b) Lisaks käesoleva määruse eesmärgile suurendada heiteta sõidukite kättesaadavust ja kasutuselevõttu tuleks kehtestada CO₂ paranduskoefitsient, võtmaks igakülgselt arvesse CO₂-neutraalste kütuste, näiteks biokütuste, biogaasi, biomasskütuste ja sünteetiliste kütuste kasutamist, et hinnata registreeritud uute raskeveokite vastavust CO₂ heite vähendamise nõuetele.

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 11 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Ajakohastatud uue tööstusstrateegiaga¹⁴ nähakse ette rohe- ja digipöörde juhiste koostamine koostöös tööstussektori, avaliku sektori asutuste, sotsiaalpartnerite ja muude sidusrühmadega. Seega töötatakse autotööstuse väärtusahelas toimuva üleminekuga seoses välja üleminekukava liikuvuse ökosüsteemi jaoks. Selles kavas pööratakse erilist tähelepanu autotööstuse tarneahelas tegutsevatele väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele ning sotsiaalpartneritega konsulteerimisele, sealhulgas liikmesriikide tasandil, ning tuginetakse Euroopa oskuste tegevuskavale, sealhulgas sellistele algatustele nagu oskuste pakt, et kaasata erasektor ja muud sidusrühmad rohe- ja digipöördega seonduvasse Euroopa tööjõu täiendus- ja ümberõppesse, ning talendiotsingumehhanism, mis kuulub ELi piirkondades talentide rakendamist käsitleva algatuse raamesse. Kavast käsitletakse ka asjakohaseid Euroopa ja riikliku tasandi meetmeid ja stiimuleid, et edendada heiteta sõidukite taskukohasust. Näiteks võib see sisaldada võimalust, et liikmesriigid saavad kasutada kavandatud kliimameetmete sotsiaalfondi, et aidata mikroettevõtjatel soetada heiteta veokeid.

¹⁴ Komisjoni teatis „2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda“ (COM(2021) 350 final, 5. mai 2021).

Muudatusettepanek

Ajakohastatud uue tööstusstrateegiaga¹⁴ nähakse ette rohe- ja digipöörde juhiste koostamine koostöös tööstussektori, avaliku sektori asutuste, sotsiaalpartnerite ja muude sidusrühmadega. Seega töötatakse autotööstuse väärtusahelas toimuva üleminekuga seoses välja üleminekukava liikuvuse ökosüsteemi jaoks. Selles kavast pööratakse erilist tähelepanu autotööstuse tarneahelas tegutsevatele väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele ning sotsiaalpartneritega konsulteerimisele, sealhulgas liikmesriikide tasandil, ning tuginetakse Euroopa oskuste tegevuskavale, sealhulgas sellistele algatustele nagu oskuste pakt, et kaasata erasektor ja muud sidusrühmad rohe- ja digipöördega seonduvasse Euroopa tööjõu täiendus- ja ümberõppesse, ning talendiotsingumehhanism, mis kuulub ELi piirkondades talentide rakendamist käsitleva algatuse raamesse. Kavast käsitletakse ka asjakohaseid Euroopa ja riikliku tasandi meetmeid ja stiimuleid, et edendada heiteta sõidukite taskukohasust. Näiteks võib see sisaldada võimalust, et liikmesriigid saavad kasutada kavandatud kliimameetmete sotsiaalfondi, et aidata mikroettevõtjatel soetada heiteta veokeid.
Erilist tähelepanu tuleks pöörata ka mõjule, mida see üleminek avaldab VKEdele kogu tarneahelas.

¹⁴ Komisjoni teatis „2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda“ (COM(2021) 350 final, 5. mai 2021).

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(11a) Laadimis- ja tankimistaristu kiireks kasutuselevõtuks on vaja kvalifitseeritud paigaldajaid. Käesoleva määruse eesmärkide saavutamise keskmes on investeringud ümber- ja täiendusõppesse, mis tagavad veokite tootmise sektoris õiglase ülemineku.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12) Kogu liidu sõidukiparki hõlmavaid eesmärke tuleb täiendada vajaliku laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtmisega, nagu on kirjeldatud komisjoni ettepanekus alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva määruse kohta¹⁶.

(12) Kogu liidu sõidukiparki hõlmavaid eesmärke tuleb täiendada vajaliku **üldsusele juurdepääsetava** laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtmisega, nagu on kirjeldatud komisjoni ettepanekus alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva määruse kohta¹⁶. **Sama oluline on ka laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtt eravaldustes, näiteks eradepoodes ja logistikakeskustes, et tagada üleöö ja sihtkohas toimuv laadimine. On äärmiselt tähtis, et ühtki Euroopa piirkonda ei jäetaks kõrvale ning et alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu piirkondlikke erinevusi käsitletakse igakülgselt, eelkõige vähem arenenud piirkondades või spetsiifiliste vajaduste ja -tingimustega piirkondades, näiteks maapiirkondades ja hõredalt asustatud piirkondades, kaugemates ja äärepoolseimates piirkondades, saartel ja mägipiirkondades. See avalik ja eravaldustes asuvate laadimis- ja tanklate võrk võimaldab tootjatel saavutada**

CO₂ heite vähendamise eesmärgid.

¹⁶ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (COM(2021) 559 final, 14. juuli 2021).

¹⁶ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (COM(2021) 559 final, 14. juuli 2021).

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12a) Alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu piisav kasutuselevõtmine on heiteta ja vähese heitega sõidukite turu arengu ning seeläbi käesoleva määruse edukuse vaieldamatu eeldus; seetõttu peaks käesoleva määruse kohaste heitkoguste vähendamise eesmärgi, sh vahe-eesmärgi, suurendama käsikäes nende kasutuselevõtu eesmärkide suurendamisega, mis kehtestatakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu direktiivi läbivaatamisel; seetõttu on äärmiselt tähtis, et jätkataks ja suurendataks investeringuid sellise taristu kasutuselevõtuks. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleks liikmesriike piisavalt toetada ja aidata, kuna neil tekivad märkimisväärsed investeerimisvajadused aastakümnenähtaval, mil nende maksukahju ja maksutulude siirded alternatiivkütustele suurenevad. Sellepärast on vaja rõhutada, et tankimise küsimus on lahutamatu seotud sõidukite autonoomsusega, sest mida suurem see on, seda väiksema sagedusega on vaja tankida, ning seetõttu peaks komisjon võtma arvesse tehnoloogilist arengut, eeskätt akude autonoomsuse seisukohast, mis mõjutab taristu kasutuselevõttu.

Muudatusettepanek 19

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 12 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(12b) Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitlevas määruses sätestatud raskeveokite laadimistaristu miinimumnõuded ei pruugi vastata rangematele CO₂ heite normidele. Seetõttu on ülitähtis, et ELi ja riiklike rahastamisvahendite eraldamisel toetataks esmalt alternatiivkütuste taristuprojektide edasist arendamist.

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(13) Kliimaneutraalsusele üleminek nõuab märkimisväärseid investeeringuid elektrivõrkudesse, sealhulgas nende võimsuse ja vastupidavuse parandamiseks, energia paremaks salvestamiseks ning täiendavate ühenduste tegemiseks. Mis puudutab raskeveokeid, siis artiklis 3a 2030. aastaks soovitatud sihttasemete puhul on heiteta sõidukite osakaal kõigist teedel liikuvatest sõidukitest ning sektori elektritarbimine endiselt piiratud. Seega on endiselt piiratud ka sellega seotud mõju elektrivõrgule.

(13) Akutoitega elektri-, kütuseelemendi- ja muude vesinikkütusega sõidukite kasutuselevõtt nõuab kahtlemata märkimisväärseid investeeringuid elektrivõrkudesse, sealhulgas nende võimsuse ja vastupidavuse parandamiseks, energia paremaks salvestamiseks ning täiendavate ühenduste tegemiseks, ja käitumise kohandamist, et tulla varustuskindlust ohutu seadmata toime tippnõudlusega.

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(13a) Heiteta raskeveokite turule viimine sõltub tingimustest, mis võimaldavad maanteeveoettevõtjatel käitada sõidukeid sujuvalt ja kasumlikumalt kui tavalisi diiselveokeid. Laadimis- ja tankimistaristu kättesaadavus, tulemuslikud CO₂ heite hinnastamise meetmed, sh CO₂ heite alusel eristatud teekasutusmaksud, on üliolulised eeltingimused, mis ei sõltu sõidukitootjate otsesest kontrollist. Seetõttu tuleks igal aastal jälgida kõige tähtsamate eeltingimuste seis. Kui leitakse, et üks või mitu eeltingimust ei ole kooskõlas sõidukitootjatele kehtestatud CO₂ heite sihttasemetega, tuleks sihttasemed läbi vaadata ja sõidukitootjatele määratavatest rahalistest karistustest (ülemäärase CO₂ heite eritasu) loobuda.

Muudatusettepanek 22

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(13b) Teatavad eeltingimused, mis võimaldavad maanteeveoettevõtjatel heiteta raskeveokeid sujuvalt käitada, on selliste sõidukite varajaseks turuleviimiseks väga olulised. Seepärast tuleks korrapäraselt jälgida ja käesoleva määruse läbivaatamisel arvesse võtta kõige olulisemaid eeltingimusi, nagu võrgu optimaalne võimsus, salvestamine, laadimis- ja tankimistaristu ning tõhusad CO₂ heite maksustamise meetmed.

Muudatusettepanek 23

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14**

Komisjoni ettepanek

(14) Tootjatele tuleks võimaldada piisavat paindlikkust oma sõidukipargi järkjärgulisel kohandamisel, et tagada üleminek heiteta sõidukitele kulutõhusal viisil, **ning** seepärast on asjakohane jätkata sihttasemete vähendamist viieaastaste etappide kaupa.

Muudatusettepanek

(14) Tootjatele tuleks võimaldada piisavat paindlikkust oma sõidukipargi järkjärgulisel kohandamisel, et tagada üleminek heiteta **ja vähese heitega** sõidukitele kulutõhusal viisil. **Järjest nõudlikumad heitkoguste vähendamise eesmärgid on suurendanud nõuete täitmisega seotud tootjate kulusid.** Seepärast on asjakohane jätkata sihttasemete vähendamist viieaastaste etappide kaupa.

Muudatusettepanek 24

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14a) Käesoleva määruse eesmärk on kiirendada tehnoloogianeutraalsuse põhimõtte alusel üleminekut CO₂-neutraalsele liikuvusele. Lisaks pingutustele, mille eesmärk on suurendada heiteta sõidukite kättesaadavust, võetakse kasutusele CO₂ heite paranduskoefitsiendil põhinev mehhanism, võtmaks igakülgset arvesse kestlike taastuvtoorainest toodetud transpordikütuste kasutamist, et hinnata registreeritud uute raskeveokite CO₂ heite vähendamise nõuetele vastavust. Käesoleva määruse eesmärk on kiirendada tehnoloogianeutraalsuse põhimõtte alusel üleminekut CO₂-neutraalsele liikuvusele. Lisaks pingutustele, mille eesmärk on suurendada heiteta sõidukite kättesaadavust, võetakse kasutusele CO₂ heite paranduskoefitsiendil põhinev mehhanism, võtmaks igakülgset arvesse kestlike taastuvtoorainest toodetud transpordikütuste kasutamist, et hinnata registreeritud uute raskeveokite CO₂ heite vähendamise nõuetele

vastavust.

Muudatusettepanek 25

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 14 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14b) Käesoleva määruse eesmärk on kiirendada tehnoloogianeutraalsuse põhimõtte alusel üleminekut CO₂-neutraalsele liikuvusele. Lisaks pingutustele, mille eesmärk on suurendada heiteta sõidukite kättesaadavust, võetakse kasutusele CO₂ heite paranduskoefitsiendil põhinev mehhanism, võtmaks igakülgset arvesse kestlike taastuvtoorainest toodetud transpordikütuste kasutamist, et hinnata registreeritud uute raskeveokite CO₂ heite vähendamise nõuetele vastavust.

Muudatusettepanek 26

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 14 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14c) Erinevalt sõiduautode sektorist on tarbesõidukid kaupade ja inimeste liikumiseks hädavajalikud ja paindlikud vahendid ning need on Euroopa majanduse jaoks eluliselt tähtsad. Taskukohasus kliendi jaoks, väiksemad sõiduulatused, pikad laadimisajad ja vähene laadimisvõimsus on elemendid, mis võivad takistada kiiret üleminekut heitevabadele tehnoloogiatele.

Muudatusettepanek 27

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14 d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14d) Tuleb töötada välja kõik peamised eeltingimused, et toetada kiiret üleminekut heitevabale majandusele. Need olulised eeltingimused hõlmavad tarbijatele piisavate ressursside pakkumist, et kaotada tavapäraste sõidukite hinnaerinevused ning tagada piisavalt tihe ja raskeveokite jaoks sobiv laadimis- ja tankimistaristu.

Muudatusettepanek 28

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14e) Rohepöörde puhul tuleks arvesse võtta ka sotsiaalse mõõtme olulisust, tagamaks et uued tehnoloogiad ei mõjutaks kõigi jaoks taskukohasust ega juurdepääsetavust. Raskeveokite uute CO₂ normide vastuvõtmisel on oluline võtta arvesse ka rohepöörde märkimisväärseid majanduslikke ja sotsiaalseid tagajärgi ning vajadust tagada tööhõive ja säilitada liidu tööstuse konkurentsivõime.

Muudatusettepanek 29

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14 f (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(14f) Seejuures tuleks eelkõige arvesse võtta mõju, mida see üleminek avaldab autotööstuse tarneahelas osalevatele mikro-, väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele (VKEd), ning mõjutatud

piirkondi ja kogukondi, mis võivad olla intensiivse autotööstuse kohalolu tõttu haavatavamad.

Muudatusettepanek 30

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek

(15) Kuna kogu sõidukipargi struktuur on heterogeenne, ei ole võimalik täielikult prognoosida, kas tehnoloogiline areng on kõigi nišikasutuste puhul piisavalt kiire tagamaks, et heiteta väljalasketoru tehnoloogia on elujõuline valik. Sealhulgas võivad olla kasutused (näiteks kaugveod **raskeveokiga** konkreetset tüüpi maastikul või konkreetsetes ilmastikutingimustes, bussid ja veoautod kriitilise tähtsusega turva- ja ohutusrakendustes), mida heiteta väljalasketoru tehnoloogiaga teostada ei saa. Kõnealused sõidukid peaksid kogu raskeveokipargist moodustama piiratud osa. Neil kaalutlustel tuleks **2040. aasta eesmärgis jätta veidi ruumi, et võtta arvesse tehnoloogia arengut, mis võib edaspidi toimuda.**

Muudatusettepanek

(15) Kuna kogu sõidukipargi struktuur on heterogeenne, ei ole võimalik täielikult prognoosida, kas tehnoloogiline areng on kõigi nišikasutuste puhul piisavalt kiire tagamaks, et heiteta väljalasketoru tehnoloogia on elujõuline valik. Sealhulgas võivad olla kasutused (näiteks kaugveod **üliraske veokiga** konkreetset tüüpi maastikul või konkreetsetes ilmastikutingimustes, bussid ja veoautod kriitilise tähtsusega turva- ja ohutusrakendustes), mida heiteta väljalasketoru tehnoloogiaga teostada ei saa. Kõnealused sõidukid peaksid kogu raskeveokipargist moodustama piiratud osa. Neil kaalutlustel tuleks **käesoleva määruse muutmisel eesmärkide võimalikul läbivaatamisel võtta arvesse nende sõidukite tehnoloogilist arengut. Tähtis on hinnata raskeveokite kogu olelusringi kestel tekkivat CO₂ heidet liidu tasandil. Selleks peaks komisjon hiljemalt üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist hindama võimalust koostada ühtne liidu metoodika liidu turule viidud raskeveokite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO₂ heite hindamiseks ja asjaomaste andmete järjepidevaks esitamiseks. Komisjon peaks võtma järelmeetmeid, sealhulgas esitama vajaduse korral seadusandlikud ettepanekud.**

Muudatusettepanek 31

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15a) Eriti rasked autorongid on sõidukid, mille mass ületab standardmassi ja sageli ka mõõtmeid. Võrreldes keskmiste ELi veokitega on nad energiatõhusamad ja tänu suuremale kandevõimele on nende suhteline kütusekulu väiksem. Praeguses raskeveokite CO₂ heite sihttasemetega seotud arvutusvalemis seda aga arvesse ei võeta. Selle parandamiseks ja eriti raskete autorongide heite realistlikumaks kajastamiseks tuleks arvutusvalemit sellele vastavalt muuta.

Muudatusettepanek 32

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15b) Pärast sidusrühmadega konsulteerimist peaks komisjon hiljemalt üks aasta pärast määruse jõustumist esitama ettepaneku selliste raskeveokite registreerimiseks, mis kasutavad üksnes CO₂-neutraalseid kütuseid, et tagada vastavus ELi õigusele ja liidu kliimaneutraalsuse eesmärgile.

Muudatusettepanek 33

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15c) CO₂-neutraalsed kütused, nagu biogaas, biokütused või sünteetilised kütused, võivad aidata CO₂ heidet märkimisväärselt vähendada ja parandada õhukvaliteeti juba praegu ning

need on üleminekus kesksel kohal. Samal ajal võivad need tulevikus olla osa lahendusest juhul, kui elektril või vesinikkütusel töötavaid veokeid ei ole võimalik toota.

Muudatusettepanek 34

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

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15d) Kuna märkimisväärne osa ELis toodetavatest veoautodest eksporditakse kogu maailma ja selles sektoris valitseb tugev rahvusvaheline konkurents, tuleb kaitsta ja tugevdada ülemaailmselt tegutsevate Euroopa tootjate ja tarnijate juhtpositsiooni selles tööstuses, järgides võimalikult suures ulatuses tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet, mis on hädavajalik innovatsiooni- ja konkurentsivõime tagamiseks.

Muudatusettepanek 35

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15e) Käesoleval õigusaktil on tähtis roll heiteta sõidukitele konkurentsieelise andmisel fossiilkütustel töötavate sõidukite ees, vähendades järk-järgult nendevahelisi majanduslikke erinevusi. Muudest ELi ja riiklikest õigusaktidest ning finantsmehhanismidest ja fondidest saadav piisav toetus on siiski ülioluline, et vähendada kulusid ja muuta heiteta transport äärmiselt tasuvaks.

Muudatusettepanek 36

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(17) Tulenevalt liidu sõidukipargi heite sihttasemete karmistamisest alates 2030. aastast peavad tootjad tooma liidu turule oluliselt rohkem heiteta sõidukeid. Seepärast ei täidaks heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism enam oma algset eesmärki ja ohustaks määruse (EL) 2019/1242 tulemuslikkust. Seega tuleks heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism alates 2030. aastast kaotada.

välja jäetud

Selgitus

Heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism jäetakse alles.

Muudatusettepanek 37

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 18**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(18) Määruse (EL) 2019/1242 artikli 15 lõike 4 kohaselt hinnati võimalust suunata ülemäärase heite eritasust saadav tulu sihtotstarbelisse fondi või asjaomasesse programmi ja jõuti järeldusele, et see suurendaks märkimisväärselt halduskoormust, kuid ei tooks üleminekuprotsessis autotööstusele otsest kasu. Seepärast tuleks ülemäärase heite eritasust saadavat tulu jätkuvalt kajastada tuluna liidu üldeelarves, nagu on sätestatud määruse (EL) 2019/1242 artikli 8 lõikes 4.

(18) Ülemäärase heite eritasust saadavat tulu tuleks kajastada kliimameetmete sotsiaalfondi eraldi eelarvereaal „autotööstussektori toetus“ sihtotstarbelise tuluna eesmärgiga tagada õiglane üleminek kliimanetraalsele majandusele, eelkõige leevendada autotööstuses toimuva ülemineku ebasoodsat mõju tööhõivele kõigis mõjutatud liikmesriikides, eriti neis piirkondades ja kogukondades, mida üleminek kõige rohkem mõjutab.

Muudatusettepanek 38

Ettepanek võtta vastu määrus

Põhjendus 21 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Nende sõidukite puhul, mis ei kuulu sõidukite tüübikinnitust reguleerivate õigusaktide kohaldamisalasse, näiteks põllumajandus- ja metsatraktorid, **relvajõududele kasutamiseks projekteeritud ja** ehitatud sõidukid ning roomikmasinad, ei ole CO₂-heide kindlaks määratud ning seepärast ei pea need sõidukid vastama käesoleva määrusega kehtestatud CO₂-heite sihttasemetele.

Muudatusettepanek

Nende sõidukite puhul, mis ei kuulu sõidukite tüübikinnitust reguleerivate õigusaktide kohaldamisalasse, näiteks põllumajandus- ja metsatraktorid, **relva- ja julgeolekujõududele kasutamiseks** ehitatud sõidukid ning roomikmasinad, ei ole CO₂-heide kindlaks määratud ning seepärast ei pea need sõidukid vastama käesoleva määrusega kehtestatud CO₂-heite sihttasemetele.

Muudatusettepanek 39

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21 – lõik 5

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

Eriotstarbeliste veokite, näiteks prügiautode, kallurite ja betoonisegurautode puhul ei peaks endiselt erandina tootjate keskmist CO₂ eriheidet arvutama. **Teisest küljest võiks heiteta ja vähese heitega eriotstarbelisi veokeid kasutada käesoleva määruse kohaldamisel ja selleks, et teha kindlaks, kas tootja järgib oma CO₂ eriheite sihttasemeid.**

Muudatusettepanek 40

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 23

Komisjoni ettepanek

(23) Seoses uue sõidukite ülekandmisega tootjate vahel ja erandi kehtestamisega sõidukite väiketootjatele tuleks määrusesse (EL) 2019/1242 lisada termini „seotud üksuste rühm“ määratlus, järgides kergsõidukeid käsitlevas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL)

Muudatusettepanek

välja jäetud

2019/631²⁰ kasutatud terminoloogiat.

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂ heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

Selgitus

Kavandatud ülekandemehhanismi rakendamine firmade vahel, kes vastavad „seotud üksuste rühma“ kriteeriumidele, tekitab võimalikke turumoonutusi, kuna sellest sättest saaksid kasu ainult mõned Euroopa tootjad. Lisaks looks meetod kaks võimalikku turgu valitsevat seisundit.

Muudatusettepanek 41

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 24

Komisjoni ettepanek

(24) Selleks et määrata kindlaks üksiktootjate kohustused, tuleks kogu liidu sõidukiparki hõlmavad, uute raskeveokite pargi jaoks määratud CO₂-heite vähendamise eesmärgid teisendada selliste allrühmade eriheite sihttasemeteks, mida kirjeldatakse nende koosseisus olevate sõidukite tehniliste omaduste alusel.

Muudatusettepanek

(24) Selleks et määrata kindlaks üksiktootjate kohustused, tuleks kogu liidu sõidukiparki hõlmavad, uute raskeveokite pargi jaoks määratud CO₂ heite vähendamise eesmärgid teisendada selliste allrühmade eriheite sihttasemeteks, mida kirjeldatakse nende koosseisus olevate sõidukite tehniliste omaduste alusel, **kuid arvesse tuleks teatavate sõidukirühmade tarnimise ja turule viimise võimalikke viivitusi, mida põhjustavad raskused mõningate komponentide tarnimisel, mille üle ei ole tootjal kontrolli.**

Selgitus

Tootjaid ei tohiks pidada vastutavaks, kui välised tarneraskused (nt seoses pooljuhtidega) aeglustavad teatavate sõidukimudelite turule laskmist ja mõjutavad seega keskkonnasõbralike raskeveokite tarnimist Euroopas.

Muudatusettepanek 42

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 27 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(27a) Madala põrandaga bussid, mis on registreeritud ainult II klassis, on projekteeritud linnadevahelisteks vedudeks ja neid saab selgelt eristada. Nende linnadevahelise kasutusotstarbega busside suhtes ei tohiks kohaldada linnabussidele kehtivat heiteta sõidukite nõuet. Selle asemel tuleks II klassi madala põrandaga sõidukeid käsitada kõrge põrandaga linnadevaheliste sõidukite ja bussidena.

Selgitus

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Muudatusettepanek 43

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(28) Heiteta ja vähese heite koefitsienti tuleks viimast korda kohaldada **2029.** aasta aruandlusperioodil, **sest seda ei peeta pärast nimetatud aega** heiteta sõidukite turulepääsu **soodustava stiimulina**

(28) Heiteta ja vähese heite koefitsienti tuleks viimast korda kohaldada **2039.** aasta aruandlusperioodil, **et jätkata** heiteta sõidukite turulepääsu **edendamist raskeveokite sektoris.**

vajalikuks.

Selgitus

Heiteta tehnoloogia turulejõudmine raskeveokite sektoris on ebakindel ja tihedalt seotud soodsate raamtingimuste olemasolu ja klientidepoolse heakskiiduga. Määrusega tuleks jätkuvalt ette näha mõningane paindlikkus, mis aitab sõidukitootjatel uusi heiteta sõidukeid reklaamida ja müüa. Seetõttu tuleks heiteta ja vähese heitega sõidukite koefitsiendi kohaldamist pikendada kogu käesoleva määruse kehtivuse ajaks.

Muudatusettepanek 44

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 30

Komisjoni ettepanek

(30) Selleks et tugevdada uue nullheitetehnoloogia väljatöötamist spetsialiseerunud väikestes ja keskmise suurusega ettevõtetes, peaks olema võimalik heiteta sõidukeid üle kanda ka selliste üksuste vahel, mis ei ole omavahel seotud.

Muudatusettepanek

(30) Selleks et tugevdada uue nullheitetehnoloogia väljatöötamist spetsialiseerunud väikestes ja keskmise suurusega ettevõtetes, peaks olema võimalik heiteta sõidukeid üle kanda ka selliste üksuste vahel, mis ei ole omavahel seotud, **ning kanda üle olemasolevaid sõidukeid, mis on moderniseeritud heiteta sõidukiteks. Olemasolevate sõidukite moderniseerimine on suurepärase võimalus kiirendada üleminekut heiteta liikuvusele kulu- ja ressursitõhusal viisil.**

Muudatusettepanek 45

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 42 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(42a) Käesoleva määruse eesmärk on kiirendada tehnoloogiliselt neutraalsel viisil üleminekut CO₂-neutraalsele liikuvusele. Lisaks pingutustele, mille eesmärk on suurendada heiteta sõidukite kättesaadavust, võetakse kasutusele CO₂ heite paranduskoefitsiendil põhinev mehhanism, võtmaks igakülgselt arvesse kestlike taastuvtoorainest toodetud

transpordikütuste, sh biokütuste, biomasskütuste ning muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud vedelate ja gaasiliste transpordikütuste kasutamist, et hinnata registreeritud uute raskeveokite CO₂ heite vähendamise nõuetele vastavust.

Muudatusettepanek 46

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 42 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(42b) Ülemineku kiirendamiseks võetakse kasutusele CO₂ heite paranduskoefitsiendil põhinev mehhanism, mis kajastab CO₂-mahukust ja CO₂-neutraalsete kütuste osakaalu.

Muudatusettepanek 47

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 42 c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(42c) Lisatakse uus CO₂-neutraalsete kütuste määratlus, et võimaldada direktiivis (EL) 2018/2001 määratletud taastuvkütuste, sealhulgas biokütuste, biogaasi, vedelate biokütuste, biomasskütuste ja muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste või ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste kasutamist.

Muudatusettepanek 48

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2 – alapunkt a
Määrus (EL) 2019/1242
Artikkel 2 – lõige 1 – punkt b**

Komisjoni ettepanek

b) N_1 , mis ei kuulu määruse (EL) 2019/631 kohaldamisalasse, N_2 ja N_3 ;

Muudatusettepanek

b) N_2 , mille suurim tehniliselt lubatud täismass on üle 5 tonni, ja N_3 ;

Muudatusettepanek 49

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2 – alapunkt a

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 2 – lõige 1 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ca) *Käesoleva määruse kohaldamisel kehtib see ka heiteta ja vähese heitega eriotstarbeliste veokite suhtes.*

Muudatusettepanek 50

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2 – alapunkt c

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 2 – lõige 4a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4a. *N_3 -kategooria sõidukirühmade 11, 12 ja 16 suhtes ei kohaldata käesoleva määruse artiklis 3a sätestatud CO_2 heite sihttasemeid.*

Muudatusettepanek 51

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt i

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 3 – punkt 23 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

23a) *„ CO_2 -neutraalne kütus“ – kõik kütused, mille puhul kasutatava kütuse (e(u)) heidet loetakse nulliks ja mis ei*

tekita seega heite netokogust ega CO₂ jalajälge ning mis vastavad tehnoloogianeutraalsuse põhimõttele ning direktiivis 2018/2001 ja sellega seotud delegeeritud õigusaktides sätestatud kestlikkuskriteeriumidele. Nende kütuste hulka kuuluvad biokütused, biogaas, vedelad biokütused, biomasskütused ja muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütused või ringlussevõetud süsinikupõhised kütused.

Muudatusettepanek 52

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt i
Määrus (EL) 2019/1242
Artikkel 3 – punkt 23 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

23b) „CO₂ heite paranduskoeffitsient“ – koeffitsient, millega korrigeeritakse nõuetele vastavuse hindamiseks sõidukite väljalasketoru CO₂ heidet, et kajastada kasvuhoonegaaside heite mahukust ja käesoleva määruse artikli 3 punktis 23a määratletud CO₂-neutraalsete kütuste osakaalu.

Muudatusettepanek 53

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4
Määrus (EL) 2019/124
Artikkel 3b – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

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

100 %.

**80 % ning jõudma turu ja eeltingimustega
kooskõlas järk-järgult 100 %-ni.**

Muudatusettepanek 54

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 3a – lõige 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

b) kõigi veokite allrühmade puhul
2030.–2034. aasta aruandlusperioodideks
30 % võrra;

Muudatusettepanek 55

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 3a – lõige 1 – punkt c

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

c) kõigi veokite allrühmade puhul
2035.–2039. aasta aruandlusperioodideks
50 % võrra;

Muudatusettepanek 56

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 3a – lõige 1 – punkt d

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

d) kõigi veokite allrühmade puhul
2040. aasta ja hilisemate aastate
aruandlusperioodideks **75 %** võrra.

Muudatusettepanek 57

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4
Määrus (EL) 2019/1242
Artikkel 3 c

Komisjoni ettepanek

Artikkel 3c

Muudatusettepanek

välja jäetud

Selgitus

Artikli 3c sisu ei ole riigihankeüksuste seisukohast selge. Riigihankeid ei tohiks muuta veelgi keerulisemaks olukorras, kus avaliku sektori asutused juba püüavad viia ellu rohepöoret. Kavandatud nõuded on ebaselged ja ebaproportsionaalsed riigihankeüksuste ülesannete ja volituste suhtes. Ühistranspordiasutustel on väga piiratud võimalused mõjutada näiteks tarnete usaldusväärset või varuosade kättesaadavust.

Muudatusettepanek 58

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 5
Määrus (EL) 2019/1242
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt a

Komisjoni ettepanek

a) tootja eelnenud aruandlusperioodil registreeritud uute raskeveokite kohta esitatud andmed ning

Muudatusettepanek

a) tootja eelnenud aruandlusperioodil registreeritud uute raskeveokite, **sealhulgas heiteta ja vähese heitega eriotstarbeliste veokite** kohta esitatud andmed ning

Muudatusettepanek 59

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõige 1 – punkt 5 a (uus)
Määrus (EL) 2019/1242
Artikkel 4 – lõige 1 – punkt b a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5a) Artikli 4 esimesele lõigule lisatakse punkt ba:

ba) I lisa lõike 7 (uus) kohaselt kindlaks määratud CO₂ heite paranduskoeffitsiendi

kohaldamine.

Muudatusettepanek 60

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 5 b (uus)
Määrus (EL) 2019/1242
Artikkel 4a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

5b) Ainult CO₂-neutraalseid kütuseid kasutavate raskeveokite registreerimise meetoodika

Lisatakse artikkel 4a:

Artikkel 4a

Pärast sidusrühmadega konsulteerimist töötab komisjon hiljemalt üks aasta pärast määruse jõustumist välja meetoodika selliste raskeveokite registreerimiseks, mis kasutavad üksnes CO₂-neutraalseid kütuseid, et tagada vastavus ELi õigusele ja liidu kliimanetraalsuse eesmärgile.

Muudatusettepanek 61

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 6 – alapunkt a
Määrus (EL) 2019/1242
Artikkel 5 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Alates 1. juulist 2020 ja seejärel igal järgmisel aruandlusperioodil **kuni 2029. aasta aruandlusperioodini** määrab komisjon iga tootja kohta kindlaks heiteta ja vähese heite koefitsiendi eelneval aruandlusperioodil.

Alates 1. juulist 2020 ja seejärel igal järgmisel aruandlusperioodil määrab komisjon iga tootja kohta kindlaks heiteta ja vähese heite koefitsiendi eelneval aruandlusperioodil.

Muudatusettepanek 62

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 6 – alapunkt c

Komisjoni ettepanek

4. Heiteta ja vähese heite koefitsient vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt **3** %. N-kategooria heiteta sõidukite (välja arvatud veokite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH sõidukid) osakaal kõnealus koefitsiendis vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt **1,5** %.

Muudatusettepanek 63

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 9 – alapunkt d

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 7 – lõige 1 – lõik 4

Komisjoni ettepanek

Aastate 2025–2039 aruandlusperioodidel omandatud heiteühikud ja heitevõlad kantakse olemasolu korral üle ühest aruandlusperioodist järgmisse. ***Heitevõla jääk tuleb likvideerida 2029., 2034. ja 2039. aasta aruandlusperioodil.***

Muudatusettepanek 64

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 11 – alapunkt c

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 8 – lõik 2 – punkt a

Komisjoni ettepanek

a) kui mõnel ***2025.–2028., 2030.–2033., 2035.–2038. aasta*** aruandlusperioodil ületab heiteühikute summa võrra vähendatud heitevõlgade summa artikli 7 lõike 1 kolmandas lõigus osutatud heitevõla piirmäära;

Muudatusettepanek

4. Heiteta ja vähese heite koefitsient vähendab tootja keskmist CO₂ eriheidet maksimaalselt **10** %. N-kategooria heiteta sõidukite (välja arvatud veokite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH sõidukid) osakaal kõnealus koefitsiendis vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt **3** %.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek

a) kui mõnel aruandlusperioodil ületab heiteühikute summa võrra vähendatud heitevõlgade summa artikli 7 lõike 1 kolmandas lõigus osutatud heitevõla piirmäära;

Muudatusettepanek 65

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 11 – alapunkt c

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 8 – lõik 2 – punkt b

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

b) kui 2029., 2034., 2039. ja 2040. aasta aruandlusperioodil on heiteühikute summa võrra vähendatud heitevõlgade summa positiivne;

välja jäetud

Selgitus

Võttes arvesse käesoleva määrusega ette nähtud äärmiselt suuri karistusi, tuleks tootjatele võimaldada paindlikkust nii heiteühikute kui ka heitevõlgade ülekandmisel, ilma et kehtestataks kohustust heitevõlad viie aasta jooksul likvideerida.

Muudatusettepanek 66

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 16

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 13f (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

4. Haldustrahvide summad kajastuvad **liidu üldeelarves** tuludena.

4. Haldustrahvide summad kajastuvad **kliimameetmete sotsiaalfondi eraldi eelarverea „autotööstussektori toetus“** tuludena.

Muudatusettepanek 67

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 18

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 15 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Komisjon vaatab **2028.** aastal läbi

Komisjon vaatab **hiljemalt 2027.** aastal

käesoleva määruse tulemuslikkuse ja mõju ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta.

läbi käesoleva määruse tulemuslikkuse ja mõju ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta.

Vajaduse korral lisatakse aruandele ettepanek käesoleva määruse muutmiseks. Komisjon esitab 31. detsembriks 2025 ja seejärel igal aastal Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande heiteta raskeveokite liidu turul kasutuselevõtu eeltingimuste seisu kohta. Selles aruandes hindab komisjon eelkõige järgmisi elemente:

a) heiteta raskeveokite registreerimine liikmesriikides;

b) raskeveokitele sobiva laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtt liikmesriikides;

c) CO₂ heite alusel eristatud teekasutusmaksude rakendamine liikmesriikides;

d) lubatud heitkoguse ühiku keskmise hinna tase maanteetranspordi uue heitkogustega kauplemise süsteemi alusel;

e) muud meetmed, millega toetatakse heiteta raskeveokite kasutuselevõttu.

Kui leitakse, et üks või mitu eeltingimust ei ole eelkõige punktide b, c või d alusel kooskõlas sõidukitootjatele käesoleva määruse artiklites 3a ja 3b sätestatud sihttasemetega, vaadatakse sihttasemed läbi ja käesoleva määruse artikli 8 kohasest ülemäärase CO₂ heite eritasust loobutakse.

Muudatusettepanek 68

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 18

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 15 – lõik 1 a (uus)

Komisjon avaldab nii pea kui võimalik ja hiljemalt 31. detsembril 2026 aruande, milles esitatakse ühine liidu metoodika turule lastud uute raskeveokite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO₂ heite hindamiseks ja asjaomaste andmete järjepidevaks esitamiseks. Komisjon edastab kõnealuse hinnangu Euroopa Parlamendile ja nõukogule, lisades sellele asjakohasel juhul järeelmeetmete ettepanekud, näiteks seadusandlikud ettepanekud.

Muudatusettepanek 69

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 19 – alapunkt a

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 17

Komisjoni ettepanek

Artiklis 3b, artikli 11 lõikes 2, artikli 13 lõike 4 teises lõigus, artikli 13c lõikes 3, artikli 13d lõikes 2, artikli 13e lõikes 4, artikli 13f lõikes 2 ja artikli 14 lõikes 1 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse jõustumise kuupäev seestütlevas käändes].;

Muudatusettepanek

Artiklis 3b, **artiklis 4a**, artikli 11 lõikes 2, artikli 13 lõike 4 teises lõigus, artikli 13c lõikes 3, artikli 13d lõikes 2, artikli 13e lõikes 4, artikli 13f lõikes 2 ja artikli 14 lõikes 1 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse jõustumise kuupäev seestütlevas käändes].;

Muudatusettepanek 70

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 19 – alapunkt a

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 17 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Artiklis 3b, artikli 11 lõikes 2, artikli 13 lõike 4 teises lõigus, artikli 13c lõikes 3, artikli 13d lõikes 2, artikli 13e lõikes 4,

Muudatusettepanek

„Artiklis 3b, artikli 11 lõikes 2, artikli 13 lõike 4 teises lõigus, artikli 13c lõikes 3, artikli 13d lõikes 2, artikli 13e lõikes 4,

artikli 13f lõikes 2 ja artikli 14 lõikes 1 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse jõustumise kuupäev seestütlevas käändes].;

artikli 13f lõikes 2 ja artikli 14 lõikes 1 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [väljaannete talitus, palun lisada käesoleva määruse jõustumise kuupäev seestütlevas käändes]“;

Komisjon võtab artikli 3b lõikes 2 osutatud delegeeritud õigusaktid vastu hiljemalt 18 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist.

Selgitus

Vajalik linnaliinibusside ostmisel kindluse tagamiseks.

Muudatusettepanek 71

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 19 – alapunkt b

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 17 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 11 lõikes 2, artikli 13 lõike 4 teises lõigus, artikli 13c lõikes 3, artikli 13d lõikes 2, artikli 13e lõikes 4, artikli 13f lõikes 2 ja artikli 14 lõikes 1 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta.;

Muudatusettepanek

Euroopa Parlament ja nõukogu võivad **artiklis 4a**, artikli 11 lõikes 2, artikli 13 lõike 4 teises lõigus, artikli 13c lõikes 3, artikli 13d lõikes 2, artikli 13e lõikes 4, artikli 13f lõikes 2 ja artikli 14 lõikes 1 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta.;

Selgitus

Komisjonile tehakse ülesandeks töötada nõuetele vastavuse tagamiseks välja meetodika CO₂-neutraalsete kütustega töötavate raskeveokite registreerimiseks.

Muudatusettepanek 72

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 19 – alapunkt c

Määrus (EL) 2019/1242

Artikkel 17 – lõik 6

Komisjoni ettepanek

c) lõikes 6 asendatakse tekst „Artikli 11 lõike 2, artikli 13 lõike 4 teise lõigu ja artikli 14 lõike 1“ tekstiga „Artikli 11 lõike 2, artikli 13 lõike 4 teise lõigu, artikli 13c lõike 3, artikli 13d lõike 2, artikli 13f lõike 2 ja artikli 14 lõike 1“.

Muudatusettepanek

c) lõikes 6 asendatakse tekst „Artikli 11 lõike 2, artikli 13 lõike 4 teise lõigu ja artikli 14 lõike 1“ tekstiga „Artikli **4a**, **artikli** 11 lõike 2, artikli 13 lõike 4 teise lõigu, artikli 13c lõike 3, artikli 13d lõike 2, artikli 13f lõike 2 ja artikli 14 lõike 1“.

Muudatusettepanek 73**Ettepanek võtta vastu määrus****I lisa – punkt 1 – alapunkt 1.1.2 – tabel**

<i>Komisjoni ettepanek</i>	
Määruse (EL) 2017/2400 I lisa kohane sõidukirühm	Käesoleva määruse kohaldamiseks määratud veokite allrühm (sg)
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3

34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE
<i>Muudatusettepanek</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Selgitus

Selle muudatusettepanekuga parandatakse kirjaviga. Määruse (EL) 2017/2400 I lisas esitatud sõidukirühm 35c oleks käesolevas määruses ekslikult omistatud kahele eri allrühmale 35-FE ja 39 FE. Selle asemel tuleks sõidukirühm 39c liigitada ainult veokite allrühma 39-FE.

Muudatusettepanek 74

Ettepanek võtta vastu määrus I lisa – punkt 1 – alapunkt 1.2

Sõidukikategooria	<i>Komisjoni ettepanek</i> Šassii konfiguratsioon	Eriotstarbeliste veokite kriteeriumid
N	Jäiga kerega Sadulveok	Üht järgmistest määruse (EL) 2018/858 I lisa 2. liites loetletud numbritest kasutatakse vastavustunnistuses kandes 38 märgitud kerekoodi täiendamiseks: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; Maksimumkiirus ei ületa 79 km/h

Muudatusettepanek

Sõidukikategooria	Šassii konfiguratsioon	Eriotstarbeliste veokite kriteeriumid
N	Jäiga kerega	Üht järgmistest määruse (EL) 2018/858 I lisa 2. liites loetletud numbritest kasutatakse vastavustunnistuses kandes 38 märgitud kerekoodi täiendamiseks: 09, 10, 15, 16, 17 , 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;

Selgitus

Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.

Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road

vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes

Muudatusettepanek 75

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 2 – alapunkt 2.1

Määrus (EL) 2019/1242

I lisa – punkt 2

Komisjoni ettepanek

1. Uue raskeveoki CO₂-eriheite arvutamine

Allrühma *sg* liigitatava uue raskeveoki *v* või selle esimese etapi sõiduki CO₂-eriheide (g/km) arvutatakse järgmise valemi alusel:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

kus

\sum_{mp} on summa üle kõigi tabelis 2 loetletud kasutusotstarvete *mp*;

sg on allrühm, kuhu uus raskeveok *v* on käesoleva lisa punkti 1 kohaselt liigitatud;

$W_{sg,mp}$ on punktides 2.1.1 kuni 2.1.3 esitatud kasutusotstarbe osatähtsus;

$CO2_{v,mp}$ on uue raskeveoki *v* CO₂-heide (g/km), mis on kasutusotstarbe *mp* jaoks kindlaks määratud ning millest on teatatud kooskõlas artiklitega 13a ja 13b ja mis on normaliseeritud kooskõlas III lisaga;

$CO2p_{v,mp}$ on uue raskeveoki *v* esimese etapi sõiduki CO₂-heide (g/km), mis on kasutusotstarbe *mp* jaoks kindlaks määratud ning millest on teatatud kooskõlas artiklitega 13a ja 13b;

Heiteta mootorsõidukite puhul määratakse $CO2_{v,mp}$ ja $CO2p_{v,mp}$ väärtuseks 0.

Muudatusettepanek

2.1 Uue raskeveoki CO₂-eriheite arvutamine

Allrühma *sg* liigitatava uue raskeveoki *v* või selle esimese etapi sõiduki CO₂-eriheide (g/km) arvutatakse järgmise valemi alusel:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

kus

\sum_{mp} on summa üle kõigi tabelis 2 loetletud kasutusotstarvete *mp*;

sg on allrühm, kuhu uus raskeveok *v* on käesoleva lisa punkti 1 kohaselt liigitatud;

$W_{sg,mp}$ on punktides 2.1.1 kuni 2.1.3 esitatud kasutusotstarbe osatähtsus;

$CO2_{v,mp}$ on uue raskeveoki *v* CO₂-heide (g/km), mis on kasutusotstarbe *mp*

jaoks kindlaks määratud ning millest on teatatud kooskõlas artiklitega 13a ja 13b ja mis on normaliseeritud kooskõlas III lisaga;

$CO_{2,v,mp}$ on uue raskeveoki v esimese etapi sõiduki CO_2 -heide (g/km), mis on kasutusotstarbe mp jaoks kindlaks määratud ning millest on teatatud kooskõlas artiklitega 13a ja 13b.

CCF_i on kasutatava kütuse või kütuste segu CO_2 heite paranduskoeffitsient, nagu on määratletud artikli 3 punktis 25 ja mis on arvatud käesoleva lisa punkti 7 kohaselt.

Heiteta mootorsõidukite puhul määratakse $CO_{2,v,mp}$ ja $CO_{2,v,mp}$ väärtuseks 0.

Muudatusettepanek 76

Ettepanek võtta vastu määrus I lisa – punkt 2 – alapunkt 2.1.1

<i>Komisjoni ettepanek</i>											
Veokite allrühm (sg)*	Kasutusotstarve (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
<i>Muudatusettepanek</i>											
Veokite allrühm (sg)*	Kasutusotstarve (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0

Selgitus

Kasutusotstarvete osatähtsust ($W_{sg,mp}$) rühmade 53 (keskmise suurusega kabiiniga veoautod) ja 54 puhul (keskmise suurusega kaubikud) muudetakse, et kajastada paremini nende sõidukite tüüpilist kasutust. Väliandmed näitavad tegelikult, et piirkondlikel vedudel on suurem osakaal võrreldes ajaga, mille need sõidukid kulutavad asulasisestele vedudele.

Muudatusettepanek 77

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 2 – alapunkt 2.2

<i>Komisjoni ettepanek</i>		<i>Muudatusettepanek</i>	
kus		kus	
Σ_v	on summa üle kõigi selliste allrühma sg kuuluvate ühe tootja uute raskeveokite, mille suhtes kohaldatakse artiklit 7b;	Σ_v	on summa üle kõigi selliste allrühma sg kuuluvate ühe tootja uute raskeveokite, <i>sealhulgas heiteta ja vähese heitega eriotstarbeliste veokite</i> , mille suhtes kohaldatakse artiklit 7b;
CO_{2v}	on uue raskeveoki v CO_2 -eriheide, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;	CO_{2v}	on uue raskeveoki v CO_2 -eriheide, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;
CO_{2p_v}	on uue raskeveoki v esimese etapi sõiduki CO_2 -eriheide, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;	CO_{2p_v}	on uue raskeveoki v esimese etapi sõiduki CO_2 -eriheide, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;
V_{sg}	on tootja uute raskeveokite arv allrühmas sg ;	V_{sg}	on tootja uute raskeveokite, <i>sealhulgas heiteta ja vähese heitega eriotstarbeliste veokite</i> arv allrühmas sg ;
$V_{pv_{sg}}$	on selliste uute raskeveokite arv allrühmas sg , mille puhul artikli 7b kohaselt võetakse punkti 2.2.3 kohase keskmise CO_2 -		

	eriheite arvutamisel arvesse nende esimese etapi sõidukite CO ₂ -heidet;	Vpv _{sg}	on selliste uute raskeveokite arv allrühmas sg, mille puhul artikli 7b kohaselt võetakse punkti 2.2.3 kohase keskmise CO ₂ -eriheite arvutamisel arvesse nende esimese etapi sõidukite CO ₂ -heidet;
PL _{sg}	on allrühma sg veokite keskmine kandevõime, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.5;		
PN _{sg}	on allrühma sg veokite keskmine reisijate arv, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.5.	PL _{sg}	on allrühma sg veokite keskmine kandevõime, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.5;
		PN _{sg}	on allrühma sg veokite keskmine reisijate arv, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.5.

Selgitus

Eriotstarbelised veokid tuleks käesoleva määruse kohaldamisalast jätkuvalt välja jätta. Teisest küljest tuleks käesoleva määruse kohaldamisala laiendada nii, et heiteta eriotstarbelisi veokeid saaks arvesse võtta aruandlusperioodil tootja CO₂ eriheite arvutamisel.

Muudatusettepanek 78

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 2 – alapunkt 2.3 – alapunkt 2.3.2 – lõik 1

<i>Komisjoni ettepanek</i>	<i>Muudatusettepanek</i>
2.3.2 Aruandlusperioodid 2025– 2029 [...]	2.3.2 Aruandlusperioodid alates 2025. aastast [...]

Selgitus

Tuleks märkida, et heiteta tehnoloogiate turuosa raskeveokite sektoris on endiselt ebakindel, sest see sõltub eeltingimuste olemasolust ja klientide heakskiidust. Määruses tuleks jätkuvalt pakkuda teatavat paindlikkust, et aidata sõidukitootjatel müüa uusi heiteta sõidukeid. Seetõttu

tuleks koefitsiendi ZLEV kehtivust pikendada määruse kehtivusajaks ning suurendada koefitsiendi ZLEV maksimaalset panust.

Muudatusettepanek 79

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 2 – alapunkt 2.3 – alapunkt 2.3.3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2.3.3 Aruandlusperioodid alates 2030. aastast

välja jäetud

ZLEV = 1

Muudatusettepanek 80

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 2 – alapunkt 2.4

Komisjoni ettepanek

[...]

kus

$V_{zev_{sg}}$ on tootja uute heiteta raskeveokite arv allrühmas *sg*;

$V_{pv_{sg}}$ on selliste uute raskeveokite arv allrühmas *sg*, mille puhul artikli 7b kohaselt võetakse punkti 2.2.3 kohase keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse nende esimese etapi sõidukite CO₂-heidet;

V_{sg} on tootja uute raskeveokite arv allrühmas *sg*;

V on tootja uute raskeveokite arv.

Muudatusettepanek

[...]

kus

$V_{zev_{sg}}$ on tootja uute heiteta raskeveokite arv allrühmas *sg*;

$V_{pv_{sg}}$ on selliste uute raskeveokite arv allrühmas *sg*, mille puhul artikli 7b kohaselt võetakse punkti 2.2.3 kohase keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse nende esimese etapi sõidukite CO₂-heidet;

V_{sg} on tootja uute raskeveokite, **sealhulgas heiteta ja vähese heitega eriotstarbeliste veokite** arv allrühmas *sg*;

V on tootja uute raskeveokite, **sealhulgas heiteta ja vähese heitega**

eriotstarbeliste veokite arv.

Selgitus

Eriotstarbelised veokid tuleks käesoleva määruse kohaldamisalast jätkuvalt välja jätta. Siiski lastakse heiteta tehnoloogia puhul need sõidukid esimesena turule (näiteks olmejäätmete kogumiseks). Sel eesmärgil tuleks määruse kohaldamisala laiendada nii, et heiteta eriotstarbelisi veokeid saaks arvesse võtta aruandlusperioodil tootja CO₂ eriheite arvutamisel.

Muudatusettepanek 81

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 2 – alapunkt 2.7

Komisjoni ettepanek

2.7. Tootjate keskmised CO₂-erihteid, millele on osutatud artiklis 4

Iga tootja jaoks arvutatakse keskmine CO₂-eriheide järgmiselt:

2.7.1. 2019.–2029. aasta aruandlusperioodidel:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Aruandlusperioodidel alates 2025. aastast:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kus

\sum_{sg}	on summa üle kõigi nende allrühmade, mida võetakse arvesse konkreetse keskmise CO ₂ eriheite arvutamisel kooskõlas punktiga 4.2;
$ZLEV$	on kindlaks määratud punktis 2.3;
$share_{sg}$	on kindlaks määratud punktis 2.4;
zev_{sg}	on kindlaks määratud punktis 2.4;
pv_{sg}	on kindlaks määratud punktis 2.4;
MPW_{sg}	on kindlaks määratud punktis 2.6;
$avgCO2_{sg}$	on kindlaks määratud punktis 2.2;
$avgCO2p_{sg}$	on kindlaks määratud punktis 2.2;
$rCO2_{sg}$	on kindlaks määratud punktis 3.1.2.

Muudatusettepanek

Tootjate keskmised CO₂-erihteid, millele on osutatud artiklis 4

Iga tootja jaoks arvutatakse keskmine CO₂ eriheide järgmiselt:

2.7.1. 2019.–2029. aasta aruandlusperioodidel:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Aruandlusperioodidel alates 2025. aastast:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + a_{sg} \times avgCO2_{sg} \times$$

$share_{sgEHC}$)

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

kus

\sum_{sg} on summa üle kõigi nende allrühmade, mida võetakse arvesse konkreetse keskmise CO₂ eriheite arvutamisel kooskõlas punktiga 4.2;

$ZLEV$ on kindlaks määratud punktis 2.3;

$share_{sg}$ on kindlaks määratud punktis 2.4;

zev_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.4;

pv_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.4;

MPW_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.6;

$avgCO2_{sg}$ on kindlaks määratud punktis 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ on kindlaks määratud punktis 2.2;

$rCO2_{sg}$ on kindlaks määratud punktis 3.1.2.

$share_{sgEHC}$ on tootja selliste uute N₃-kategooria raskeveokite osakaal allrühmas sg, mida on lubatud kasutada eriti raskes autorongis (EHC);

α_{sg} on kompensatsioonikoefitsient, millega kohandatakse eriti raske autorongi suurema kandevõime mõju tootja veokitele sõltuvalt keskmisest autorongi suurimast lubatud massist kasutuses, kasutades järgmiste valemite tulemuste kaalutud väärtust:

$\alpha_{sg} =$ 1 + (-3/5*avgGVWsg comb 8x4-30)/100, 8x4 EHC veokite puhul

$\alpha_{sg} =$ 1 + (-3/5*avgGVWsg comb other+19)/100, muude EHC veokite puhul

$avgGVW_{sg comb}$ on allrühma sg kuuluvate asjaomaste EHC veokite tootjaspetsiifiline keskmine autorongi suurim lubatud mass kasutuses (tonnides) registreerimisriigis, kui on täidetud järgmine tingimus:

CO₂ heite arvutamisel käsitatakse käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvat veokit eriti raske autorongi osana, kui veok kuulub N₃-kategooriasse ja autorongi suurim lubatud

mass kasutuses on registreerimisriigis üle 60 tonni ning sellest on teatatud vastavalt IV lisa A osa punktile r.

Muudatusettepanek 82

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 3 – alapunkt 4.2 – tabel

<i>Komisjoni ettepanek</i>	
Allrühmade suhtes kohaldatavad võrdlusperioodid	
Veokite allrühmade suhtes kohaldatakse võrdlusperioodidena järgmisi aruandlusperioode:	
Veokite allrühm <i>sg</i>	Võrdlusperioodina kohaldatava aruandlusperioodi aasta
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Kõik muud	2025
<i>Muudatusettepanek</i>	
Allrühmade suhtes kohaldatavad võrdlusperioodid	
Veokite allrühmade suhtes kohaldatakse võrdlusperioodidena järgmisi aruandlusperioode:	
Veokite allrühm <i>sg</i>	Võrdlusperioodina kohaldatava aruandlusperioodi aasta
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<i>1s, 1, 2, 3, 11, 12, 16</i>	2020
Kõik muud	2025

Muudatusettepanek 83

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 4 – alapunkt 4.2

Komisjoni ettepanek

4.2 Veokite allrühmad, mida võetakse arvesse tootjate keskmise CO₂-eriheite ja eriheite sihttaseme arvutamisel

CO₂-eriheite $CO_2(X)$, eriheite sihttaseme $T(X)$ ja CO₂-heite trajektoori $ET(X)_Y$ arvutamisel võetakse arvesse järgmisi allrühmi *sg*:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
Veokite allrühmad, milles suhtes kohaldatakse CO ₂ -heite sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike 1 punktiga a	Kaubaveoks ettenähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse CO ₂ -heite sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike 1 punktidega b, c ja d ning lõikega 3	Inimeste veoks ettenähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse CO ₂ -heite sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike 1 punktidega b, c ja d	Inimeste veoks ettenähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse heiteta sõidukite eesmärki kooskõlas artikliga 3b
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Kõik punktides 1.1.1 ja 1.1.3 osutatud veokite allrühmad	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE

Muudatusettepanek

4.2 Veokite allrühmad, mida võetakse arvesse tootjate keskmise CO₂-eriheite ja eriheite sihttaseme arvutamisel

CO₂-eriheite $CO_2(X)$, eriheite sihttaseme $T(X)$ ja CO₂-heite trajektoori $ET(X)_Y$ arvutamisel võetakse arvesse järgmisi allrühmi sg:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
Veokite allrühmad, milles suhtes kohaldatakse CO ₂ -heite sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike 1 punktiga a	Kaubaveoks ettenähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse CO ₂ -heite sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike 1 punktidega b, c ja d ning lõikega 3	Inimeste veoks ettenähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse CO ₂ -heite sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike 1 punktidega b, c ja d	Inimeste veoks ettenähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse heiteta sõidukite eesmärki kooskõlas artikliga 3b

4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Kõik punktides 1.1.1 ja 1.1.3 osutatud veokite allrühmad	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE
--	--	---	--

Selgitus

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.

Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.

Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Muudatusettepanek 84

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 4 – alapunkt 4.3.1 – tabel

Komisjoni ettepanek

CO ₂ -heite vähendamise eesmärgid rf_{sg} ja rfp_{sg}					
Allrühmad sg	Järgmiste aastate aruandlusperioodid:				
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Alates aastast 2040
Keskmise suurusega veoautod	53, 54	0	43%	64%	90%
Rasked veoautod > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Rasked veoautod > 16 t, teljekonfiguratsioonid	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD,	15%	43%	64%	90%

ega 4×2 ja 6×4	10-LH				
Rasked veoautod > 16 t, spetsiifiliste teljekonfiguratsioonid ega	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Kaugbussid <i>ja linnadevahelised bussid</i> (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43%	64%	90%
Kaugbusside esimese etapi sõidukid (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Haagised		0	7,5%	7,5%	7,5%
Poolhaagised		0	15%	15%	15%

Muudatusettepanek

CO ₂ -heite vähendamise eesmärgid rf_{sg} ja rfp_{sg}					
Allrühmad sg	Järgmiste aastate aruandlusperioodid:				
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Alates aastast 2040
Keskmise suurusega veoautod	53, 54	0	15%	50%	70%
Rasked veoautod > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	30%	50%	70%
Rasked veoautod > 16 t, teljekonfiguratsioonid ega 4×2 ja 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	30%	50%	70%
Rasked veoautod, > 16 t, spetsiifiliste teljekonfiguratsioonid ega	11, 12, 16	0	30%	50%	70%
Kaugbussid (rf_{sg})	32-C2, 32-	0	15%	50%	70%

	C3, 32-DD, 34-C2, 34- C3, 34-DD				
Kaugbusside esimese etapi sõidukid (<i>rfp_{sg}</i>)	32-C2, 32- C3, 32-DD, 34-C2, 34- C3, 34-DD	0	15%	50%	70%
Haagised		0	7,5%	7,5%	7,5%
Poolhaagised		0	15%	15%	15%

Selgitus

Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.

In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

Muudatusettepanek 85

Ettepanek võtta vastu määrus

I lisa – punkt 4 – alapunkt 4.3.2 – tabel

Komisjoni ettepanek					
Heiteta sõidukite kohustuslikud osakaalud zevM _{sg}					
Allrühmad <i>sg</i>		Järgmiste aastate aruandlusperioodid:			
		enne 2030. aastat	2030–2034	2035–2039	Alates aastast 2040
Rasked linnabussid	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-	0	100%	100%	100%

	L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2				
<i>Muudatusettepanek</i>					
Heiteta sõidukite kohustuslikud osakaalud zevM _{sg}					
Allrühmad _{sg}	Järgmiste aastate aruandlusperioodid:				
		enne 2030. aastat	2030–2034	2035–2039	Alates aastast 2040
Ranked linnabussid	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	80%	100%	100%

Selgitus

A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.

In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.

Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban buses and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment

Muudatusettepanek 86

Ettepanek võtta vastu määrus I lisa – punkt 7 (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7. CO₂ HEITE PARANDUSKOEFIITSIENDI (CCF) ARVUTAMINE

Iga kütuse või kütuste segu *i* puhul arvutatakse CCF järgmise meetodi kohaselt:

7.1 CO₂-neutraalsete kütuste puhul, nagu on kindlaks määratud artikli 3 punktis 25 ja mida kasutatakse kooskõlas artikliga 4, CCF_{*i*} = 1.

7.2 Muude kui CO₂-neutraalsete kütuste puhul CCF_{*i*} = 0.

7.3 CO₂-neutraalsete kütuste ja muude kui CO₂-neutraalsete kütuste segude puhul arvutatakse CCF järgmise valemi alusel:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

kus:

CCF_{*i*} on tava- ja CO₂-neutraalse kütuse konkreetse segu *i* CO₂-heite paranduskoefitsient;

SHARES_{*n,i*} on andmebaasis Shares esitatud taastuvkütuste osakaal, millele on osutatud viimasel kättesaadaval aruandlusperioodil *n* ja mis on arvutatud kõigi ELi liikmesriikide keskmise osakaaluna;

SHARES_{*n-1,i*} on andmebaasis Shares esitatud taastuvkütuse *i* osakaal, millele on osutatud eelviimasel kättesaadaval aruandlusperioodil *n* ja mis on arvutatud kõigi ELi liikmesriikide keskmise osakaaluna.

Andmebaas Shares on kättesaadav aadressil:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>

Selgitus

Määrusega tuleks kehtestada kestlikele kütustele kindel ja läbipaistev CO₂ heite paranduskoefitsient. See ei muudaks käesoleva määruse üldist käsitust, kuid aitab lahendada üksnes väljalasketorust väljuvale heitele keskenduvat käsitust ja tunnistada sõidukite ja nende kasutatavate kütuste tegelikku kasvuhoonegaaside CO₂ jalajälge.

Muudatusettepanek 87

Ettepanek võtta vastu määrus

III lisa – punkt 1 – lõik 2 – alalõik 9

Komisjoni ettepanek

on uue raskeveoki v **või selle esimese etapi sõiduki** CO₂-heide (g/km), mis on kasutusotstarbe mp jaoks kindlaks määratud ning millest on teatatud kooskõlas artiklitega 13a ja 13b;

Muudatusettepanek

on uue raskeveoki v CO₂-heide (g/km), mis on kasutusotstarbe mp jaoks kindlaks määratud ning millest on teatatud kooskõlas artiklitega 13a ja 13b;

Selgitus

Selle muudatusettepanekuga parandatakse veeremi tüüpi, III lisa aruande CO₂_v_mp määratlus peaks viitama ainult komplekteeritud sõidukile. Primaarsõidukite CO₂ heidet ei korrigeerita vastavalt nende reisijate arvule, sest kõiki teatavasse alarühma kuuluvaid esimese etapi sõidukeid modelleeritakse sama reisijate arvuga. See on nähtav ka I lisa punktis 2.1 esitatud CO₂p_v_mp määratlustest, milles ei viidata korrigeerimiseks III lisale.

Muudatusettepanek 88

Ettepanek võtta vastu määrus
IV lisa – A osa – punkt q a (uus)
Määrus (EL) 2019/1242
IV lisa – punkt 2 qa (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

qa) I lisa punktis 2.7.2. osutatud eriti raske autorongi N₃-kategooria veoki täismass veoki registreerimise riigis, kui veok on ühendatud ühe või mitme pool- või täishaagisega;

NÕUANDVA KOMISJONI MENETLUS

Pealkiri	Määruse (EL) 2019/1242 muutmise seoses uute raskeveokite CO ₂ heite normide karmistamisega ja aruandekohustuste lõimimisega ning määruse (EL) 2018/956 kehtetuks tunnistamine
Viited	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	ENVI 29.3.2023
Arvamuse esitajad istungil teada andmise kuupäev	TRAN 29.3.2023
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Andris Ameriks 19.4.2023
Läbivaatamine parlamendikomisjonis	24.5.2023
Vastuvõtmise kuupäev	19.9.2023
Lõpphääletuse tulemus	+: 29 –: 11 0: 3
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 209 lg 7)	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu