EUROOPA
KOMISJON

Strasbourg, 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 seoses uute kergsõidukite CO_2-heite normide ja sõidukite märgistamisega ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/94/EÜ

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

EL tunnistab, et kliimamuutused on eksistentsiaalne oht, mis on tihedalt seotud ülemaailmse julgeoleku, rahu ja kestliku arenguga. Kliimamuutustega tegelemine annab võimaluse suurendada ühtaegu ELi konkurentsivõimet ja sõltumatust. EL on võtnud kohustuse vähendada oma majanduse kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus. Komisjon tegi ka ettepaneku muuta Euroopa kliimamäärust, milles on sätestatud eesmärk vähendada 2040. aastaks heidet 90 %[1]. Nii nõukogu kui ka Euroopa Parlament on võtnud seisukoha ettepaneku suhtes, mis on praegu kaasotsustamismenetluses.

Nagu on selgitatud ELi konkurentsivõime kompassis[2] ja puhta tööstuse kokkuleppes,[3] on süsinikuheite vähendamise poliitika majanduskasvu võimas mootor, kui see on hästi lõimitud tööstus-, konkurentsi-, majandus- ja kaubanduspoliitikaga.

Maanteetranspordi CO_2-heite vähendamine on kliimaneutraalsuse saavutamiseks hädavajalik. 2023. aastal moodustas see ligikaudu 30 % ELi üldisest CO_2 netoheitest (ja 24 % kasvuhoonegaaside heitest) ning on endiselt suurem kui 1990. aastal.

Määrus, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite (kaubikute) CO_2-heite normid,[4] on oluline osa ELi meetmetest, mille eesmärk on saavutada maanteetranspordi CO_2-heite vähendamine. See suunab järkjärgulist üleminekut heiteta sõidukitele ja tagab kogu väärtusahela ulatuses investoritele pikaajalise kindluse ja prognoositavuse, andes ühtlasi piisavalt aega õiglaseks üleminekuks.

ELi autotööstuse panus SKPsse on üks triljon eurot ning tema arvele langeb kolmandik erasektori teadus- ja arendustegevuse investeeringutest ELis. Autotööstus pakub kolmele miljonile eurooplasele otsest ja kaudset tööhõivet töötlevas tööstuses. Kõnealune sektor, kus praegu toimuvad ülemaailmsed ja struktuursed muutused seoses puhtale energiale ülemineku ja digiüleminekuga. seisab silmitsi tõsiste konkurentsivõimeprobleemidega.

2025. aasta jaanuaris alustas komisjon sektoriga strateegilist dialoogi, et tegeleda nende probleemidega ning töötada välja konkreetsed strateegiad ja lahendused, et tagada Euroopas sellele olulisele tööstusharule kindel tulevik. Selle tulemusena võeti vastu Euroopa autotööstuse tegevuskava,[5] milles on esitatud konkreetsed meetmed, et aidata tagada Euroopa autotööstuse ülemaailmne konkurentsivõime ning säilitada Euroopa tugev tootmis- ja tööhõivebaas, viies põhivaldkonnas: 1) innovatsioon ja digiüleminek, 2) keskkonnahoidlik liikuvus, 3) konkurentsivõime ja tarneahela vastupanuvõime, 4) oskused ja sotsiaalne mõõde ning 5) võrdsed võimalused ja ettevõtluskeskkond.

---

1 Komisjoni ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik (COM(2025) 524 final, 2.7.2025).

2 Euroopa Komisjoni teatis „ELi konkurentsivõime kompass“ (COM(2025) 30 final, 29.1.2025).

3 Euroopa Komisjoni teatis „Puhta tööstuse kokkulepe – konkurentsivõime ja süsinikuheite vähendamise ühtne tegevuskava“ (COM(2025) 85 final, 26.2.2025).

4 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

5 Euroopa Komisjoni teatis „Euroopa autotööstuse tegevuskava“ (COM(2025) 95 final, 5.3.2025).

Eesmärkide saavutamiseks on tegevuskavas esitatud ligikaudu 50 põhimeedet. Nende hulgas on sõiduautode ja kaubikute CO_2-heite norme käsitleva määruse ja autode märgistamise direktiivi[6] läbivaatamine, et parandada tarbijate teavitamist ja hõlbustada kestlikke valikuid kooskõlas ELi kliima- ja keskkonnaeesmärkidega.

Kuna määruses sätestatud CO_2-heite sihttasemed muutuvad aja jooksul rangemaks, nõuab nõuete täitmine heiteta sõidukite laialdasemat kasutuselevõttu, kuna muud olemasolevad CO_2-heite vähendamise hoovad on vaid piiratud mõjuga ning neist üksi ei piisa praeguste ja tulevaste CO_2-heite sihttasemete saavutamiseks. Kuigi on oluline, et sihttasemed stimuleeriksid jätkuvalt üleminekut heitevabale liikuvusele ning looksid investeeringuteks kindluse ja prognoositavuse, võib nõuete täitmise tsükli vähene paindlikkus koos oluliste muutustega ülemaailmses majanduslikus ja regulatiivses olukorras tekitada ohu, et sõidukitootjad ei suuda nõudeid täita.

Tehnoloogianeutraalsust tuleb suurendada, kuna praegune õigusraamistik võib piirata jätkuvat uuendus- ja arendustegevust muude kui heitevabade jõuseadmete tehnoloogia valdkonnas, mis võib olla kasulik konkreetsetel kasutusjuhtudel ja/või üleminekuetapis. Heiteta kaubikute kasutuselevõtu tõkete tõttu, mis tingivad lühikeses perspektiivis nõudluse puudumise, seisavad probleemidega silmitsi iseäranis väikeste tarbesõidukite tootjad. Euroopa autotööstuse konkurentsivõime ja kestlikkuse suurendamiseks on asjakohane stimuleerida ELis toodetavate väikeste elektriautode arendamist, pakkudes sihtotstarbelisi stiimuleid.

Samuti on vaja tagada, et tarbijad saaksid selget ja ühtlustatud teavet uute sõiduautode ning kasutatud autode jaeturul müüdavate autode keskkonnatoime kohta. See peaks hõlmama igat liiki autode, sealhulgas heiteta sõidukite märgistamist, mis hõlbustaks teadlikku ostuotsuse tegemist ja toetaks üleminekut heiteta liikuvusele.

Sellega seoses on ettepaneku eesmärk pakkuda varasemast paindlikumat ja tehnoloogianeutraalsemat lähenemisviisi, võttes arvesse tehnoloogia ja turu arengut, säilitades samal ajal kliimaneutraalsuse ning prognoositavuse tootjate ja investorite jaoks õiglasel üleminekul heitevabale liikuvusele. Ettepanekus esitatakse meetmed, mille abil

(1) võimaldada tootjatele suuremat paindlikkust nende CO_2-heite sihttasemete saavutamisel;

(2) suurendada CO_2-heite normide tehnoloogilist neutraalsust;

(3) säilitada CO_2-heite normide panus ELi kliimamääruses sätestatud kliimaeesmärkide saavutamisse;

(4) säilitada heiteta liikuvuse väärtusahelas tootjate ja investorite jaoks kindlus ja prognoositavus;

(5) rahuldada paremini heiteta sõidukite võimalike ostjate vajadusi, pakkudes neile asjakohast teavet, ning toetades seeläbi tootjaid CO_2-heite normide täitmisel.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Ettepanek on kooskõlas Euroopa kliimamääruse eesmärkidega, nagu on nõutud kõnealuse määruse artikli 6 lõikes 4. Ettepanek on kooskõlas ELi muu kliima-, energia- ja transpordipoliitikaga, sealhulgas järgmiste meetmetega.

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 1999. aasta direktiiv 1999/94/EÜ, milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitmetega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel (EÜT L 12, 18.1.2000, lk 16).

– Määrus (EL) 2023/1804, millega tagatakse kogu ELis piisav alternatiivkütuste taristu, mida toetab alternatiivkütuste taristu rahastamisvahend laadimisprojektide jaoks. ELi võrkude tegevuskava ja tulevaste võrgu ajakohastamist käsitlevate õigusaktide eesmärk on integreerida tõhusalt elektromobiilsus, samal ajal kui taskukohase energia tegevuskava eesmärk on vähendada laadimiskulusid. Ettevõtete sõidukiparkide CO_2-heite vähendamist käsitlev ettepanek suurendab nõudlust heiteta sõidukite järele.

– Kriitiliste toormete määrus, millega edendatakse akude kestlikku väärtusahelat ning kiidetakse heaks strateegilised projektid materjalitarnete tagamiseks. Nullnetotööstuse määrusega suurendatakse kestlikkust ja vastupanuvõimet ning ELi nullnetoenergiatehnoloogiate, näiteks akude tootmisvõimsust. Akude tootmise edendamise pakett toetab veelgi ELi akude tarneahela arendamist. Tulevaste õigusaktide, näiteks tööstuse kiirendamiseks kavandatud õigusakti eesmärk on säilitada ELis müüdavate elektrisõidukite põhikomponentide tootmine Euroopas, seades autotööstusele antava avaliku sektori toetuse tingimuseks vastupanuvõime ja kestlikkuse kriteeriumide täitmise. Sellised kriteeriumid on mõjus vahend, millega toetada Euroopa autotööstust. Õigusaktis tööstuse kiirendamiseks töötatakse eeldatavasti välja ka tööstustoodete, esmajoones terase CO_2-mahukuse märgis ning ELis valmistatud toodete parameetrid. Vajalik on tugineda asjakohasel juhul nendele arengusuundumustele, et tagada metoodika järjepidevus. Sama kehtib viite „toodetud ELis“ kohta väikeste elektriautode puhul.

– HKS2 edendab CO_2 hinnastamise kaudu üleminekut heiteta sõidukitele.

– Jõupingutuste jagamise määrus on ELi heitkoguste vähendamise strateegias jätkuvalt kesksel kohal ja selle kohaselt on HKSi mittekuuluvate sektorite 2030. aasta eesmärk vähendada heidet 2005. aastaga võrreldes 40 % ning liikmesriigid kohandavad jätkuvalt oma riigieelarvet ja paindlikkust, kui liit jälgib oma kliimaeesmärkide saavutamist.

• **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

EL on kehtestanud laiahaardelise raamistiku, et saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalne majandus. Puhta tööstuse kokkuleppe eesmärk on tagada ELi konkurentsivõime ja atraktiivsus tootmiskohana, sealhulgas energiamahukate tööstusharude jaoks, ning edendada puhast tehnoloogiat ja uusi ringmajanduse ärimudeleid, et täita kokkulepitud süsinikuheite vähendamise eesmärke. Ühtlasi suurendab nende algatuste rakendamine ELi energiasõltumatust imporditud fossiilkütustest.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• **Õiguslik alus**

Käesoleva ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikkel 192. Vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 191 ja artikli 192 lõikele 1 peab Euroopa Liit aitama saavutada muu hulgas järgmised eesmärgid: keskkonna säilitamine, kaitsmine ja selle kvaliteedi parandamine, meetmete edendamine rahvusvahelisel tasandil, selleks et tegelda piirkondlike ja ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega ja eelkõige võidelda kliimamuutuste vastu. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 192 alusel on liit juba vastu võtnud poliitika sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO_2-heite vähendamiseks (määrus (EL) 2019/631, mis kehtib praegu alates 1. jaanuarist 2020) ning tarbijatele teabe andmiseks müügiks või liisimiseks pakutavate uute sõiduautode kütusesäästu ja CO_2-heite kohta (direktiiv 1999/94/EÜ).

- **Subsidiaarsus**

Kliimamuutused on piiriülene probleem, mille lahendamisel võivad ELi koordineeritud meetmed tõhusalt täiendada ja tugevdada riiklikke, piirkondlikke ja kohalikke meetmeid. ELi meetmed on põhjendatud subsidiaarsuse põhimõtte alusel Lissaboni lepingu artikli 191 kohaselt.

Kuna sõidukite CO_2-heite normid ja autode märgistamise nõuded kehtestatakse ELi tasandil, on käesoleva algatuse eesmärke võimalik saavutada üksnes liidu tasandil.

- **Proportsionaalsus**

Käesolev ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas, sest see ei lähe liidu kasvuhoonegaaside heite kulutõhusa vähendamise eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale ning tagab samal ajal õigluse ja keskkonnaeesmärkidele vastavuse.

- **Vahendi valik**

Ettepanekuga nähakse ette määruse (EL) 2019/631 muutmine ja seepärast on ainus sobiv õiguslik vahend määrus.

Seoses sõidukite märgistamisega tunnistatakse ettepanekuga kehtetuks ja asendatakse direktiiv 1999/94/EÜ. Võttes arvesse hindamise tulemusi ja kehtivate eeskirjade peamisi vajalikke muudatusi ning eesmärki parandada siseturu toimimist, on määrus kõnealuse direktiivi asendamiseks asjakohane õigusakt, kuna sellega kehtestatakse selged, üksikasjalikud ja vahetult kohaldatavad õigusnormid. Lisaks tagatakse sellega õiguslike nõuete üheaegne ja ühtlustatud rakendamine kogu liidus.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

Sidusrühmad on üldiselt üksmeelel, et ELi CO_2-heite vähendamise püüdlused peavad jätkuma ning et elektrifitseerimine on ülemineku ja ELi autotööstuse edaspidise konkurentsivõime seisukohast keskse tähtsusega. Mõned sidusrühmad väidavad siiski, et praegune ELi õigusraamistik on liiga jäik, mis võib tekitada sõidukitootjatele ülemineku käigus probleeme. Seepärast on vaja neid riske maandada.

Autode märgistamise direktiivi hindamisel leiti, et kuigi direktiiv oli vähemalt teataval määral saavutanud oma algse eesmärgi teavitada tarbijaid uute autode CO_2-heitest, piiravad mitu tegurit tarbijate valikuid ja direktiivi võimalikku mõju. Selle asjakohasus väheneb tulevikus veelgi, kuna heiteta sõidukite kasutuselevõtt suureneb, mille kohta seni esitatud teave on väga piiratud ja ebapiisav, ning kuna võimalikud sõidukiostjad tuginevad enne ostu tegemist teavet kogudes üha enam digiplatvormidele.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Komisjon tegi konsulteerimiseks kindlaks mitu peamist sidusrühma, sealhulgas liikmesriigid (riiklikud ja piirkondlikud ametiasutused), sõidukitootjad, sõidukiosade ja materjalide tarnijad, kütuse- ja energiatarnijad, sõidukite ostjad (erasektor, ettevõtjad, sõidukipargi haldamise ettevõtjad), valitsusvälised keskkonna-, transpordi- ja tarbijaorganisatsioonid ning sotsiaalpartnerid.

Nendelt rühmadelt tagasiside kogumiseks kuulutas komisjon välja tagasisidekorje ja veebipõhise avaliku konsultatsiooni 7. juulist kuni 10. oktoobrini 2025. Komisjon pidas ka kohtumisi sõiduki- ja sõidukiosade tootjaid ning energiatarnijaid esindavate tööstusliitudega,

kahepoolseid kohtumisi liikmesriikide ametiasutuste, sotsiaalpartnerite ja valitsusväliste organisatsioonidega ning kutsus sidusrühmi üles esitama seisukohti väljendavaid dokumente.

Tagasisidekorje sõiduautode ja kaubikute CO_2-heite norme käsitleva määruse läbivaatamiseks sai 963 vastust ning eraldi tagasisidekorje autode märgistamise direktiivi[7] läbivaatamiseks sai 39 vastust. Veebisaidil EUSurvey korraldatud veebipõhine avalik konsultatsioon[8] hõlmas nii sõiduautode ja kaubikute CO_2-heite norme käsitleva määruse kui ka autode märgistamise direktiivi läbivaatamist. Konsultatsiooni käigus koguti 1 115 vastust, millest 859 (77 %) saadi ELi kodanikelt, 120 (11 %) äriühingutelt või ettevõtetelt, neist 57 (5 %) VKEdelt, 76 (7 %) ettevõtjate ühendustelt, 14 (1 %) valitsusvälistelt organisatsioonidelt ning ülejäänud akadeemilistelt asutustelt, tarbijaorganisatsioonidelt ja ametiühingutelt.

Avaliku konsultatsiooni käigus esitatud vastustes väljendasid sidusrühmad CO_2-heite sihttasemete kohta väga mitmesuguseid arvamusi. Mõned liikmesriigid, kohalikud omavalitsused, valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid, teadlased ja elektrisektor pidasid väga oluliseks poliitika stabiilsust. Seevastu enamik teisi tööstussektori vastajaid leidis sarnaselt kaasatud kodanike kampaaniast saadud tagasisidele, et 2035. aasta eesmärke ei ole võimalik saavutada, kuna heiteta sõidukite kasutuselevõtt on olnud oodatust aeglasem. Tööstussektori esindajad pooldasid üldiselt kestlikele taastuvkütustele ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukitele (OVC-HEV) CO_2-heite norme käsitleva määruse alusel teatava rolli andmist, et suurendada paindlikkust ja tehnoloogianeutraalsust, samal ajal kui valitsusvälised organisatsioonid ja avaliku sektori asutused olid enamasti vastupidisel seisukohal. Tööstussektori sidusrühmad soovisid ka suuremat paindlikkust trahvide kasutamisel, tehes ettepaneku, et need toimiksid pigem toetusmehhanismi kui karistusmeetmena. Kodanikud ja valitsusvälised organisatsioonid pooldasid üldiselt tulu kasutamist töötajate toetamiseks, laadimistaristu arendamist ja nõudlusega seotud meetmeid.

Suurem osa sidusrühmi toetas sõidukite märgistamise ühtlustamist ja lihtsustamist ning märgisele konkreetse teabe lisamist heiteta sõidukite kohta, kuid ei pooldanud muud lisateavet, mis ei ole kergesti kättesaadav, nagu omamise kogukulu. Enamik sidusrühmi peab oluliseks laiendada märgist ka uutele kaubikutele. Tarbijaorganisatsioonid kutsusid üles laiendama märgise kohaldamisala kasutatud autodele.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Kaalutud poliitikavariantide majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju kvantitatiivseks hindamiseks tugineti mitmele PRIMESi mudeli jaoks välja töötatud stsenaariumile. Seda analüüsi täiendati muude modelleerimisvahenditega, nagu GEM-E3 ja E3ME ning Teadusuuringute Ühiskeskuse mudel DIONE.

Uute kergsõidukite kasvuhoonegaaside heite ja muude omaduste seireandmed saadi määruse (EL) 2019/631 alusel liikmesriikide esitatud ja Euroopa Keskkonnaameti (EEA) kogutud iga-aastastest seireandmetest.

Lisateavet koguti väliste töövõtjatega sõlmitud teenuste osutamise lepingute kaudu.

---

7 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-of-the-EU-rules-on-car-labelling_et.

8 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_et.

- **Mõjuhinnang**

Komisjon viis läbi mõju hindamise, koostades üksikasjaliku analüüsi. Mõju hindamisel uuris komisjon, kas algatus on kooskõlas Euroopa kliimamääruse eesmärkidega, nagu on nõutud kõnealuse määruse artikli 6 lõikes 4.

Uuriti mitmesuguseid poliitikavariante, mis jagunesid kolme põhikategooriasse: i) sõiduautode ja kaubikute CO_2-heite sihttasemed ning mitmesugused nõuete täitmist hõlbustavad paindlikkusmeetmed (kestlikud taastuvkütused, välise laadimisega hübriidelektrisõidukid, nõuete täitmine mitme aasta jooksul, väikeste elektriautode erisoodustused); ii) rahaline toetus trahvide kasutamise abil; iii) sõidukite märgistamine.

Kindlaks on määratud eesmärkide ja paindlikkusega seotud variantide eelistatud kombinatsioon, millega tagatakse suurem paindlikkus ja tehnoloogianeutraalsus, säilitades samal ajal pikemas perspektiivis tugeva toetuse heitevabasse liikuvusse tehtavatele investeeringutele. Sõidukite märgistamise puhul eelistatakse varianti, mis hõlmab kõige laiemat kasutatud sõidukite valikut.

Eelistatud variant, mis käsitleb CO_2-heite sihttasemeid ja paindlikkust, toob ajavahemikul 2030–2034 tootjatele kasu. Ühtlasi suurendatakse 2035. aastaks 100 % sihttasemete säilitamise kaudu selle variandiga tehnoloogianeutraalsust, tunnistades välise laadimisega hübriidelektrisõidukite ja kestlike taastuvkütuste rolli pärast 2035. aastat. See stimuleerib jätkuvaid investeeringuid muudesse tehnoloogiatesse kui heitevabad jõuseadmed ja kõnealuste tehnoloogiate arendamist, mis võivad olla kasulikud konkreetsetel kasutusjuhtudel ja/või üleminekuetapis, ning toetada ka mõne Euroopa tootja konkurentsivõimet teistel turgudel. Nagu hindamisest nähtub, on eelistatud poliitikavariandi energia- ja kliimamõju piiratud, eelkõige sellesse lisatud kaitsemeetmete tõttu. Seda silmas pidades on algatus kooskõlas ELi 2050. aasta kliimaneutraalsuse eesmärgiga ja 2030. aasta kliimaeesmärgiga ning kliimamuutustega kohanemise edenemisega.

Eelistatud poliitikavariant, mis käsitleb CO_2-heite sihttasemeid ja paindlikkust, suurendab teataval määral süsteemi kogukulusid (kapital, kütus ja muud tegevuskulud), kuid sellega ei kaasne olulisi muutusi võrreldes lähtestsenaariumiga.

Algatusega pakutav regulatiivne paindlikkus peaks suurendama lühiajalist konkurentsivõimet. Eelistatud variant sisaldab elemente, mille eesmärk on saavutada vajalik tasakaal ühelt poolt regulatiivse paindlikkuse ja suurema tehnoloogianeutraalsuse ning teiselt poolt heiteta sõidukite suunas liikumise pikaajalise toetamise prognoositavuse ja stabiilsuse säilitamise vahel.

Sõidukite märgistamise eelistatud variant annab heiteta sõidukite võimalikele ostjatele asjakohasemat teavet ja tagab, et märgise kujunduse ühtlustamine ELi tasandil toob kaasa tegeliku lihtsustamise ja käsitleb kõiki kasutatud sõidukeid võrdselt. Ühtlustamisega kaotatakse vajadus töötada välja riiklik märgise kujundus, aidates riiklikel ametiasutustel kulusid kokku hoida.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

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

Võrreldes kehtiva määrusega ei suurenda ettepanek eeldatavasti õigusaktist tulenevaid halduskulusid. Samuti ei muuda see õigusraamistikku keerukamaks.

- **Põhiõigused**

Ettepanekus austatakse põhiõigusi ja järgitakse eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid. Ettepanek aitab eelkõige saavutada eesmärki tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse vastavalt kestliku arengu põhimõttele, nagu on sätestatud Euroopa Liidu põhiõiguste harta[9] artiklis 37.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanekule, mille tulemusel võeti vastu määrus (EL) 2019/631 ja määrusega (EL) 2023/851 läbi vaadatud viimane versioon, on lisatud finantsselgitus, milles käsitletakse asjaomase ettepaneku mõju eelarvele ning inim- ja haldusressurssidele.

5. MUU TEAVE

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

Käesoleva ettepanekuga ei muudeta reeglite sisu, rakendamise hindamine jääb samasuguseks nagu selle ettepaneku puhul, mille tulemusena võeti vastu määrus (EL) 2019/631, mida on muudetud määrusega (EL) 2023/851.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Artikkel 1 sisaldab järgmisi muudatusettepanekuid.

– Artikli 1 lõikega 1 muudetakse artiklit 1, et vähendada ELi sõidukipargi 2030. aasta CO_2-heite sihttaset kaubikute puhul 50 %-lt 40 %-le võrreldes 2021. aasta lähtetasemega ning ELi sõidukipargi 2035. aasta CO_2-heite sihttaset sõiduautode ja kaubikute puhul 100 %-lt 90 %-le. Samuti lisatakse määruse kohaldamisalasse sõidukite märgistamine.

– Artikli 1 lõikega 2 muudetakse artikli 2 lõike 1 punkti b eesmärgiga selgitada, et kõiki heiteta N-kategooria sõidukeid (sealhulgas N1- ja N2-kategooria sõidukid), mille mass ilma aku massita on alla 2 840 kg, võetakse käesolevas määruses sätestatud CO_2-heite sihttasemetele vastavuse hindamisel tegelikult arvesse. Samuti laiendatakse kohaldamisala sõidukite märgistamisele.

– Artikli 1 lõikega 3 muudetakse artiklit 3, et selgitada mõistet „katsemass“ ja lisada sõiduki märgistamise sätetega seotud mõisted.

– Artikli 1 lõikega 4 muudetakse artiklit 4, et kehtestada nõuete täitmine mitme aasta jooksul. Artikli 1 lõikega 7 muudetakse artiklit 6 ja artikli 1 lõikega 9 muudetakse artiklit 8, et teha kaasnevaid muudatusi.

– Artikli 1 lõikega 5 muudetakse artiklit 5, et näha ette ELis toodetud väikeste elektrisõidukite erisoodustused.

– Artikli 1 lõikega 6 kehtestatakse uued sätted teatavate kestlike taastuvkütuste rolli kohta.

– Artikli 1 lõikega 6 kehtestatakse uued sätted ELis toodetud vähese CO_2-heitega terase rolli kohta.

[9] ELT C 326, 26.10.2012, lk 391.

– Artikli 1 lõigetega 10 ja 14 nähakse ette uued artiklid 15a ja 15b ning uus IIIa lisa, milles esitatakse sõidukite märgistamise eeskirjad.

2025/0420 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 seoses uute kergsõidukite CO_2-heite normide ja sõidukite märgistamisega ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/94/EÜ

(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[10],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[11],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) Määruse (EL) 2021/1119 (kliimamäärus) vastuvõtmisega on liit sätestanud oma õiguses siduva eesmärgi saavutada 2050. aastaks kogu majandust hõlmav kliimaneutraalsus, vähendades selleks ajaks netoheite nullini, ja eesmärgi saavutada pärast seda negatiivne heide, samuti kehtestati sellega liidu siduv 2030. aasta kliimaalane vahe-eesmärk ja nähti ette määrata kindlaks kogu liitu hõlmav 2040. aasta kliimaalane vahe-eesmärk.

(2) Kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseks on muu hulgas oluline tagada Euroopa tööstuse konkurentsi- ja vastupanuvõime ning neid toetada, tagada parimatel kättesaadavatel kulutõhusatel, ohututel ja skaleeritavatel tehnoloogiatel põhinevad üleminekuvõimalused, pöörata suuremat tähelepanu õiglasele üleminekule, tagada aus konkurents rahvusvaheliste partneritega ning vähendada energiasüsteemi CO_2-heidet kõigi heiteta ja vähese CO_2-heitega energialahenduste abil.

(3) Puhta tööstuse kokkuleppe ja Euroopa autotööstuse tegevuskavaga on liit loonud tingimused edukaks üleminekuks, keskendudes nii CO_2-heite vähendamisele kui ka tööstuse uuendamisele, sealhulgas Euroopa tööstuse toetamise mehhanismidele, Euroopa sisendi nõuetele liidus müüdavate elektrisõidukite akuelementide ja komponentide kohta, paremale juurdepääsule avaliku ja erasektori rahastamisele, ülemaailmsetele võrdsetele tingimustele ning selgetele eeltingimustele puhta tehnoloogia kasutuselevõtuks ja skaleerimiseks, et tugevdada liidu tööstuse konkurentsivõimet ja innovatsiooni.

[10] ELT C ..., ..., lk ... .
[11] ELT C ..., ..., lk ... .

(4) Autotööstus on liidu majanduse tugisammas ja see on kriitilises pöördepunktis, seistes silmitsi tiheda ülemaailmse konkurentsi ning põhjalike struktuurimuutustega CO_2-heite vähendamisel ja digiüleminekul. Heitevaba liikuvuse osakaalu suurendamiseks on vaja integreeritud lähenemisviisi, milles on ühendatud CO_2-heite vähendamine, tööstuse konkurentsivõime, sotsiaalne õiglus ja tehnoloogiline juhtpositsioon. Tagamaks, et see muutus tugevdab liidu autotööstuse ökosüsteemi konkurentsivõimet, säilitades samal ajal selle keskkonna- ja sotsiaalsed eesmärgid, võttis komisjon 5. märtsil 2025 vastu Euroopa autotööstuse tegevuskava.

(5) Väikesi tarbesõidukeid ostetakse ja kasutatakse seoses kutsetegevusega. Mõnel konkreetsel kasutusjuhul võivad selles segmendis esineda heiteta sõidukite kasutuselevõtul lühiajalised tõkked. Seepärast on asjakohane kohandada nende sõidukite 2030. aasta CO_2-heite sihttaset, et toetada tootjate jätkuvat investeerimissuutlikkust, eelkõige üleminekul heiteta sõidukitele.

(6) ELis toodetud väikeste elektriautode arendamise ja tootmise edendamine tagab tarbijatele taskukohasuse ja keskkonnahoidliku liikuvuse kättesaadavuse ning suurendab Euroopa autotööstuse konkurentsivõimet ja kestlikkust. Seepärast on asjakohane stimuleerida ELis toodetud väikeste elektriautode arendamist, pakkudes tootjatele, kes lasevad selliseid sõidukeid liidu turule, CO_2 arvestusühikute vormis stiimuleid.

(7) Kuigi on oluline, et CO_2-heite sihttasemed stimuleeriksid jätkuvalt üleminekut heitevabale liikuvusele ning looksid selliste investeeringute jaoks kindluse ja prognoositavuse, võib regulatiivse paindlikkuse puudumine tekitada sõidukitootjatele raskusi, kui see piirab võimalusi nõudeid täita. Seepärast on asjakohane toetada tehnoloogianeutraalset lähenemisviisi, tagades heiteta tehnoloogiatele regulatiivse paindlikkuse.

(8) Täiendava paindlikkuse tagamiseks peaksid tootjad ajavahemikul 2030–2032 saavutama, et nende sõidukite keskmine CO_2-eriheide ei ületa heite sihttaset, mis arvutatakse nende aastase eriheite sihttaseme keskmisena asjaomasel ajavahemikul. Sihttasemete järgimist tuleks hinnata asjaomase ajavahemiku lõpus iga tootja kohta eraldi. Sellele vastavalt tuleks arvutada ülemäärase heite maks.

(9) Kogu sõidukipargi heite vähendamise eesmärki alates 2035. aastast vähendatakse 100 %-lt 90 %-le, tingimusel et ülejäänud heitkogused kompenseeritakse vähese CO_2-heitega terase arvestusühikute või kestlike taastuvkütuste arvestusühikute kasutamisega.

(10) Vähese CO_2-heitega terase arvestusühikute ja kestlike taastuvkütuste arvestusühikute kasutamisele tuleks kehtestada ülempiir, et säilitada investeeringud heitevabasse väärtusahelasse. Lubades alates 2035. aastast kompenseerida heitkoguseid kuni 10 % ulatuses ELi sõidukipargi 2021. aasta sihttasemest, toetavad need ühikud koos heite 90 % vähendamise eesmärgiga üldist kliimaneutraalsuse eesmärki.

(11) Komisjon peaks 2035. aastal ja seejärel iga viie aasta tagant hindama määruse tulemuslikkust, et säilitada kooskõla Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2021/1119 (kliimamäärus) sätestatud siduva eesmärgiga saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus.

(12) Asjakohane on võimaldada võtta CO_2 normides arvesse kestlike taastuvkütuste kasutamisest tulenevat heitkoguste vähenemist, et pakkuda tootjatele täiendavat paindlikkust ja toetada investeeringuid säästvate taastuvkütuste väärtusahela arendamisse. Sellistel kütustel on jätkuvalt roll transpordi CO_2-heite vähendamises.

Uuenduslike tehnoloogiate toetamiseks sisaldab praegune direktiivi (EL) 2018/2001 kohane raamistik siduvaid eesmärke täiustatud biokütuste kasutamiseks transpordisektoris. Selle rakendamine on edenenud, kuigi aeglaselt. Direktiiv (EL) 2018/2001 on kavas 2026. aasta lõpus läbi vaadata, et hinnata tehtud edusamme ja vajadust ajakohastada biomajanduse tulevast raamistikku.

(13) Vähese CO_2-heitega terase kasutamise edendamine on oluline, et saavutada liidu kliimaeesmärgid, tugevdades samal ajal liidu tööstuse konkurentsivõimet ja strateegilist autonoomiat. Kuna terast kasutatakse peamiselt autotööstuses, on asjakohane stimuleerida sõidukite tootmisel vähese CO_2-heitega terase kasutamist, et luua juhtiv turg. Selleks et kompenseerida pärast 2035. aastat oma uute sõidukite CO_2-heidet, mida ei ole juba kompenseeritud kestlike taastuvkütuste kasutamisega, peaks tootjatel olema võimalik kasutada ELi vähese CO_2-heitega terase arvestusühikuid.

(14) Selleks et tagada väikeste tarbesõidukite tootjatele suurem kindlus, tuleks tehniliselt kohandada valemit, millega kohandatakse tootja eriheite sihttaset ELi sõidukipargi keskmise katsemassi alusel.

(15) Autode märgistamise direktiivi hindamisel jõuti järeldusele, et märgistus ei ole liikmesriikides ühtlustatud, et heiteta ja vähese heitega sõidukite, kaubikute ja kasutatud sõidukite võimalikke ostjaid ei teavitata kehtivate eeskirjade kohaselt piisavalt ning et tarbijad tuginevad üha enam digitaalsetele vahenditele, praegused eeskirjad aga keskenduvad paberil juhendite ja plakatitega füüsilistele müügikohtadele. Seetõttu tuleb direktiiv 1999/94/EÜ läbi vaadata ja seda ajakohastada.

(16) Selleks et võimalikud sõidukiostjad saaksid teha teadlikke ostuotsuseid, tuleks neile kättesaadavaks teha sõidukimärgis, mis annab asjakohast teavet heiteta sõidukite kohta. Lisaks ei peaks sõidukimärgis olema kättesaadav ainult uute sõiduautode, vaid ka kaubikute ja kasutatud sõidukite võimalikele ostjatele, et tagada ka nende sõidukite võimalike ostjate asjakohane teavitamine.

(17) Üksiksõiduki märgis peaks sisaldama vastavustunnistuse kõige olulisemat teavet. Samuti peaks see võimaldama tarbijatel saada lisateavet. Kui tehnilised nõuded, seire ja aruandlus ning kättesaadavad andmed tulevikus muutuvad, võiks kliendid saada näiteks lisateavet pistikühendusega hübriidsõidukite toimimise kohta sõltuvalt kasutaja valitud elektrirežiimil sõitmise osakaalust.

(18) Kuna sõidukiostjad kasutavad üha enam digitaalseid vahendeid, tuleks teave kõigi sõidukimudelite kohta, mille alusel uusi sõidukeid liidu turule lastakse, teha kättesaadavaks toodete andmebaasis, et tarbijad saaksid võrrelda eri sõidukimudeleid, sealhulgas eri tootjate mudeleid.

(19) Sõidukite märgistamise nõudeid tuleks kohaldada sõidukitootjate ja nende edasimüüjate või mis tahes muude füüsiliste või juriidiliste isikute suhtes, kes muudavad oma äritegevuse käigus sõidukid turul kättesaadavaks, jättes seega välja eraisikud, kes aeg-ajalt müüvad kasutatud autosid.

(20) Sõidukite märgistamise nõuded tuleks lisada määrusesse (EL) 2019/631, et tagada märgistamise järjepidev ja ühtlustatud kohaldamine kogu liidus.

(21) Selleks et kehtestada meetodid, mille abil määratakse kindlaks kriteeriumid, mille alusel saab käsitada autot ELis toodetud autona ja terast vähese CO_2-heitega terasena, ning muuta sõidukite märgistamist käsitlevat lisa, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et võtta arvesse tehnoloogia ja õigusloome arengut ning tarbijate teavitamisega seotud

muutusi. 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 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, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(22) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada üksikasjalikud eeskirjad ja menetlused, mille kohaselt tootjad teeksid seiret ja esitaksid kõik andmed, mis on vajalikud vähese CO_2-heitega terase arvestusühikute arvutamiseks, ning sõidukite märgistamiseks kasutatava toodete andmebaasi toimimise üksikasjad. Nimetatud volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011.

(23) Kuna käesoleva määruse eesmärke – pakkuda sõidukitootjatele nõuete täitmiseks täiendavat paindlikkust, säilitades samal ajal CO_2-heite vähendamise sihttasemete ambitsioonikuse, ning ühtlustada ja ajakohastada sõidukite märgistamise nõudeid – ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, vaid neid saab tegevuse ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(24) Määrust (EL) 2019/631 tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1
Määruse (EL) 2019/631 muutmine

Määrust (EL) 2019/631 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 1 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 5 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) ELi uute väikeste tarbesõidukite pargi keskmise heite sihttase võrdub I lisa B osa punkti 6.1.2 kohase 2021. aasta sihttasemega, mida on vähendatud 40 %.“;

b) lõige 5a asendatakse järgmisega:

„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 90 %;

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 90 %.“;

c) lisatakse lõige 7:

„7. Käesoleva määrusega kehtestatakse sõidukite märgistamise eeskirjad, et tagada liidus müügiks või liisimiseks pakutavate sõiduautode ja väikeste tarbesõidukitega seotud asjakohase teabe kättesaadavus võimalikele ostjatele.“

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 punktis b asendatakse semikoolonile järgnev tekst järgmisega:

„N-kategooria heiteta mootorsõidukid loetakse alates 1. jaanuarist 2025 käesoleva määruse kohaldamisel ja ilma et see piiraks määruse (EL) 2018/858 ja määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaldamist, väikesteks tarbesõidukiteks, mis kuuluvad käesoleva määruse kohaldamisalasse, kui nende tuletatud mass, millest on lahutatud energiasalvestussüsteemi mass, ei ületa 2 840 kg.“;

b) lisatakse lõige 5:

„5. Käesoleva määruse artikleid 15a ja 15b kohaldatakse kõigi määruse (EL) 2018/858 artiklis 4 määratletud M1- ja N1-kategooria sõidukite suhtes, mida pakutakse liidus müügiks või liisimiseks ja millele on antud tüübikinnitus kergsõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetluse (WLTP) kohaselt, mis on sätestatud komisjoni määruses (EL) 2017/1151.“

3) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt l asendatakse järgmisega:

„l) „katsemass“ või „TM“ – sõiduauto või väikese tarbesõiduki katsemass, nagu see on märgitud vastavustunnistusel ja määratletud ÜRO eeskirja nr 154 punktis 3.2.25“;

b) lisatakse punktid n–r:

„n) „heiteta sõiduk“ – sõiduauto või väike tarbesõiduk, mille summutist tuleva CO_2-heite kogus on 0 g/km, nagu on määratud ELi tüübikinnitusmenetluse alusel;

o) „sõidukimärgis“ – trükitud või elektrooniliselt esitatud graafiline joonis, mis vastab käesolevas määruses sätestatud nõuetele;

p) „müügikoht“ – koht, kus sõidukeid esitletakse või pakutakse müügiks või liisimiseks võimalikele klientidele, kaasa arvatud messid, kus sõidukeid üldsusele esitletakse;

q) „reklaammaterjal“ – trükitud või elektrooniliselt esitatud teave internetis või väljaspool internetti, mida kasutatakse sõidukite müügi või liisimise eesmärgil või üldsusele või võimalikule kliendile müügiks või liisimiseks pakutavate sõidukite turustamisel, reklaamimisel või müügi edendamisel;

r) „sõidukimudel“ – rühm sõidukeid, mis kuuluvad ühte ja samasse määruse (EL) 2018/858 I lisa B osas määratletud tüüpi, varianti ja versiooni.“

4) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 punkti c lisatakse järgmine tekst:

„Lisaks tagab tootja alates 2035. aastast, et tema keskmine CO_2-eriheide ei ületa artiklis 5a osutatud kütuse arvestusühikute ja artiklis 5b osutatud vähese CO_2-heitega terase arvestusühikute summat.“;

b) lõige 1a asendatakse järgmisega:

„1a. Erandina lõikest 1 tagab tootja kalendriaastatel 2025–2027 ja kalendriaastatel 2030–2032, et tema keskmine CO_2-eriheide ei ületa tema eriheite sihttaset kõnealustel ajavahemikel, sealhulgas juhul, kui ta on heiteühenduse liige.

Keskmine CO_2-eriheide arvutatakse asjaomase ajavahemiku aasta keskmise CO_2-eriheite keskmisena, kaalutuna vastavalt uute registreeritud sõidukite arvule tootja kohta igal kalendriaastal.

Eriheite sihttase arvutatakse I lisa A või B osa punkti 6.3 kohaselt kindlaks määratud iga-aastaste eriheite sihttasemete asjaomase ajavahemiku keskmisena või kui tootjale on tehtud erand artikli 10 alusel, siis vastavalt sellele erandile, kaalutuna vastavalt uute registreeritud sõidukite arvule tootja kohta igal kalendriaastal.

Iga kalendriaasta kohta, mil tootja kuulub heiteühendusse, kasutatakse nendes arvutustes kõnealuse heiteühenduse aasta keskmist CO_2-eriheidet ja aasta eriheite sihttaset.“

5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5
Väikeste heiteta sõidukite erisoodustused

1. Kuni 2034. aastani loetakse tootja keskmise CO_2-eriheite arvutamisel iga ELis toodetud uut M1-kategooria heiteta sõidukit, mis on määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punkti 2.4 kohaselt väike elektrisõiduk, 1,3 sõidukiks.

2. Iga liikmesriik registreerib ja edastab komisjonile iga kalendriaasta kohta oma artikli 7 kohaste kohustuste raames iga uue M1-kategooria heiteta sõiduki kohta teabe, kas see on määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punkti 2.4 kohaselt väike elektrisõiduk või mitte ning kas see on toodetud ELis, samuti sellist vastavust määravate parameetrite väärtuse.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu käesolevat määrust täiendavaid delegeeritud õigusakte, millega kehtestatakse metoodika selliste kriteeriumide kindlaksmääramiseks, mille alusel käsitatakse autot ELis toodetud autona.

3. Lõiget 1 ei kohaldata heiteühenduse moodustanud tootjate suhtes, välja arvatud juhul, kui kõik heiteühenduse tootjad on osa ühest ja samast seotud tootjate rühmast.“

6) Lisatakse artiklid 5a ja 5b:

„Artikkel 5a
Kestlike taastuvkütuste roll

1. Alates 2035. aastast arvutab komisjon iga tootja kohta lõikes 2 osutatud kütuste kasutamisega saavutatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemisel põhinevad kütuse arvestusühikud, nagu on kindlaks määratud I lisa A ja B osa punktis 7, et kompenseerida kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heidet. Nende kütuse arvestusühikute arvutamisel võetakse arvesse selliste liidu maanteetranspordi turule lastud kütuste kogust ja nende kasvuhoonegaaside heite mahukust, mis on arvutatud vastavalt direktiivi (EL) 2018/2001 artiklitele 29a ja 31 ning esitatud kõnealuse direktiivi artikli 31a kohaselt loodud liidu andmebaasis, sõiduautodes ja väikestes tarbesõidukites kasutatava maanteetranspordikütuse osakaalu, sõidukite keskmist läbisõitu kasutusea jooksul ja registreeritud sõidukite arvu.

2. Toetuskõlblikud kütused on direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punkti 36 määratluse kohased muud kui bioloogilise päritoluga taastuvkütused, mis vastavad kõnealuse direktiivi artiklis 29a sätestatud kriteeriumidele, ning kõnealuse direktiivi artikli 2 punkti 33 määratluse kohased biokütused ja artikli 2 punkti 28 määratluse kohane biogaas, mis on mõlemad

toodetud kõnealuse direktiivi IX lisas loetletud lähteainetest ja vastavad kõnealuse direktiivi artiklis 29 sätestatud kriteeriumidele.

3. Kõigi lõikes 2 osutatud kütuste arvestusühikud ei tohi vähendada tootja keskmist CO_2-eriheidet rohkem kui 3 % ELi sõidukipargi heite sihttasemest$_{2021}$, mis on kindlaks määratud I lisa A ja B osa punktis 6.0.

Direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud biokütuste ja biogaasi kogustest saadud arvestusühikud ei tohi vähendada tootja keskmist CO_2-eriheidet rohkem kui 1 % ELi sõidukipargi heite sihttasemest$_{2021}$, mis on kindlaks määratud I lisa A ja B osa punktis 6.0.

4. Lõiget 1 ei kohaldata heiteühenduse moodustanud tootjate suhtes, välja arvatud juhul, kui kõik heiteühenduse tootjad on osa ühest ja samast seotud tootjate rühmast.

Artikkel 5b
Vähese CO_2-heitega terase roll

1. Alates 2035. aastast saab tootja ELis toodetud vähese CO_2-heitega terase eest arvestusühikuid (edaspidi „vähese CO_2-heitega terase arvestusühikud“), et kompenseerida kalendriaastas registreeritud uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heidet.

2. Lõiget 1 ei kohaldata nende sõidukite suhtes, mille osakaal keskmistes heitkogustes on hõlmatud artikliga 5a.

3. Vähese CO_2-heitega terase arvestusühikute arvutamisel võetakse I lisa A ja B osa punkti 7 kohaselt tootja uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite puhul, mis on liidus kalendriaasta jooksul registreeritud, arvesse nii nendes kasutatud ELis toodetud vähese CO_2-heitega terase kogust ja CO_2-heite mahukust, mis on arvutatud lõikes 6 sätestatud meetodil, kui ka kalendriaastas registreeritud sõidukite arvu ja sõidukite läbisõitu kogu kasutusea jooksul.

4. Vähese CO_2-heitega terase arvestusühikud ei tohi vähendada tootja keskmist CO_2-eriheidet rohkem kui 7 % ELi sõidukipargi heite sihttasemest$_{2021}$, mis on kindlaks määratud I lisa A ja B osa punktis 6.0.

5. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks üksikasjalikud eeskirjad ja menetlused kõikide vähese CO_2-heitega terase arvestusühikute arvutamisel vajalike andmete seireks ja esitamiseks tootjate poolt. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

6. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat määrust, kehtestades metoodika vähese CO_2-heitega terase omaduste ning terase ja võrdlusterase CO_2-heite mahukuse kindlaksmääramiseks võrdlusalusena vähese CO_2-heitega terase arvestusühikute arvutamiseks.

7. Lõiget 1 ei kohaldata heiteühenduse moodustanud tootjate suhtes, välja arvatud juhul, kui kõik heiteühenduse tootjad on osa ühest ja samast seotud tootjate rühmast.“

7) Artikli 6 lõike 2 viimane lause asendatakse järgmisega:

„Erandina esimesest lõigust võib kalendriaastat 2025 või 2026 hõlmava heiteühenduse moodustamise lepinguga liituda kuni 31. detsembrini 2027 ning kalendriaastat 2030 või 2031 hõlmava heiteühenduse moodustamise lepinguga võib liituda kuni 31. detsembrini 2032.“

8) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 5 esimese lause järele lisatakse järgmine lause:

„Tootjad, kelle toodetud uusi sõiduautosid on liidus eelmisel kalendriaastal registreeritud vähem kui 1 000 või kelle toodetud uusi väikeseid tarbesõidukeid on liidus registreeritud vähem kui 1 000, esitavad komisjonile täieliku teabe kõigi oma seotud ettevõtjate kohta artikli 3 lõike 2 tähenduses, välja arvatud juhul, kui nad on sellise teabe varem esitanud ja pärast seda ei ole muutusi toimunud.“;

b) lisatakse lõige 6b:

„6b. Iga tootja määrab käesolevas artiklis osutatud teabevahetuse jaoks kontaktpunkti.“

9) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Erandina esimesest lõigust kehtestab komisjon kalendriaastate 2025–2027 ja 2030–2032 kohta ülemäärase heite maksu kõikidele tootjatele, kellel keskmine CO_2-eriheide asjaomasel ajavahemikul ületab nende eriheite sihttaset sellel ajavahemikul.“;

b) lisatakse lõige 5:

„Erandina lõigetest 1 ja 2 kehtestab komisjon alates 2035. aastast igal kalendriaastal tootjale või asjakohasel juhul heiteühenduse juhatajale ülemäärase heite maksu, kui tootja keskmine CO_2-eriheide ületab tema eriheite sihttaset või tema keskmine CO_2-eriheide ületab tema artiklis 5a osutatud kütuse arvestusühikute ja artiklis 5b osutatud vähese CO_2-heitega terase arvestusühikute summat.

Ülemäärase heite maksu summa arvutatakse järgmise valemiga:

(keskmine CO_2-eriheide – (kütuse arvestusühikud + vähese CO_2-heitega terase arvestusühikud)) × 95 eurot) × registreeritud uute sõidukite arv.

Eespool esitatud arvutuses ei tohi kütuse arvestusühikute ja vähese CO_2-heitega terase arvestusühikute summa ületada 10 % ELi 2021. aasta eesmärgist“.

10) Artikli 15 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Komisjon hindab 2035. aastal ja seejärel iga viie aasta tagant määruse tulemuslikkust heitevaba liikuvuse saavutamisel. Komisjon hindab ka kohaliku sisendi nõuete lisamise mõju, teostatavust ja asjakohasust, tuginedes eelkõige asjakohaste ELi õigusaktide rakendamisele. Võttes arvesse turu ja tehnoloogia arengut, vaatab komisjon käesoleva määruse läbi ja muudab seda vajaduse korral, eelkõige seoses sõidukipargi heite sihttasemete kohandamisega, et säilitada kooskõla Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2021/1119 sätestatud 2050. aasta kliimaneutraalsuse siduva eesmärgiga.“

11) Lisatakse artiklid 15a ja 15b:

„Artikkel 15a

Tootjate ja turustajate kohustused seoses sõidukite märgistamisega

1. Turustajad tagavad, et IIIa lisa 2. osa kohane sõidukimärgis kinnitatakse igale nende müügikohtades müügiks või liisimiseks pakutavale sõidukile või paigutatakse selle juurde selgesti nähtavalt ja tervikuna loetavalt.

Sõidukimärgis sisaldab IIIa lisa 2. osas nimetatud teabeelemente, mis vastavad sõidukile, millele märgisel viidatakse.

Lisaks sõidukimärgisele teavitab turustaja kasutatud heiteta sõiduki või välise laadimisega hübriidelektrisõiduki võimalikku ostjat sõiduki veoaku seisukorrast, tuginedes määruse (EL) 2025/1707 VI lisa kohaselt sõidukis kuvatavale teabele.

2. Tootjad ja asjakohasel juhul turustajad tagavad, et igas üksiksõidukite müügi või liisimisega seotud reklaammaterjalis on iga sõiduki, sealhulgas internetis müügiks või liisimiseks pakutavate sõidukite kohta esitatud IIIa lisa 2. osa kohane sõidukimärgis.

Kui reklaammaterjal käsitleb üht või mitut sõidukimudelit, peab see sisaldama kõigi selles osutatud sõidukite kohta IIIa lisa 2. osas nimetatud kõigi tehniliste parameetrite väärtusi või madalaima ja kõrgeima väärtuse vahemikku.

Kui elektrooniliselt levitatav reklaammaterjal võimaldab tarbijatel näiteks veebipõhise autokonfiguraatori abil konkreetse sõiduki kokku panna, tuleb selles tarbijatele selgelt näidata, kuidas mitmesugused eriseadmed ja valikuline lisavarustus mõjutavad IIIa lisa 2. osas nimetatud kõigi tehniliste parameetrite väärtusi.

3. Hiljemalt 12 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist loob komisjon üldsusele kättesaadava toodete andmebaasi, mis pakub teavet turule lastud sõidukimudelite sõidukimärgistuse kohta.

Komisjonil on õigus täpsustada rakendusaktides toodete andmebaasi toimimise üksikasju. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

4. Tootjad sisestavad põhjendamatu viivituseta toodete andmebaasi IIIa lisa 3. osas loetletud teabe iga sõidukimudeli kohta, mille puhul uued ühikud turule lastakse.

Tootjad tagavad, et toodete andmebaasi sisestatud teave on õige ja täpne, ning ajakohastavad seda vajaduse korral.

5. Tootjad ja turustajad ei paku ega kuva märgiseid, mis jäljendavad käesoleva määrusega ette nähtud sõidukimärgist, ega sõidukimärgiseid, tähiseid, sümboleid või silte, mis ei vasta käesolevale määrusele ning mis võivad lõppkasutajaid IIIa lisas esitatud teabeelementide osas eksitada või segadust tekitada.

6. Kui määruse (EL) 2022/2065 artiklis 6 osutatud teenuseosutaja lubab sõidukeid müüa oma veebisaidi kaudu, kuvab asjaomane teenuseosutaja sõidukimärgise vastavalt lõikele 2.

7. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte IIIa lisa 2. ja 3. osas esitatud andmenõuete ja -parameetrite muutmiseks, et lisada toodete andmebaasi tarbijate jaoks oluline lisateave ning täpsustada parameetri „toodetud ELis“ kindlaksmääramise metoodikat.

Artikkel 15b

Liikmesriikide kohustused seoses sõidukite märgistamisega

1. Liikmesriigid määravad kooskõlas määrusega (EL) 2019/1020 turujärelevalveasutuse, kelle ülesanne on tagada artiklis 15a sätestatud meetmete järgimine. Turujärelevalveasutused võivad käesoleva määruse asjakohaste artiklite järgimata jätmise korral nõuda sisse dokumentide kontrollimise kulud.

2. Liikmesriigid kehtestavad õigusnormid karistuste ja jõustamismehhanismide kohta, mida kohaldatakse sõidukite märgistamist käsitlevate sätete rikkumise korral, ning võtavad kõik

vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste normide rakendamine. Karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad komisjonile kõnealustest õigusnormidest ja meetmetest hiljemalt 12 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist ning annavad viivitamata teada nende edaspidistest muudatustest.“

12) Artikli 17 lõige 6 asendatakse järgmisega:

Artikli 5a lõike 5, 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 ning artikli 15a lõike 7 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavaks tegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“

13) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

14) Lisatakse IIIa lisa vastavalt käesoleva määruse I lisale.

Artikkel 2
Kehtetuks tunnistamine

Direktiiv 1999/94/EÜ tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 3
Jõustumine

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

Artikli 1 lõiget 5 kohaldatakse alates 1. jaanuarist *[väljaannete talitus: palun sisestage autotööstust käsitleva koondõigusakti kohaldamise kuupäevale järgnev aasta]*.

Artikli 1 lõiget 11 ja artiklit 2 hakatakse kohaldama alates *[kuupäevast 12 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist]*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg,

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*

FINANTS- JA DIGISELGITUS

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK 3
1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus 3
1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad 3
1.3. Eesmärgid 3
1.3.1. Üldeesmärgid 3
1.3.2. Erieesmärgid 3
1.3.3. Oodatavad tulemused ja mõju 3
1.3.4. Tulemusnäitajad 3
1.4. Ettepanek/algatus käsitleb 4
1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused 4
1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava 4
1.5.2. ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud. .. 4
1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid 4
1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega 5
1.5.5. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang 5
1.6. Ettepaneku/algatuse ja selle finantsmõju kestus 6
1.7. Kavandatud eelarve täitmise viis(id) 6
2. HALDUSMEETMED 8
2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid 8
2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id) 8
2.2.1. Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus 8
2.2.2. Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta 8
2.2.3. Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal) 8
2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed 9
3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU 10
3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub 10
3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele 12

3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade 12
3.2.1.1. Heakskiidetud eelarvest saadavad assigneeringud 12
3.2.1.2. Sihtotstarbelisest välistulust saadavad assigneeringud 17
3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund 22
3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade 24
3.2.3.1. Heakskiidetud eelarvest saadavad assigneeringud 24
3.2.3.2. Sihtotstarbelisest välistulust saadavad assigneeringud 24
3.2.3.3. Assigneeringud kokku 24
3.2.4. Hinnanguline personalivajadus 25
3.2.4.1. Rahastatakse heakskiidetud eelarvest 25
3.2.4.2. Rahastatakse sihtotstarbelisest välistulust 26
3.2.4.3. Personalivajadus kokku 26
3.2.5. Hinnanguline mõju digitehnoloogiaga seotud investeeringutele – ülevaade 28
3.2.6. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga 28
3.2.7. Kolmandate isikute rahaline osalus 28
3.3. Hinnanguline mõju tuludele 29
4. DIGIMÕÕDE 29
4.1. Diginõuded 30
4.2. Andmed 30
4.3. Digilahendused 31
4.4. Koostalitlusvõime hindamine 31
4.5. Digimõõtme rakendamist toetavad meetmed 32

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631 ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 1999/94/EÜ

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Kliimapoliitika

1.3. Eesmärgid

1.3.1. Üldeesmärgid

Ettepaneku eesmärk on:

1) võimaldada tootjatele täiendavat paindlikkust, et toetada üleminekut heitevabale liikuvusele;

2) esitada ühtlustatud ajakohased CO_2-heite märgistuse eeskirjad.

1.3.2. Erieesmärgid

Ettepaneku erieesmärgid on:

1) võimaldada tootjatele suuremat paindlikkust nende CO_2-heite sihttasemete saavutamisel;

2) suurendada CO_2-heite normide tehnoloogianeutraalsust;

3) säilitada CO_2-heite normide panus ELi kliimamääruses sätestatud kliimaeesmärkide saavutamisse;

4) säilitada heiteta liikuvuse väärtusahelas tootjate ja investorite jaoks kindlus ja prognoositavus;

5) võtta kasutusele ühtlustatud tarbijateave, sealhulgas heiteta sõidukite kohta.

1.3.3. Oodatavad tulemused ja mõju

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

Eelistatud kombineeritud variant, mis käsitleb CO_2-heite sihttasemeid ja paindlikkust, toob ajavahemikul 2030–2034 tootjatele kasu. Ühtlasi suurendatakse 2035. aastaks 100 % sihttasemete säilitamise kaudu selle variandiga tehnoloogianeutraalsust, tunnistades välise laadimisega hübriidelektrisõidukite ja kestlike taastuvkütuste rolli pärast 2035. aastat. See stimuleerib jätkuvaid investeeringuid muudesse tehnoloogiatesse kui heitevabad jõuseadmed ja kõnealuste tehnoloogiate arendamist, mis võivad olla kasulikud konkreetsetel kasutusjuhtudel ja/või üleminekuetapis, ning toetada ka mõne Euroopa tootja konkurentsivõimet teistel turgudel. Nagu hindamisest nähtub, on eelistatud poliitikavariandi energia- ja kliimamõju piiratud, eelkõige sellesse lisatud kaitsemeetmete tõttu. Seda silmas pidades on algatus kooskõlas ELi 2050. aasta kliimaneutraalsuse eesmärgiga ja 2030. aasta kliimaeesmärgiga ning kliimamuutustega kohanemise edenemisega.

1.3.4. Tulemusnäitajad

Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.

Kindlaks on määratud järgmised näitajad: (mõjuhinnang)

– ELi sõidukipargi uute sõiduautode ja kaubikute keskmist CO_2-heidet jälgitakse igal aastal sõidukite, tootjate ja liikmesriikide lõikes;

– sõiduautode ja kaubikute kasvuhoonegaaside heidet jälgitakse liikmesriikide iga-aastaste kasvuhoonegaaside heitkoguste inventuuride kaudu;

– uute registreeritud heiteta ja vähese heitega sõidukite arvu ja osakaalu jälgitakse liikmesriikide esitatavate iga-aastaste seireandmete abil;

– tööhõive taset jälgitakse ELi sektoripõhiseid tööhõiveandmeid hõlmava avalikult kättesaadava Eurostati statistika alusel.

1.4. Ettepanek/algatus käsitleb

☐ uut meedet

☐ uut meedet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest[12]

☒ olemasoleva meetme pikendamist

☐ ühe või mitme meetme ümbersuunamist teise või uude meetmesse või ühendamist teise või uue meetmega

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

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

Muutmisettepaneku eesmärk on pakkuda tootjatele täiendavaid võimalusi CO_2-heite vähendamise sihttasemete järgimiseks, säilitades samal ajal ELi õiguses sätestatud CO_2-heite vähendamise sihttasemete üldise ambitsioonikuse.

1.5.2. ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.

Kliima muutumine on piiriülene probleem, mida ei ole võimalik lahendada riigi ega kohaliku tasandi meetmetega. Kliimameetmeid on vaja koordineerida kogu Euroopas ja subsidiaarsuse põhimõttest lähtuvalt on ELi tasandi meede põhjendatud. Pidades silmas vajadust muuta määrust (EL) 2019/631, pakkudes täiendavaid võimalusi CO_2-heite vähendamise sihttasemete järgimiseks, ei suuda liikmesriigid ise kõnealuse algatuse eesmärki saavutada.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

Ettepanek põhineb kehtivatel õigusaktidel, mis on taganud ELi uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite pargi CO_2-heite pideva vähendamise viimastel kümnenditel.

1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega

Lisavahendeid ei ole vaja.

[12] Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

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

Lisavahendeid ei ole vaja.

1.6. Ettepaneku/algatuse ja selle finantsmõju kestus

☐ **Piiratud kestusega**

– ☐ hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA

– ☐ finantsmõju kulukohustuste assigneeringutele avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA ja maksete assigneeringutele ajavahemikul AAAA–AAAA.

☒ **Piiramatu kestusega**

– Rakendamise käivitumisperiood hõlmab ajavahemikku AAAA–AAAA,

– millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Kavandatud eelarve täitmise viis(id)

☒ **Eelarve otsene täitmine** komisjoni poolt

– ☒ tema talituste kaudu, sealhulgas kasutades liidu delegatsioonides töötavat komisjoni personali;

– ☐ rakendusametite kaudu

☐ **Eelarve jagatud täitmine** koostöös liikmesriikidega

☐ **Eelarve kaudne täitmine**, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

– ☐ kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;

– ☐ rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);

– ☐ Euroopa Investeerimispangale ja Euroopa Investeerimisfondile;

– ☐ finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;

– ☐ avalik-õiguslikele asutustele;

– ☐ avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, sel määral, mil neile antakse piisavad finantstagatised;

– ☐ liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;

– ☐ asutustele või isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis;

– ☐ liikmesriigis asutatud asutustele, kelle suhtes kohaldatakse liikmesriigi eraõigust või liidu õigust ja kellele võib kooskõlas valdkondlike normidega usaldada liidu rahaliste vahendite või eelarveliste tagatiste haldamise niivõrd, kuivõrd selliseid asutusi kontrollivad avalik-õiguslikud asutused või avalikke teenuseid osutavad eraõiguslikud asutused ja kontrollivad organid annavad neile solidaarvastutuse vormis piisavad finantstagatised või samaväärsed finantstagatised, mis võivad iga meetme puhul piirduda liidu toetuse maksimumsummaga.

Märkused

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

Järelevalve ja aruandluse reegleid ei muudeta, kuna praegune kord võimaldab ka jälgida esildatud täiendava paindliku võimaluste kohaldamist.

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

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

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

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

Käesolevas ettepanekus ei käsitleta kuluprogrammi. Selleks et tagada õigusakti täitmise tagamisel õiguskindlus ja võrdsed võimalused eri tootjate jaoks, on vajalik sõidukite registreerimisandmete tõhus ja korrektne seire.

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

Algatusega ei kaasne uusi olulisi kontrolle/riske, mida olemasolev sisekontrolliraamistik ei kataks. Ei ole kavandatud erimeetmeid peale finantsmääruse kohaldamise.

2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed

Lisaks finantsmääruse kohaldamisele pettuste ja õigusnormirikkumiste ärahoidmiseks kaasneb käesolevas ettepanekus sätestatud võimalustega CO_2-heite vähendamise nõuete järgimiseks ka eri andmekogumite jälgimine ja neist teatamine, nagu on sätestatud määruses (EL) 2019/631.

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

- Olemasolevad eelarveread

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata[13]	EFTA riigid[14]	Kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid[15]	Muud kolmanda riigid	Muu sihtotstarbeline tulu
	[XX.YY.YY.YY]	Liigendatud/liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI
	[XX.YY.YY.YY]	Liigendatud/liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI
	[XX.YY.YY.YY]	Liigendatud/liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata	EFTA riigid	Kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid	Muud kolmanda riigid	Muu sihtotstarbeline tulu
	[XX.YY.YY.YY]	Liigendatud/liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI
	[XX.YY.YY.YY]	Liigendatud/liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

13 Liigendatud = liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.
14 EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.
15 Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaadid.

	[XX.YY.YY.YY]	Liigendatud/liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

– ☒ Ettepanek/algatus ei nõua tegevusassigneeringute kasutamist

– ☐ Ettepanek/algatus nõuab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

3.2.1.1. Heakskiidetud eelarvest saadavad assigneeringud

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Nr	

DG: <…….>			Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					**0,000**
	Maksed	(2a)					**0,000**
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					**0,000**
	Maksed	(2b)					**0,000**
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					**0,000**
DG <…….> assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					**0,000**
	Maksed	(2a)					**0,000**

Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					**0,000**
	Maksed	(2b)					**0,000**
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					**0,000**
DG <…….> assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Mitmeaastase finantsraamistiku **RUBRIIGI <….> assigneeringud KOKKU**	Kulukohustused	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Nr	

DG: <…….>	Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
Tegevusassigneeringud					

Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					**0,000**
	Maksed	(2a)					**0,000**
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					**0,000**
	Maksed	(2b)					**0,000**
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					**0,000**
DG <…….>	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
assigneeringud KOKKU	Maksed	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					**0,000**
	Maksed	(2a)					**0,000**
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					**0,000**
	Maksed	(2b)					**0,000**
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					**0,000**
DG <…….>	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
assigneeringud KOKKU	Maksed	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

				Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
Tegevusassigneeringud	KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

	Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Mitmeaastase finantsraamistiku **RUBRIIGI <….> assigneeringud KOKKU**	Kulukohustused	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
• Tegevusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)	Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Mitmeaastase finantsraamistiku **rubriikide 1–6 assigneeringud KOKKU** (vajalikud vahendid)	Kulukohustused	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	**7**	Rubriik „Halduskulud“

DG: <…….>	Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
• Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

• Muud halduskulud		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
DG <…….> **KOKKU**	Assigneeringud	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>		Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
• Personalikulud		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Muud halduskulud		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
DG <…….> **KOKKU**	Assigneeringud	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
Mitmeaastase finantsraamistiku	Kulukohustused	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU	Maksed	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.1.2. Sihtotstarbelisest välistulust saadavad assigneeringud

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Nr	

DG: <…….>	Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027**

							KOKKU
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					**0,000**
	Maksed	(2a)					**0,000**
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					**0,000**
	Maksed	(2b)					**0,000**
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					**0,000**
DG <…….> assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
DG: <…….>			Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					**0,000**
	Maksed	(2a)					**0,000**
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					**0,000**
	Maksed	(2b)					**0,000**
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					**0,000**
DG <…….> assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
			Aasta	Aasta	Aasta	Aasta	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Mitmeaastase finantsraamistiku **RUBRIIGI <….> assigneeringud KOKKU**	Kulukohustused	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Nr						

DG: <…….>			Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					**0,000**
	Maksed	(2a)					**0,000**
Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					**0,000**
	Maksed	(2b)					**0,000**
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					**0,000**
DG <…….> assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
Tegevusassigneeringud							
Eelarverida	Kulukohustused	(1a)					**0,000**
	Maksed	(2a)					**0,000**

Eelarverida	Kulukohustused	(1b)					**0,000**
	Maksed	(2b)					**0,000**
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud							
Eelarverida		(3)					**0,000**
DG <…….> assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
Tegevusassigneeringud KOKKU	Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Mitmeaastase finantsraamistiku **RUBRIIGI <….> assigneeringud KOKKU**	Kulukohustused	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
• Tegevusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)	Kulukohustused	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksed	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU (kõik rubriigid)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Mitmeaastase finantsraamistiku **rubriikide 1–6 assigneeringud KOKKU** (vajalikud vahendid)	Kulukohustused	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksed	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	**7**	Rubriik „Halduskulud“

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

DG: <…….>		Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
• Personalikulud		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Muud halduskulud		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
DG <…….> **KOKKU**	Assigneeringud	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>		Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
• Personalikulud		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Muud halduskulud		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
DG <…….> **KOKKU**	Assigneeringud	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik**

							2021–2027 KOKKU
Mitmeaastase finantsraamistiku	Kulukohustused	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU	Maksed	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund (ei täideta detsentraliseeritud asutuste puhul)

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid ⇩			Aasta **2024**		Aasta **2025**		Aasta **2026**		Aasta **2027**		Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						**KOKKU**	
	VÄLJUNDID																	
	Väljundi liik[16]	Keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljundite arv kokku	Kulud kokku
ERIEESMÄRK nr 1[17]…																		
- Väljund																		
- Väljund																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 1 kokku																		
ERIEESMÄRK nr 2 ...																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 2 kokku																		

16 Väljunditena käsitatakse tarnitud tooteid ja osutatud teenuseid (rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

17 Vastavalt punktile 1.3.2 „Erieesmärgid“.

KOKKU																

3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

– ☒ Ettepanek/algatus ei nõua haldusassigneeringute kasutamist

– ☐ Ettepanek/algatus nõuab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

3.2.3.1. Heakskiidetud eelarvest saadavad assigneeringud

HEAKSKIIDETUD EELARVE	Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**2021–2027 KOKKU**
RUBRIIK 7					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
RUBRIIK 7 kokku	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
KOKKU	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Sihtotstarbelisest välistulust saadavad assigneeringud

SIHTOTSTARBELINE VÄLISTULU	Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**2021–2027 KOKKU**
RUBRIIK 7					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
RUBRIIK 7 kokku	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
KOKKU	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Assigneeringud kokku

KOKKU HEAKSKIIDETUD EELARVE + SIHTOTSTARBELINE VÄLISTULU	Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**2021–2027 KOKKU**
RUBRIIK 7					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
RUBRIIK 7 kokku	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud					
Personalikulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muud halduskulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
KOKKU	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

3.2.4. Hinnanguline personalivajadus

– ☒ Ettepanek/algatus ei nõua personali kasutamist

– ☐ Ettepanek/algatus nõuab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

3.2.4.1. Rahastatakse heakskiidetud eelarvest

Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina

HEAKSKIIDETUD EELARVE		Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**
• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)					
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)		0	0	0	0
20 01 02 03 (ELi delegatsioonides)		0	0	0	0
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)		0	0	0	0
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)		0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige)		0	0	0	0
• Koosseisuväline personal (täistööaja ekvivalendina)					
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid)		0	0	0	0
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja noored eksperdid ELi delegatsioonides)		0	0	0	0
Haldustoetuse eelarverida [XX.01.YY.YY]	- peakorteris	0	0	0	0
	- ELi delegatsioonides	0	0	0	0
01 01 01 02 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid kaudse teadustegevuse valdkonnas)		0	0	0	0
01 01 01 12 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid otsese teadustegevuse valdkonnas)		0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) – rubriik 7		0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) – rubriigist 7 välja jäävad kulud		0	0	0	0
KOKKU		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Rahastatakse sihtotstarbelisest välistulust

SIHTOTSTARBELINE VÄLISTULU	Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**
• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)				
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)	0	0	0	0
20 01 02 03 (ELi delegatsioonides)	0	0	0	0
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)	0	0	0	0
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)	0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige)	0	0	0	0

• Koosseisuväline personal (täistööaja ekvivalendina)					
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid)		0	0	0	0
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja noored eksperdid ELi delegatsioonides)		0	0	0	0
Haldustoetuse eelarverida [XX.01.YY.YY]	- peakorteris	0	0	0	0
	- ELi delegatsioonides	0	0	0	0
01 01 01 02 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid kaudse teadustegevuse valdkonnas)		0	0	0	0
01 01 01 12 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid otsese teadustegevuse valdkonnas)		0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) – rubriik 7		0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) – rubriigist 7 välja jäävad kulud		0	0	0	0
KOKKU		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Personalivajadus kokku

HEAKSKIIDETUD EELARVE + SIHTOTSTARBELINE VÄLISTULU KOKKU		Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**
• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)					
20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)		0	0	0	0
20 01 02 03 (ELi delegatsioonides)		0	0	0	0
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)		0	0	0	0
01 01 01 11 (otsene teadustegevus)		0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige)		0	0	0	0
• Koosseisuväline personal (täistööaja ekvivalendina)					
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid)		0	0	0	0
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja noored eksperdid ELi delegatsioonides)		0	0	0	0
Haldustoetuse eelarverida [XX.01.YY.YY]	- peakorteris	0	0	0	0
	- ELi delegatsioonides	0	0	0	0
01 01 01 02 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid kaudse teadustegevuse valdkonnas)		0	0	0	0
01 01 01 12 (lepingulised töötajad ja riikide lähetatud eksperdid otsese teadustegevuse valdkonnas)		0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) – rubriik 7		0	0	0	0
Muud eelarveread (märkige) – rubriigist 7 välja jäävad kulud		0	0	0	0
KOKKU		**0**	**0**	**0**	**0**

Ettepaneku rakendamiseks vajatav personal (täistööaja ekvivalendina)

	Kaetakse komisjoni talituste olemasolevast personalist	**Erakorraline lisapersonal***		
		Rahastatakse rubriigist 7 või teadusuuringute eelarveridadelt	**Rahastatakse BA ridadelt**	**Rahastatakse tasudest**
Ametikohtade			ei kohaldata	

loeteluga ette nähtud ametikohad				
Koosseisuväline personal (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)				

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	
Koosseisuvälised töötajad	

3.2.5. Hinnanguline mõju digitehnoloogiaga seotud investeeringutele – ülevaade

Kohustuslik: järgmises tabelis tuleks esitada parim hinnang ettepanekust/algatusest tulenevate digitehnoloogiaga seotud investeeringute kohta.

Erandkorras, kui see on vajalik ettepaneku/algatuse rakendamiseks, tuleks rubriigi 7 assigneeringud esitada selleks ettenähtud eelarvereal.

Rubriikide 1–6 assigneeringuid tuleks kajastada „tegevusvaldkonna IT-kuludena, mis on eraldatud rakenduskavadele“. Nende kulud kuuluvad tegevuseelarvesse, mida kasutatakse otseselt algatuse rakendamisega seotud IT-platvormide/vahendite taaskasutamiseks/ostmiseks/arendamiseks ja nendega seotud investeeringuteks (nt litsentsid, uuringud, andmete säilitamine jne). Selles tabelis esitatud teave peaks olema kooskõlas 4. jaos „Digimõõde“ esitatud üksikasjadega.

Digi- ja IT-assigneeringud KOKKU	Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	**Mitmeaastane finantsraamistik 2021–2027 KOKKU**
RUBRIIK 7					
Institutsiooni tasandi IT-kulud	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
RUBRIIK 7 kokku	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud					
Poliitikavaldkondade IT-kulud rakenduskavadele	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
KOKKU	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

Ettepanek/algatus:

– ☒ on täielikult rahastatav mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi sisese vahendite ümberpaigutamise kaudu

Lisavahendeid ei ole vaja. Praegune meeskond haldab algatust ka edaspidi.

– ☐ tingib mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi mittesihtotstarbelise varu ja/või mitmeaastase finantsraamistiku määruses sätestatud erivahendite kasutuselevõtu

ei kohaldata

– ☐ nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist

ei kohaldata

3.2.7. Kolmandate isikute rahaline osalus

Ettepanek/algatus:

– ☒ ei näe ette kolmandate isikute poolset kaasrahastamist

– ☐ näeb ette kolmandate isikute poolse kaasrahastuse, mille hinnanguline summa on järgmine:

assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**	Kokku
Nimetage kaasrahastav asutus					
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU					

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

– ☒ Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele

– ☐ Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:

  – ☐ omavahenditele

  – ☐ muudele tuludele

  – ☐ märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksval eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju[18]			
		Aasta **2024**	Aasta **2025**	Aasta **2026**	Aasta **2027**
Artikkel ….					

Sihtotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

ei kohaldata

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

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

ei kohaldata

4. DIGIMÕÕDE

Ettepanek ei hõlma digitaalset mõõdet, välja arvatud toodete andmebaas seoses sõidukite märgistamisega.

4.1. Diginõuded

Käesolev määrus ei sisalda täiendavaid digitaalse mõjuga nõudeid seoses CO_2-heite seire ja aruandlusega. Kohaldatakse määruse (EL) 2019/631 sätteid. Ettepanekuga nähakse ette mitu paindlikkusmeedet, mis võimaldavad tootjatel järgida CO_2-heite sihttasemeid, ilma et kaasneks digitaalne mõju või rakendamise tõhustamine digivahendite abil. Seoses sõidukite märgistamisega kehtestatakse artikli 15a lõikega 3 diginõue luua sõidukite märgistamist käsitlev toodete andmebaas, et anda üldsusele teavet turule lastud sõidukimudelite märgistamise kohta. Selle andmebaasi peaks looma komisjon ning sellesse peaks saama lisada andmeid, mille sõidukitootjad teevad kättesaadavaks nende poolt turule lastud sõidukimudelite kohta, ja see peaks olema üldsusele kättesaadav, asendades praeguse nõude, et iga liikmesriik peab ette nägema paberkandjal juhendid. See muudatus hõlmab registrite haldamist, andmete kogumist, teateid ja üldsuse juurdepääsu andmebaasile.

4.2. Andmed

Sõidukite märgistamist käsitlevasse toodete andmebaasi sisestatavad andmed peaksid pakkuma teavet turule lastud sõidukimudelite kliima- ja energiatõhususe kohta. Tootjatelt oodatakse, et nad esitaksid oma turule lastud sõidukite ametlikel dokumentidel põhinevad andmed koondatult (mis vähendab koormust, koondades üksiksõiduki andmed sõidukimudeli alusel) ja ainult üks kord iga turule lastud sõidukimudeli kohta. See koondteave annab võimalike sõidukiostjate jaoks olulist lisateavet teatava sõidukimudeli eeldatavate tulemusnäitajate kohta ja võimaldab võrrelda eri mudelite kohta esitatud teavet.

4.3. Digilahendused

Sõidukite märgistamist käsitlev toodete andmebaas peaks vastu võtma ja säilitama teavet ning tegema selle üldsusele kättesaadavaks, sisaldades funktsioone, mis võimaldavad sõidukimudeleid otsida ja võrrelda, et toetada teadlikke ostuotsuseid. Andmebaasi loomisel saaks taas kasutada Euroopa energiamärgisega toodete andmebaasi (EPREL) teatavaid funktsioone. Tehisintellekti ei ole praegu kavas kasutada.

4.4. Koostalitlusvõime hindamine

ei kohaldata

4.5. Digimõõtme rakendamist toetavad meetmed

Ettepanekuga nähakse ette mitu paindlikkusmeedet, mis võimaldavad tootjatel järgida CO_2-heite sihttasemeid. Nendega ei kaasne digimõju ega rakendamise tõhustamist digivahendite

abil.

Komisjon peab välja töötama sõidukite märgistamist käsitleva toodete andmebaasi, tuginedes asutusesisesele IT-suutlikkusele või vajaduse korral töövõtjatele ning kasutades võimalikult palju olemasolevaid kogemusi, sealhulgas EPRELi andmebaasi arendamisest saadud kogemusi. Ettepanekuga nähakse ette, et andmebaas tehakse kättesaadavaks hiljemalt 12 kuud pärast asjaomase määruse jõustumist ja see ajavahemik peaks hõlmama katseetappi, millesse on kaasatud sidusrühmad (sõidukitootjad). Pärast andmebaasi kättesaadavaks tegemist peaksid tootjad sisestama sellesse vajaliku teabe. Ettepanekuga nähakse ette ka võimalus võtta vastu rakendusakte, et täpsustada toodete andmebaasi toimimise üksikasju, kui see peaks vajalikuks osutuma.