



**2021/0197(COD)**

29.4.2022

## **ARVAMUS**

Esitaja: tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon

Saaja: keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

mis käsitleb ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõidautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite norme kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega  
(COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD))

Arvamuse koostaja: Dominique Riquet

PA\_Legam

## LÜHISELGITUS

CO<sub>2</sub>-neutraalsuse saavutamiseks 2050. aastaks, nagu on kindlaks määratud roheline kokkuleppega, peavad vähendama oma heitkoguseid kõik liidu sektorid, sh maanteetransport, mis põhjustab 20 % koguheitest, kusjuures autod ning kaubikud põhjustavad sellest kolmveerandi. See üleminek mõjutab ühtlasi leibkondi, piirkondi, töötajaid ja autotööstust ning see eeldab olulisi avalikke ja erainvesteeringuid.

Selle probleemi lahendamiseks soovib komisjon liidus keelata praktiliselt kogu autode ja kaubikute sisepõlemismootoril põhineva tehnoloogia aastast 2035. Arvamuse koostaja toetab kliimaneutraalsuse saavutamiseks ELi sõidukipargi CO<sub>2</sub> heite vähendamise üldeesmärki. Siiski soovib ta esitada mitmeid soovitusi, et leevendada selle strateegia võimalikke puudujääke, mis võivad tuleneda selle metoodikast, teostatavusest ja tagajärgedest.

### 1. Terviklikul viisil heitkoguste vähendamise poole liikumine

Arvamuse koostaja on seisukohal, et ainuüksi summutitoru heitgaasidele keskendudes jääb selle määrusega kehtestamata lähenemine, milles võetaks arvesse autode ja kaubikute üldist CO<sub>2</sub> mõju. Teatud heitkoguste allikatele prioriteedi andmisel ei võrdsustata tehnoloogiaid enam ja irdutakse tehnoloogianeutraalsuse põhimõttest.

Heiteallikate järkjärgulise liikumise tõttu väärtusahelas ülespoole, mille on toonud kaasa heiteta sõidukite või vähese heitega sõidukite esiletõus (mis kuuluvad muude õigusaktide kohaldamisalasse), minetab kõnealune määrus üha rohkem oma asjakohasust. Selle õigusliku killustatuse riski vastu soovib arvamuse koostaja seada prioriteediks laiendatud süsiniku arvepidamise süsteemi, milles võetaks arvesse sõidukite ning kütuse/energia olulusringi, et mitmesuguste asjaomaste tehnoloogiate tegelikku keskkonnamõju paremini hinnata.

### 2. Ainult elektri peale panustamisega seotud ebakindlus

Kuigi arvamuse koostaja toetab sõidukipargi elektrifitseerimist ja liikumist heitevabaduse poole, kardab ta siiski, et enneaegsetes poliitilistes otsustes võidakse alahinnata kõnealuse ülemineku majanduslikke, tööstuslikke, sotsiaalseid ja keskkonnakulusid. Akutoitega sõidukid ei ole keskkonna jaoks heiteta (võttes arvesse tootmise, sõiduki kaalu, elektri päritolu, materjalide kaevandamise ja tarnimise CO<sub>2</sub> jalajälge, eriti arvestades ressursside kaevandamise suuremat survet, kuna prognooside kohaselt suureneb akude tootmine 2050. aastaks kaksikümne korda). Samamoodi tuleb esitada tõsisemaid küsimusi meie elektrivõrkude (CO<sub>2</sub> heite vähendamise, kättesaadavuse, jõudluse ja standardimisega seoses) ja laadimistaristu (võrgu suurus, mis on kooskõlas autonoomiaga, suur vajadus investeeringute järele, samas kui liikmesriikidele saavad osaks maksutulude saamatajäämine ja maksutulude ümbersuunamine kütuste osas).

Panustamine vaid ühte tehnoloogiasse kahjustaks samal ajal teisi sektoreid ja tekitaks suuri tööstusprobleeme, mis häirivad teadus- ja arendustegevust, tööhõivet ja Euroopa konkurentsivõimet. Meie strukturealne haavatavus muutub veelgi suuremaks, kui liit ei kujunda eelnevalt välja tööstuslikku konkurentsipõhist ökosüsteemi, juuruta asjakohast taristut, vähenda elektrienergia tootmise süsteemide heidet ja ei tugevda neid süsteeme ega kindlusta oma tarneahelaid. Kuna selles osalevad ka rahvusvahelised suurettevõttjad, kes mängivad keskkonna- ja konkurentsivaldkonnas teiste reeglite järgi, on suur oht, et sõltuvus

välismaa tehnoloogia impordist aina kasvab – seetõttu saab liidule osaks kahekordne läbikukkumine: seoses CO<sub>2</sub> jalajälje vähendamise ja tööstuse konsolideerumise eesmärkidega.

### 3. Täiendavad tehnoloogiad ja vajalik teotuskord

Võttes arvesse kõnealust ebakindlust, poleks sobilik enneaegselt ja äärmuslikult keelustada ühte või mitut tehnilist võimalust, mis võiks tulevikus kasulikuks osutada, vaid peaksime innustama uuenduslikkust ja püüdma leida mitmesugustele juba edukaks osutunud tehnoloogiatele täiendavaid elemente. Need üleminekutehnoloogiad võivad osutada keskkonnasõbralikeks ja pakkuda täiendavaid lahendusi liikmesriikidele, kes peavad arvestama suurte majanduslike, geograafiliste, sotsiaalsete või taristuga seotud erinevustega.

Selleks on vaja 2035. aasta eesmärki pisut muuta, et edastada sektorile jätkuvalt tugev sõnum, mille kohaselt tuleb CO<sub>2</sub> heidet vähendada, jättes piisavalt manööverdamisruumi tõhusate alternatiivtehnoloogiate arendamiseks. Seetõttu lisatakse ka klausel, et määrus tuleks läbi vaadata 2027. aastal, mil seadusandja on paremini võimeline võtma arvesse kõnealust ebakindlust, tehnoloogia arengut ja turuarengut. Viimaks on vajalik autotööstuse fondi loomine, et toetada töötajate välja- ja ümberõpet. Selle eesmärk on tagada Euroopa töötleva tööstuse tulevane elujõulisus, arvestades, et see peab olema tiptasemel ja ülemaailmsel tasandil konkurentsivõimeline.

Arvamuse koostaja on veendunud, et nende soovitude alusel on liidu keskkonnaalased eesmärgid saavutatavad ning on võimalik rahuldada liidu sotsiaalseid ja tööstuslikke vajadusi, võimaldades muuta Euroopa majanduse kestlikumaks ja vastupidavamaks.

## MUUDATUSETTEPANEKUD

Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon palub vastutaval keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonil võtta arvesse järgmisi muudatusettepanekuid:

### Muudatusettepanek 1

#### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 1

##### *Komisjoni ettepanek*

(1) 2015. aasta detsembris ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kokkulepe (edaspidi „Pariisi kliimakokkulepe“) jõustus 2016. aasta novembris. Selle osalised leppisid kokku hoida maailmas keskmise temperatuuri tõus industriaalühiskonna eelse tasemega võrreldes oluliselt alla 2 °C ning teha jõupingutusi selle nimel, et temperatuuri tõus piirduks üksnes 1,5 °C-ga võrreldes industriaalühiskonna eelse

##### *Muudatusettepanek*

(1) 2015. aasta detsembris ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kokkulepe (edaspidi „Pariisi kliimakokkulepe“) jõustus 2016. aasta novembris. Selle osalised leppisid kokku hoida maailmas keskmise temperatuuri tõus industriaalühiskonna eelse tasemega võrreldes oluliselt alla 2 °C ning teha jõupingutusi selle nimel, et temperatuuri tõus piirduks üksnes 1,5 °C-ga võrreldes industriaalühiskonna eelse tasemega. ***Glasgow kliimapakti***

tasemega.

*vastuvõtmisega 2021. aasta novembris tunnistasid selle osalised, et maailma keskmise temperatuuri tõusu hoidmine allapool 1,5 °C võrreldes industriaalühiskonna eelse tasemega vähendaks märkimisväärselt kliimamuutuste riske ja mõju, ning võtsid kohustuse suurendada 2022. aasta lõpuks oma 2030. aastaks seatud eesmärgi, et kiirendada kliimameetmete võtmist sellel kriitilisel kümnendil ja kõrvaldada puudujääk eesmärkide saavutamisel 1,5 °C eesmärgiga.*

## Muudatusettepanek 2

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 3

#### *Komisjoni ettepanek*

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

#### *Muudatusettepanek*

(3) Euroopa rohelises kokkuleppes on esitatud ulatuslikud üksteist vastastikku tugevdavad meetmed ja algatused, mille eesmärk on saavutada ELis 2050. aastaks kliimaneutraalsus. **Selle saavutamiseks on vaja tagada sidusus õigusaktide vahel, mis on omavahel põimunud, arvestades küsimuste valdkondadevahelist olemust, nagu alternatiivkütuste taristu, sõiduautode ja kaubikute CO<sub>2</sub> heite normid, akud ja patareid, taastuvenergia, maakasutus, maakasutuse muutus ja metsandus ning kaheksas keskkonnaalane tegevusprogramm. Vältida tuleks igasugust õiguslikku killusatust, millega saadetak vastuolulisi signaale ja seataks kokkusobimatuid eesmärgi. Rohelises kokkuleppes on sätestatud uus majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks ning tugevdada liidu strateegilist autonoomiat ja juhtpositsiooni tööstuses kõigis olulistest sektorites, edendades samal ajal Euroopas innovatsiooni ja kvaliteetseid töökohti.**

Samuti on **strateegia** eesmärk kaitsta, säilitada ja suurendada liidu looduskapitali ning kaitsta kodanike tervist ja heaolu keskkonnaga seotud ohtude ja mõju eest, **võttes arvesse riiklikke ja piirkondlikke eripärasid ning mitmesuguseid sotsiaalseid tagajärgi**. 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.

### Muudatusettepanek 3

#### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 6

##### *Komisjoni ettepanek*

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

##### *Muudatusettepanek*

(6) Kõik majandussektorid **peaksid heite vähendamisele kaasa aitama**, sealhulgas maanteetranspordisektor, **mis on liidu ainuke sektor, mille heide on alates 1990. aastatest suurenenud ja millel on oluline ökoloogiline jalajälg, mis põhjustab 70 % liidu kogu transpordiheitest ja enam kui 27 % kogu liidu kasvuhoonegaaside heitest. Rohelises kokkuleppes on seatud auahne eesmärk vähendada transpordi heitkoguseid 90 % võrra, et saavutada liidus 2050. aastaks CO<sub>2</sub>-neutraalsus**.

### Muudatusettepanek 4

#### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 7

##### *Komisjoni ettepanek*

(7) Käesolevas määruses sätestatud meetmed moodustavad osa ühtsest ja

##### *Muudatusettepanek*

(7) Käesolevas määruses sätestatud meetmed moodustavad osa ühtsest ja

terviklikust raamistikust, mis on vajalik liidu kasvuhooonegaaside netoheite vähendamise üldeesmärgi saavutamiseks.

terviklikust raamistikust, mis on vajalik liidu kasvuhooonegaaside netoheite vähendamise üldeesmärgi saavutamiseks, *samuti selleks, et vähendada liidu sõltuvust imporditud fossiilkütustest, mis hõlmab ka naftaimporti, mille väärtus oli ainuüksi 2018. aastal 227,5 miljardit eurot, arvestades, et nafta on jätkuvalt peamine sõiduautodes ja kaubikutes kasutatav energiaallikas (94 %). Nafta järkjärgulisel kasutusel kõrvaldamisel on oluline mitte minna ühelt sõltuvuselt teisele üle. Selleks et tagada Euroopa töötleva tööstuse tulevane elujõulisus ja tugevdada liidu strateegilist autonoomiat, on väga oluline, et komisjon teeks koostööd liikmesriikide ja tööstuse sidusrühmadega selle nimel, et kindlustada CO<sub>2</sub> heiteta ja vähese CO<sub>2</sub> heitega tehnoloogiate jaoks vajalike strateegiliste materjalide ja haruldaste muldmetallide tarneahel.*

## Muudatusettepanek 5

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 7 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(7a) Käesolev määrus on osa liidu eesmärgist vähendada sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite heidet osana pikaajalisest eesmärgist saavutada heitevaba autotööstus. Vähese heitega ja heiteta sõidukite ulatuslikuma kasutamisega võib kaasneda autotööstuse väärtusahelas heiteallikate ülespoole liikumine. Seetõttu tuleb summutitori heitgaaside lähenemisviisi täiendamiseks töötada välja täieliku olelusringi metoodika, et tagada kõnealuste õigusaktide tulemuslikkus liidu tasandil heitkoguste vähendamisel ning edendada kestlike akude tootmist, pidades eelkõige silmas vastupidavust, tõhusust, taaskasutamist ja ringlussevõttu. Seda olukorda arvesse võttes peaks komisjon*

*hiljemalt 31. detsembriks 2023 töötama välja ühtlustatud metoodika, mis võimaldaks arvestada nimetatud sõidukite olelusringi süsinikubilanssi (tootmine – kasutamine – vanametalliks lammutamine) ja kulutatud energiat (ekstraheerimine/tootmine – transport – tarbimine või nn allikast paagini), et saada neist ülevaade ja tagada seega liidu kliimaeesmärkide poole püüdlisel kasutatavate vahendite ühtsus. Käesolev määrus tuleks 2027. aastal läbi vaadata, et lisada kõnealune laiendatud süsiniku arvepidamine sektori heitkoguste vähendamise uue näitajana, mis võimaldab kõige paremini kajastada sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tegelikku süsinikubilanssi.*

## Muudatusettepanek 6

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 8

#### *Komisjoni ettepanek*

(8) Selleks et vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega, on vaja karmistada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/631<sup>25</sup> sätestatud vähendamisnõudeid nii sõiduautode kui ka väikeste tarbesõidukite puhul. Samuti tuleb ette näha selge tee heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsuse eesmärk. Kui maanteetranspordis ei võeta kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks ambitsioonikaid meetmeid, tuleks heitkoguseid vähendada rohkem teistes sektorites, sealhulgas sektorites, kus CO<sub>2</sub>-heite vähendamine on keerulisem.

#### *Muudatusettepanek*

(8) Selleks et vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega, on vaja karmistada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/631<sup>25</sup> sätestatud vähendamisnõudeid nii sõiduautode kui ka väikeste tarbesõidukite puhul. Samuti tuleb ette näha selge tee heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsuse eesmärk. ***Samal ajal on äärmiselt oluline, et täiendavad liidu õigusaktid, näiteks direktiiv (EL) 2018/2001<sup>25a</sup>, tagaksid taastuenergia kiire kasutuselevõtu, et liidu autopargile annaks toidet täiendav taastuvelekter.*** Kui maanteetranspordis ei võeta kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks ambitsioonikaid meetmeid, tuleks heitkoguseid vähendada rohkem teistes sektorites, sealhulgas sektorites, kus CO<sub>2</sub> heite vähendamine on keerulisem.



***Digi- ja rohepöördes tuleks käsitleda ka sotsiaalse mõõtme tähtsust, et tagada liikuvuse kättesaadavus kõigi jaoks, hõlmates energia maksustamise mõju taskukohasusele ning kõrgemate energiahindade otsesest ja kaudset mõju transpordile liidu eri piirkondades, samuti tööstuslikke tagajärgi, et tagada tööhõive ja tööstuse konkurentsivõime.***

---

<sup>25</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

---

<sup>25</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

<sup>25a</sup> ***Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).***

## **Muudatusettepanek 7**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9**

#### *Komisjoni ettepanek*

(9) Rangemad CO<sub>2</sub>-heite vähendamise nõuded peaksid soodustama heiteta sõidukite kasutuselevõttu liidu turul, tuues samal ajal kasu tarbijatele ja kodanikele õhukvaliteedi ja energiasäästu seisukohast ning tagades jätkuva innovatsiooni autotööstuse väärtusahelas. Ülemaailmses kontekstis peab ka ELi autotööstuse väärtusahel käimasolevas üleminekus heitevabale liikuvusele olema juhtival kohal. Rangemad CO<sub>2</sub>-heite vähendamise normid **on** kogu sõidukipargile kehtestatud sihttasemetega järgimise seisukohast

#### *Muudatusettepanek*

(9) Rangemad CO<sub>2</sub> heite vähendamise nõuded peaksid soodustama heiteta **ja vähese heitega** sõidukite kasutuselevõttu liidu turul, tuues samal ajal kasu tarbijatele ja kodanikele õhukvaliteedi ja energiasäästu seisukohast ning tagades jätkuva innovatsiooni, **rahvusvahelise konkurentsivõime ja tööhõive tasemed** autotööstuse väärtusahelas **ning liikuvuse jätkuva kättesaadavuse ja taskukohasuse kõigi jaoks. Liidus on autotööstus üks majanduse alustalasid, mis panustab 7 % liidu SKPst, pakub tööd 4,6 miljonile**

tehnoloogianeutraalsed. Heiteta sõidukipargi sihttaseme **järgimiseks on nüüd ja edaspidigi olemas mitmesugused tehnoloogilised lahendused**. Heiteta sõidukite hulka kuuluvad praegu akutoitega elektrisõidukid ning kütuseelemendiga ja muud vesinikkütusega töötavad sõidukid, ning uuendusliku tehnoloogia väljatöötamine jätkub. Heiteta ja vähese heitega sõidukid, mille hulka kuuluvad ka tõhusad pistikühendusega hübriidsõidukid, võivad üleminekuprotsessis jätkuvalt rolli mängida.

**inimesele ning seisab tehnoloogilise innovatsiooni eesotsas, kuna selle valdkonna teadus- ja arendustegevusse investeeritakse igal aastal 60 miljardit eurot. Seda tööstust tuleb rohe- ja digipöördes toetada, kuna Euroopa tootjad seisavad nüüd silmitsi kolmekordse piiranguga: ranged keskkonnanäeskirjad, innovatsiooni valdkonda tehtavate investeeringute suurem vajadus ja üha intensiivsem rahvusvaheline konkurents.** Ülemaailmses kontekstis peab ka ELi autotööstuse väärtusahel käimasolevas üleminekus heitevabale liikuvusele olema **jätkuvalt** juhtival kohal. Rangemad CO<sub>2</sub> heite vähendamise normid **peaksid** kogu sõidukipargile kehtestatud sihttasemetega järgimise seisukohast **püsima** tehnoloogianeutraalsed. **Kasutada tuleks pikas perspektiivis** heiteta sõidukipargi sihttaseme **järgimisele kaasa aitavaid mitmesuguseid tehnoloogilisi lahendusi, nagu vesinik, biokütused ja muud taastuvkütused, mis võivad ka lühikeses ja keskpikas perspektiivis aidata kaasa transpordisektori CO<sub>2</sub> heite vähendamisele, tagades samal ajal taskukohasuse, juurdepääsetavuse, ohutuse ja kaasavuse.** Heiteta sõidukite hulka kuuluvad praegu akutoitega elektrisõidukid ning kütuseelemendiga ja muud vesinikkütusega töötavad sõidukid, ning uuendusliku tehnoloogia väljatöötamine jätkub. Heiteta ja vähese heitega sõidukid, mille hulka kuuluvad ka tõhusad pistikühendusega hübriidsõidukid ja **alternatiivkütustel töötavad sõidukid**, võivad üleminekuprotsessis jätkuvalt rolli mängida.

## Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 9 a (uus)

**(9a) Akutoitega elektrisõidukitel on suur sõidukipargi CO<sub>2</sub> heite vähendamise potentsiaal ja neid tuleks propageerida, võttes arvesse tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet, et kasutada neid koostoimes muude tõhusate tehnoloogiatega. On oluline rõhutada, et ükski tehnoloogia ei ole heiteta või keskkonnamõjuta ning et see kehtib ka seda tüüpi sõidukite kohta, võttes arvesse aku CO<sub>2</sub> jalajälge, sõidukite suuremat kaalu, elektri päritolu ja toorainete kaevandamist. Sellega seoses tuleks hinnata tarnesurve ohtu ja sellega tegeleda, et vastata Euroopa nõudlusele, arvestades suurenevat rahvusvahelist survet akude tootmiseks vajalike ressursside kaevandamisel, kuna prognooside kohaselt kasvab akude tootmine 2050. aastaks kakskümmend korda. Pealegi tuleb arvesse võtta mõju elektrivõrkudele (seoses CO<sub>2</sub> heite vähendamise, kättesaadavuse, jõudluse, arukate võrkude ja standardimisega) või laadimistaristu juurutamisele (seoses võrgu suurusega, mis on kooskõlas autonoomiaga, ning suure era- ja avaliku sektori investeeringute vajadusega).**

## Muudatusettepanek 9

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 10

(10) Eeltoodust lähtuvalt tuleks nii uutele sõiduautodele kui ka uutele väikestele tarbesõidukitele kehtestada uued rangemad CO<sub>2</sub>-heite vähendamise eesmärgid alates 2030. aastast. Need eesmärgid tuleks kehtestada tasemel, **mis annab** tugeva signaali liidu turul heiteta sõidukite kasutuselevõtu kiirendamiseks ja heitevaba tehnoloogia valdkonnas innovatsiooni **kulutõhusaks**

(10) Eeltoodust lähtuvalt tuleks nii uutele sõiduautodele kui ka uutele väikestele tarbesõidukitele kehtestada uued rangemad CO<sub>2</sub> heite vähendamise eesmärgid alates 2030. aastast. Need eesmärgid tuleks kehtestada tasemel, **millega austatakse tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet, andes** tugeva signaali liidu turul heiteta **ja vähese heitega** sõidukite kasutuselevõtu

*stimuleerimiseks.*

kiirendamiseks, *et muuta need taskukohaseks ja kõikidele kättesaadavaks, stimuleerida innovatsiooni ja tugevdada Euroopa konkurentsivõimet* heitevaba tehnoloogia valdkonnas *kulutõhusal viisil. Tehnoloogianeutraalsuse põhimõte on ülimalt oluline mitmekesiste lahenduste tagamiseks, innovatsiooni ja arengu säilitamiseks, sh lõhkuvates tehnoloogiates, ning turu paindlikkuse ja mitmesuguste sotsiaalsete käitumisviiside võimaldamiseks. Selles mõttes on oluline mitte pürata maanteetransporti üheainsa tehnoloogiaga, vaid innustada innovatsiooni ja tõhusate alternatiivsete tehnoloogiate vastastikust täiendavust, nagu hübriidsõidukite ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kombineeritud kasutus, samas liidu kliimaeesmärkidega kooskõlas olevate puhaste tehnoloogiate kasutuselevõtuga viivitamata. Lisaks oleks liidu tasandi universaalse lähenemisviisi puhul probleemiks asjaolu, et liikmesriikides ja nende vahel on suured majanduslikud, sotsiaalsed, geograafilised ja taristualased erinevused, arvestades, et täiendavate tehnoloogiate kombinatsioon võimaldab igal piirkonnal rakendada lahendusi, mida ta peab oma heitkoguste vähendamiseks sobivaimaks.*

## **Muudatusettepanek 10**

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

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(10a) Tehnoloogiline innovatsioon on liidus liikuvuse CO<sub>2</sub> heite vähendamise eeltingimus ja seetõttu tuleks seda toetada. Kasvava rahvusvahelise konkurentsi tingimustes peaksid liit ja liikmesriigid jätkama oma pingutusi, et uurida ja arendada algatusi, millega edendatakse sektoris koostoimet, mille näiteks on Euroopa akuliit, ning toetama*

*avaliku ja erasektori investeeringuid Euroopa autotööstuse teadusuuringutesse ja innovatsiooni. Selle eesmärk peaks olema säilitada Euroopa tehnoloogiline juhtpositsioon selles sektoris, arendada liidus tulevitehnoloogiate tööstuslikku tipptaset ning tagada liidu tööstusbaasi pikaajaline kestlikkus ja konkurentsivõime.*

## Muudatusettepanek 11

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 11

#### *Komisjoni ettepanek*

(11) CO<sub>2</sub>-heite sihttasemete muutmisega peaks kaasnema Euroopa strateegia heiteta sõidukite tootmise laiendamisest ja nendega seotud tehnoloogiliste lahenduste ulatuslikumast kasutuselevõttust tulenevate küsimuste lahendamiseks, samuti sektori töötajate täiendus- ja ümberõppe ning majandustegevuse mitmekesistamise ja ümberkorraldamise vajaduse rahuldamiseks. **Kui see on asjakohane**, tuleks **kaaluda** ELi ja liikmesriikide tasandil rahalise toetuse andmist erainvesteeringute kaasamiseks, sealhulgas ESF+, õiglase ülemineku fondi, innovatsioonifondi, taaste- ja vastupidavusraha ja mitmeaastase finantsraamistiku ja taasteraha „Next Generation EU“ muude rahastamisvahendite kaudu, kooskõlas riigiabi eeskirjadega. Muudetud keskkonna- ja energiaalase riigiabi eeskirjad võimaldavad liikmesriikidel toetada ettevõtjaid tootmisprotsessidega seotud CO<sub>2</sub>-heite vähendamisel ja keskkonnahoidlikuma tehnoloogia kasutuselevõtmisel uue tööstusstrateegia kontekstis.

#### *Muudatusettepanek*

(11) CO<sub>2</sub> heite sihttasemete muutmisega peaks kaasnema Euroopa strateegia heiteta **ja vähese heitega** sõidukite tootmise laiendamisest ja nendega seotud tehnoloogiliste lahenduste ulatuslikumast kasutuselevõttust tulenevate küsimuste lahendamiseks, samuti sektori töötajate täiendus- ja ümberõppe ning majandustegevuse mitmekesistamise ja ümberkorraldamise vajaduse rahuldamiseks, **eelkõige VKEde puhul. Seetõttu** tuleks **suurendada** ELi ja liikmesriikide tasandil rahalise toetuse andmist erainvesteeringute kaasamiseks, sealhulgas ESF+, õiglase ülemineku fondi, innovatsioonifondi, taaste- ja vastupidavusraha, **kliimameetmete sotsiaalfondi** ning mitmeaastase finantsraamistiku ja taasteraha „Next Generation EU“ muude rahastamisvahendite kaudu, kooskõlas riigiabi eeskirjadega. Muudetud keskkonna- ja energiaalase riigiabi eeskirjad võimaldavad liikmesriikidel toetada ettevõtjaid tootmisprotsessidega seotud CO<sub>2</sub> heite vähendamisel ja keskkonnahoidlikuma tehnoloogia kasutuselevõtmisel uue tööstusstrateegia kontekstis. **Kõnealune rahaline toetus peaks sõltuma sellest, kas toetust saavad**

## Muudatusettepanek 12

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 12

#### *Komisjoni ettepanek*

(12) Ajakohastatud uue tööstusstrateegiaga<sup>26</sup> nähakse ette rohe- ja digipöörde juhiste koostamine koostöös tööstussektori, avaliku sektori asutuste, sotsiaalpartnerite ja muude sidusrühmadega. Seega tuleks autotööstuse väärtusahelas toimuva üleminekuga seoses välja töötada üleminekujuhis liikuvuse ökosüsteemi jaoks. Selle ülemineku puhul tuleks erilist tähelepanu pöörata autotööstuse tarneahelas tegutsevatele VKEdele ja sotsiaalpartneritega konsulteerimisele, sealhulgas liikmesriikide tasandil, ning tugineda Euroopa oskuste tegevuskavale, sealhulgas sellistele algatustele nagu oskuste pakt, et kaasata erasektor ja muud sidusrühmad rohe- ja digipöördega seonduvasse Euroopa tööjõu täiendus- ja ümberõppesse. Ülemineku kavandamisel tuleks samuti käsitleda asjakohaseid Euroopa ja riikliku tasandi meetmeid ja stiimuleid, et edendada heiteta sõidukite taskukohasust. Liikuvuse ökosüsteemi terviklikul üleminekul tehtud edusamme tuleks kajastada iga kahe aasta järel koostatavas komisjoni eduaruandes, milles muu hulgas käsitletakse heiteta sõidukite kasutuselevõtu edenemist, nende sõidukite hindade muutumist, alternatiivkütuste arendamist ja vastava taristu kasutuselevõttu kooskõlas alternatiivkütuste taristu määrusega, uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste potentsiaali kliimanetraalse liikuvuse saavutamisel, rahvusvahelist konkurentsivõimet, investeeringuid autotööstuse väärtusahelasse, töötajate täiendus- ja ümberõpet ning tegevuse

#### *Muudatusettepanek*

(12) Ajakohastatud uue tööstusstrateegiaga<sup>26</sup> nähakse ette rohe- ja digipöörde juhiste koostamine koostöös tööstussektori, avaliku sektori asutuste, sotsiaalpartnerite ja muude sidusrühmadega. Seega tuleks autotööstuse väärtusahelas toimuva üleminekuga seoses välja töötada üleminekujuhis liikuvuse ökosüsteemi jaoks, ***toetades kõige enam mõjutatud piirkondi ja kogukondi, et kaotada lõhe liidu arenenud ja vähem arenenud piirkondade majanduse vahel.*** Selle ülemineku puhul tuleks erilist tähelepanu pöörata autotööstuse tarneahelas tegutsevatele VKEdele ja sotsiaalpartneritega konsulteerimisele, sealhulgas liikmesriikide tasandil, ning tugineda Euroopa oskuste tegevuskavale, sealhulgas sellistele algatustele nagu oskuste pakt, et kaasata erasektor ja muud sidusrühmad rohe- ja digipöördega seonduvasse Euroopa tööjõu täiendus- ja ümberõppesse. Ülemineku kavandamisel tuleks samuti käsitleda asjakohaseid Euroopa ja riikliku tasandi meetmeid ja stiimuleid, et edendada ***vähese heitega ja heiteta sõidukite taskukohasust.*** ***Individuaalne liikuvus peaks olema kõigile kättesaadav ja taskukohane, eriti maa-, äärepoolsete ja saarepiirkondade kodanikele, kellele kvaliteetne ühistransport või muud liikuvuslahendused ei ole kättesaadavad või on halvasti kättesaadavad.*** Liikuvuse ökosüsteemi terviklikul üleminekul tehtud edusamme tuleks kajastada iga kahe aasta järel koostatavas komisjoni eduaruandes, milles muu hulgas käsitletakse ***vähese heitega ja*** heiteta sõidukite kasutuselevõtu

ümberkorraldamist. Eduaruande koostamisel tuginetakse ka vahearuannetele, mille liikmesriigid esitavad alternatiivkütuste taristu määruse alusel **iga kahe aasta järel**. Komisjon peaks eduaruande koostamisel konsulteerima sotsiaalpartneritega ja kajastama sotsiaaldialoogi tulemusi. Innovatsioon autotööstuse tarneahelas jätkub. Uuenduslikud tehnoloogilised lahendused, nagu sünteetiliste kütuste tootmine CO<sub>2</sub> sidumisega õhust, võivad edasiarendamisel pakkuda väljavaateid taskukohaseks kliimaneutraalseks liikuvuseks. Seepärast peaks komisjon oma eduaruandes jälgima ka innovatsiooni arengut kõnealuses sektoris.

edenemist, nende sõidukite hindade muutumist, alternatiivkütuste arendamist ja vastava taristu kasutuselevõttu kooskõlas alternatiivkütuste taristu määrusega, uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste potentsiaali kliimaneutraalse liikuvuse saavutamisel, rahvusvahelist konkurentsivõimet, investeringuid autotööstuse väärtusahelasse, töötajate täiendus- ja ümberõpet ning tegevuse ümberkorraldamist. Eduaruande koostamisel tuginetakse ka vahearuannetele, mille liikmesriigid esitavad alternatiivkütuste taristu määruse alusel **igal aastal**. Komisjon peaks eduaruande koostamisel konsulteerima sotsiaalpartneritega ja kajastama sotsiaaldialoogi tulemusi. Innovatsioon autotööstuse tarneahelas jätkub. Uuenduslikud tehnoloogilised lahendused, nagu **täiustatud biokütused ja** sünteetiliste kütuste tootmine CO<sub>2</sub> sidumisega õhust, võivad edasiarendamisel pakkuda väljavaateid taskukohaseks kliimaneutraalseks liikuvuseks. Seepärast peaks komisjon oma eduaruandes jälgima ka innovatsiooni arengut kõnealuses sektoris.

---

<sup>26</sup> Komisjoni 5. mai 2021. aasta teatis „2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda“ (COM(2021) 350 final).

---

<sup>26</sup> Komisjoni 5. mai 2021. aasta teatis „2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda“ (COM(2021) 350 final).

## Muudatusettepanek 13

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 12 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***(12a) Kuigi käesolevat määrust kohaldatakse ainult uutele sõiduautodele ja uutele väikestele tarbesõidukitele, on oluline lisada see laiaulatuslikumasse liidu tasandi tegevuskavasse, mille***

*eesmärk on olemasoleva sõidukipargi CO<sub>2</sub> heite vähendamine, et kaitsta keskkonda ja kodanike tervist kõikides liikmesriikides. Praegune sõidukipark on jätkuvalt tegur, mis suurendab keskkonnalase tulemuslikkuse puudulikkust ka edaspidi, kuna sõidukipargi uuenedmine on aeglane. Ka saastavate kasutatud sõidukite praegune turg Kesk- ja Ida-Euroopas tekitab ohu, et saaste kandub üle liidu majanduslikult vähem arenenud piirkondadesse. Auahnete kliimaeesmärkide saavutamine 2050. aastaks peaks olema kooskõlas kõigi liidu kodanike õigusega puhtamale õhule. Selleks et kiirendada olemasoleva sõidukipargi heitkoguste vähendamist, on ülimalt oluline, et komisjon esitaks viivitamata seadusandlikud meetmed, mille eesmärk on luua moderniseerimist soodustav raamistik ning edendada praegu olemasolevate CO<sub>2</sub> heidet vähendavate tehnoloogiate kasutamist, näiteks vähese CO<sub>2</sub> heitega kütused või väiksema energiatarbimisega lambid, kiirendada kauba- ja reisijateveo ümbersuunamist, edendada keskkonnasõbralikumaid transpordiharjumusi, näiteks koossõit, kergliiklus ja ühistransport linnades, ning käsitleda võimalikku autotööstuse süsinikdioksiidi lekke ohtu liidus.*

## **Muudatusettepanek 14**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13**

#### *Komisjoni ettepanek*

(13) *Neid* kogu ELi sõidukiparki hõlmavaid eesmärke **tuleb** täiendada vajaliku laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtmisega, **nagu** on sätestatud **Euroopa Parlamendi ja nõukogu** direktiivis 2014/94/EL<sup>27</sup>.

#### *Muudatusettepanek*

(13) *Tarbijate jaoks elektrisõidukite laadimise ja alternatiivkütuste tankimise mugava taristu juurdepääsetavuse parandamine on heiteta ja vähese heitega sõidukite turu arengu ning seeläbi käesoleva määruse edukuse oluline eeldus.* Kogu ELi sõidukiparki hõlmavaid eesmärke **tuleks** täiendada vajaliku



laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtmisega, mille rakendamine on liidus olnud siiani ebapiisav. Seetõttu peaks käesoleva määrusega kaasnema auahned kohustuslikud eesmärgid alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks kõikides liikmesriikides ning auahned eesmärgid eralaadimispunktide kasutuselevõtuks, nagu on sätestatud direktiivis 2014/94/EL<sup>27</sup> ja direktiivis 2010/31/EL, ning sellega seoses peaks käesolevas määruses sätestatud heitkoguste vähendamise eesmärkide mis tahes suurendamine, sealhulgas vaheeesmärkide osas, käima käsikäes kasutuselevõtueesmärkide suurendamisega. Laadimistaristu tuleks kasutusele võtta seal, kus inimesed elavad, töötavad ja oma igapäevatoiminguid teevad. On äärmiselt oluline, et ühtki liidu piirkonda ega territooriumi ei jäetaks kõrvale ning et alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu piirkondlikke erinevusi käsitletakse nõuetekohaselt, eelkõige vähem arenenud piirkondades või erivajaduste ja -tingimustega piirkondades, näiteks maapiirkondades ja hõredalt asustatud piirkondades, äärepoolsetes ja äärepoolseimates piirkondades, saartel ja mägipiirkondades. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleks liikmesriike piisavalt toetada ja aidata, kuna neil tekivad märkimisväärsed investeerimisvajadused aastakümnel, mil nende maksutulude saamatajäämine ja maksutulude suunamine alternatiivkütustesse suurenevad. Sellega seoses on oluline rõhutada, et tankimise küsimus on lahutamatult seotud sõidukite autonoomsusega, sest mida suurem see on, seda väiksema sagedusega on vaja tankida, ning seetõttu peaks komisjon võtma arvesse tehnoloogilist arengut, eelkõige akude autonoomsuse seisukohast, mis mõjutab taristu kasutuselevõttu. Maanteetransport moodustab liidus märkimisväärse osa energia lõpptarbimisest.

*Direktiivis (EL) .../... [uuesti sõnastatud energiatõhususe direktiiv] sätestatakse energiatõhususe esikohale seadmise põhimõte kui üldpõhimõte, mida tuleks arvesse võtta kõikides sektorites, ka väljaspool energiasüsteemi, ja kõikidel tasanditel. Seetõttu tuleks energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet kaaluda selliste poliitika-, planeerimis- ja investeerimisotsuste tegemisel, mis on seotud laadimistaristu ja alternatiivkütuste tankimistaristu kasutuselevõtuga, sealhulgas seoses mitmesuguste heitevabade tehnoloogiate „allikast ratasteni“ energiatõhususega.*

---

<sup>27</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

---

<sup>27</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

## Muudatusettepanek 15

### 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, **eelkõige autotööstuse tarneahela VKEdele**, tuleks võimaldada piisavat paindlikkust oma sõidukipargi järkjärgulisel kohandamisel (**võttes arvesse, et sõiduaautosid toodetakse ja projekteeritakse vähemalt viieaastastes tsüklites ja väikeseid tarbesõidukeid isegi kauem**), et tagada üleminek heiteta **vähese heitega** sõidukitele kulutõhusal viisil. Seepärast on asjakohane jätkata sihttasemete vähendamist etappide kaupa. **Selleks et tagada käesoleva määruse tulemuslikkus, võttes arvesse turuarengut, tehnoloogia arengut ja liidu eesmärki heidet vähendada, tuleks käesolev määrus 2027. aastal läbi vaadata.**

## Muudatusettepanek 16

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 17

#### *Komisjoni ettepanek*

(17) Heite vähendamise jõupingutused, mida tuleb teha ELi sõidukipargi sihttasemete järgimiseks, jaotatakse tootjate vahel heite piinormi kõvera abil lähtuvalt ELi uute sõidukite ja tootja uute sõidukite keskmisest massist. **Kuigi selle mehhanismi säilitamine on asjakohane, on vaja** ära hoida olukorda, kus ELi sõidukipargi karmistatud sihttasemete tõttu muutub tootja eriheite sihttase negatiivseks. Seepärast on vaja täpsustada, et sellisel juhul tuleks eriheite sihttasemeks kehtestada 0 g CO<sub>2</sub>/km.

#### *Muudatusettepanek*

(17) Heite vähendamise jõupingutused, mida tuleb teha ELi sõidukipargi sihttasemete järgimiseks, jaotatakse tootjate vahel heite piinormi kõvera abil lähtuvalt ELi uute sõidukite ja tootja uute sõidukite keskmisest massist. **Vaja** on ära hoida olukorda, kus ELi sõidukipargi karmistatud sihttasemete tõttu muutub tootja eriheite sihttase negatiivseks. Seepärast on vaja täpsustada, et sellisel juhul tuleks eriheite sihttasemeks kehtestada 0 g CO<sub>2</sub>/km. **Massipõhise kasulikkuse parameetri kasutamist tootja eriheite sihttasemete arvutamiseks tuleks sõiduautode puhul jätkata 2025. aastani. Autode massi suurendamist on kasutatud heitkoguste vähendamise võimalusena, tänu millele saavad tootjad seada vähem auahned sihttasemed, kuigi suuruse ja massi vähendamine võib tuua olulist kasu energiatõhususe, linnaruumi tõhusa kasutamise, liiklusohutuse ja inimeste tervise seisukohast. Seetõttu peaks komisjon töötama välja ettepanekud massi vähendamise soodustamiseks, sh heiteta ja vähese heitega sõidukite puhul, et edendada materjalitõhusamate sõidukite tootmist.**

## Muudatusettepanek 17

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21

#### *Komisjoni ettepanek*

(21) Tulenevalt kasvuhoonegaaside heite vähendamise rangematest üldeesmärkidest ja hoidmaks ära võimalikku turgu moonutavat mõju, tuleks kõigi liidu turul tegutsevate tootjate suhtes

#### *Muudatusettepanek*

(21) Tulenevalt kasvuhoonegaaside heite vähendamise rangematest üldeesmärkidest ja hoidmaks ära võimalikku turgu moonutavat mõju, tuleks kõigi liidu turul tegutsevate tootjate suhtes

kohaldatavad vähendamisnõuded ühtlustada ning teha erandi vaid nendele tootjatele, kelle toodetud uusi sõidukeid on kalendriaastas registreeritud alla 1 000. Sellest tulenevalt peaks alates 2030. aastast lõppema võimalus, et tootjad, kelle toodetud uusi sõiduautosid on liidus registreeritud 1 000–10 000 või kelle toodetud uusi väikeseid tarbesõidukeid on liidus registreeritud 1 000–22 000 kalendriaasta kohta, saavad taotleda erandit eriheite sihttasemeid käsitlevatest nõuetest.

kohaldatavad vähendamisnõuded ühtlustada ning teha erandi vaid nendele tootjatele, kelle toodetud uusi sõidukeid on kalendriaastas registreeritud alla 1 000. Sellest tulenevalt peaks alates 2030. aastast lõppema võimalus, et tootjad, kelle toodetud uusi sõiduautosid on liidus registreeritud 1 000–10 000 või kelle toodetud uusi väikeseid tarbesõidukeid on liidus registreeritud 1 000–22 000 kalendriaasta kohta, saavad taotleda erandit eriheite sihttasemeid käsitlevatest nõuetest. ***Õiglase ülemineku tagamiseks tuleks seda erandit kohaldada üksnes sotsiaalse kasulikkusega erisõidukite, näiteks alarmsõidukite, tuletõrjeautode ja kiirabiautode tootjate suhtes, mitte kõige luksuslikumate autode tootjate suhtes.***

## **Muudatusettepanek 18**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 23**

#### *Komisjoni ettepanek*

(23) Määruse (EL) 2019/631 alusel 2030. aastaks ja sellele järgnevatiks aastateks seatud vähendamiseesmärkide saavutamiseks tehtud edusammud tuleks läbi vaadata **2026.** aastal. Läbivaatamisel tuleks käsitleda kõiki neid aspekte, mida käsitletakse ***iga kahe aasta järel*** esitatavates aruannetes.

#### *Muudatusettepanek*

(23) Määruse (EL) 2019/631 alusel 2030. aastaks ja sellele järgnevatiks aastateks seatud vähendamiseesmärkide saavutamiseks tehtud edusammud tuleks läbi vaadata **2027.** aastal. Läbivaatamisel tuleks käsitleda kõiki neid aspekte, mida käsitletakse ***igal aastal*** esitatavates aruannetes.

## **Muudatusettepanek 19**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 24**

#### *Komisjoni ettepanek*

(24) ***Määruse (EL) 2019/631 artikli 15 lõike 5 kohaselt hinnati võimalust suunata ülemäärase heite maksust saadav tulu sihtotstarbelisse fondi või***

#### *Muudatusettepanek*

(24) ***Üleminek lõpptulemusena heiteta sõidukitele võib autotööstuses struktuurse muutusena kaasa tuua märkimisväärse töökohtade kao, alates tootjatest ja***

*asjaomasesse programmi ja jõuti järeldusele, et see suurendaks märkimisväärselt halduskoormust, kuid ei tooks üleminekuprotsessis autotööstusele otseselt kasu. Seepärast kajastatakse ülemäärase heite maksust saadav tulu jätkuvalt tuluna liidu üldeelarves, nagu on sätestatud määruse (EL) 2019/631 artikli 8 lõikes 4.*

*tarnijatest kuni nendega seotud hooldus- ja remonditeenuste osutajateni. Seepärast tuleks maanteetranspordi CO<sub>2</sub> heite vähendamiseks tehtavates pingutustes arvesse võtta ka selle protsessi tõenäolisi ulatuslikke sotsiaalseid tagajärgi, et seda üleminekut leevendada ja lõpuks sellega toime tulla. Ülemäärase heite maksu summasid tuleks kajastada kliimameetmete sotsiaalfondi konkreetsel eelarvereval „autosektori toetus“ sihtotstarbelise tuluna, et tagada õiglane üleminek kliimanetraalsele majandusele, et toetada mõjutatud töötajate, eelkõige väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate koolitust, ümberõpet, täiendusõpet ja oskuste täiendamise meetmeid. Seda eelarverida tuleks rahastada liidu üldeelarvest ja ülemäärase heite maksust saadud tuludest.*

## **Muudatusettepanek 20**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt -a (uus)**

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 1 – lõige 3 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**-a) lisatakse järgmine lõige 3a:**

*„3a. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2027 käesoleva määruse läbi ja esitab vajaduse korral ettepaneku selle täiendamiseks lisameetmetega, et hõlmata lisaks heitgaasidele ka sõiduki ja kasutatava kütuse üldine süsinikubilanss, lähtudes artikli 7 lõikes 10 ja artikli 12 lõikes 3a sätestatud metoodikast, et tagada sektori heitkoguste vastavus liidu süsinikuneutraalsuse eesmärgile.“*

## **Muudatusettepanek 21**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt b**

Määrus (EL) nr 2019/631  
Artikkel 1 – lõige 5a – punkt a

*Komisjoni ettepanek*

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

*Muudatusettepanek*

(a) ELi uute sõiduautode sõidukipargi keskmise heite sihttase võrdub I lisa A osa punkti 6.1.3 kohase 2021. aasta sihttasemega, mida on vähendatud **90** %;

**Muudatusettepanek 22**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt b**  
Määrus (EL) nr 2019/631  
Artikkel 1 – lõige 5a – punkt b

*Komisjoni ettepanek*

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

*Muudatusettepanek*

(b) ELi uute väikeste tarbesõidukite sõidukipargi keskmise heite sihttase võrdub I lisa B osa punkti 6.1.3 kohase 2021. aasta sihttasemega, mida on vähendatud **90** %.“;

**Muudatusettepanek 23**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt c**  
Määrus (EL) nr 2019/631  
Artikkel 1 – lõige 6

*Komisjoni ettepanek*

(c) **lõikes 6 asendatakse sõnad „Alates 1. jaanuarist 2025“ sõnadega „Alates 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2029“;**

*Muudatusettepanek*

(c) **lõige 6 asendatakse järgmisega:**

**„6. Alates 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2029 on heiteta ja vähese heitega sõidukite võrdlusnäitaja 20 % registreeritud uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite sõidukiparkidest ning seda näitajat kohaldatakse I lisa vastavalt A või B osa punkti 6.3 kohaselt.“**

## Muudatusettepanek 24

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt b a (uus)

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 3 – lõige 1 – punkt n a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*ba) lisatakse järgmine punkt:*

*„na) „pistikühendusega hübriidsõiduk“ – sõiduk, mida kasutavad laetava akuga elektrimootor ja sisepõlemismootor, mis võivad töötada koos või eraldi.“*

## Muudatusettepanek 25

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt b b (uus)

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 3 – lõige 1 – punkt n b (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*bb) lisatakse järgmised punktid:*

*„nb) „biokütused“ – biokütused, nagu need on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 33;*

*nc) „täiustatud biokütused“ – biokütused, nagu need on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 34;*

*nd) „muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütused“ – muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütused, nagu need on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 36;“*

## Muudatusettepanek 26

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 5 – alapunkt a a (uus)

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 7 – lõige 10

10. Hiljemalt **2023. aastal hindab** komisjon **võimalust arendada välja ühtne** liidu metoodika liidu turule lastud sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO<sub>2</sub>-**heite** hindamiseks ja selle kohta järjepidevaks andmete esitamiseks. Komisjon edastab selle **hinnangu** Euroopa Parlamendile ja nõukogule, lisades sellele asjakohasel juhul ettepanekud järelmeetmeteks, näiteks seadusandlikud ettepanekud.

**aa) löige 10 asendatakse järgmisega:**

„10. Hiljemalt **31. detsembriks 2023 koostab** komisjon **ühtse** liidu metoodika liidu turule lastud sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO<sub>2</sub> **heite** hindamiseks ja selle kohta järjepidevaks andmete esitamiseks. Komisjon edastab selle **metoodika** Euroopa Parlamendile ja nõukogule, lisades sellele asjakohasel juhul ettepanekud järelmeetmeteks, näiteks seadusandlikud ettepanekud.“

(32019R0631)

## **Muudatusettepanek 27**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 5 – alapunkt a b (uus)**

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 7 – lõige 10 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**ab) lisatakse järgmine lõige 10a:**

„10a. Alates 1. jaanuarist 2024 võivad tootjad soovi korral edastada liidu turule lastud sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite olelustersükli täie ulatuse CO<sub>2</sub> heitkoguste andmed kooskõlas käesoleva artikli lõikega 10 pädevale asutusele, nagu on sätestatud käesoleva artikli lõikes 6, ning liikmesriikidele, kes edastavad need andmed seejärel komisjonile kooskõlas lõikega 2. Alates 1. jaanuarist 2028 lisatakse need andmed II ja III lisa A osas loetletud teabele;“

## **Muudatusettepanek 28**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 5 a (uus)**



*Kehtiv tekst*

4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse **liidu üldeelarves** tuluna.

*Muudatusettepanek*

**5a) Artikli 8 lõige 4 asendatakse järgmisega:**

„4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse **kliimameetmete sotsiaalfondi konkreetsel eelarveraal „autosektori toetus“ sihtotstarbelise tuluna eesmärgiga tagada õiglane üleminek kliimaneutraalsele majandusele, leevendades autotööstuses toimuva ülemineku negatiivset mõju tööhõivele kõigis mõjutatud liikmesriikides, eelkõige piirkondades ja kogukondades, mida üleminek kõige rohkem mõjutab. Eelkõige rahastatakse sellest autotööstuse töötajate, sealhulgas autotootjate, nende komponentide tarnijate ning hooldus- ja remonditeenuste tugiteenuste pakkujate, eriti VKEde koolitamist, ümberõpet, täiendusõpet ja oskuste täiendamist.**

**Kliimameetmete sotsiaalfondi konkreetselt eelarvereaalt toetatakse tööhõivesse ja majanduskasvu investeerimise eesmärki kõigis liikmesriikides. Sellest jagatakse liikmesriikidele toetust üleminekust tulenevate majanduslikele ja sotsiaalsetele tagajärgedele reageerivate meetmete ning investeeringute rahastamiseks, eelkõige seoses ümberkorraldamise ja töökohtade kaotusega autotööstuses, sh väikestes ja keskmise suurusega ettevõtetes.**

**Eraldatavad vahendid pärinevad liidu eelarvest ja ülemäärase heite maksust saadud tulust, mis on sätestatud käesoleva määruse artiklis 8. Nendega toetatakse järgmist tegevust: töötajate ümberõpe; tööotsijatele tööotsingulase abi pakkumine ja nende aktiivne kaasamine; investeerimine Euroopa tööstusstruktuuri ümberkujundamisse.“**

(32019R0631)

## Muudatusettepanek 29

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 6

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 10 – lõige 2

#### *Komisjoni ettepanek*

„Lõike 1 alusel taotletud erandi võib teha eriheite sihttasemest, mida kohaldatakse 2029. kalendriaasta lõpuni.“

#### *Muudatusettepanek*

„Lõike 1 alusel taotletud erandi võib teha eriheite sihttasemest, mida kohaldatakse 2029. kalendriaasta lõpuni.“

***Erandi tegemise taotluse võib esitada sotsiaalse otstarbega erisõidukite, näiteks alarmsõidukite, tuletõrje- ja kiirabiautode tootja. Erandit ei saa teha autotootjatele, kes kuuluvad Euroopa Komisjoni klassifitseerimissüsteemi segmenti F, segmenti S ja segmenti SUV (Euro Car Segment).***

## Muudatusettepanek 30

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 6 a (uus)

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 11 a (uus)

#### *Komisjoni ettepanek*

#### *Muudatusettepanek*

**6a) Lisatakse järgmine artikkel:**

**„Artikkel 11a**

**Ökodisain**

***Selleks et tagada, et üleminek heiteta liikuvusele aitaks täiel määral kaasa liidu energiatõhususe ja ringmajanduse eesmärkide saavutamisele, teeb komisjon 31. detsembriks 2023 vastavalt vajadusele ettepanekud ökodisaini miinimumnõuete kehtestamise kohta kõikidele uutele sõiduautodele ja uutele väikestele tarbesõidukitele, sealhulgas energiatõhususe, sisalduvate heitkoguste, vastupidavuse ja parandatavuse nõuded sellistele olulistele osadele nagu tuled, elektroonilised komponendid ja akud ning***

*miinimumnõuded metallide, plastide ja oluliste toorainete taaskasutamisele, võttes arvesse muude energiamõjuga toodete suhtes kohaldatavaid põhimõtteid Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/125/EÜ<sup>1a</sup> alusel.*

---

*<sup>1a</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta direktiiv 2009/125/EÜ, mis käsitleb raamistiku kehtestamist energiamõjuga toodete ökodisaini nõuete sätestamiseks (ELT L 285, 31.10.2009, lk 10).“*

## **Muudatusettepanek 31**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 6 b (uus)**  
Määrus (EL) nr 2019/631  
Artikkel 12 – lõige 3 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**6b) Artiklisse 12 lisatakse lõige 3a:**

**„3a. Komisjon koostab hiljemalt 31. detsembriks 2023 ühtse liidu meetoodika liidu turule lastud sõidukite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO<sub>2</sub> heite ja tarbitud kütuste ning energia hindamiseks ja selle kohta järjepidevaks andmete esitamiseks.**

*See peaks ka sisaldama meetoodikat heiteta ja vähese heitega sõidukite tõhususe mõõtmiseks ning võrdlemiseks elektrienergia koguse põhjal, mida nad vajavad saja kilomeetri läbimiseks. Selles meetoodikas võetakse eelkõige arvesse kasutatud elektri mõju ressursside hulga, mida niisuguste sõidukite sisemised energiasalvestusakud vajavad või mida nende alternatiivkütuste tootmiseks vajatakse.*

**Komisjon hindab eelkõige lõikes 1 osutatud kütusekulu ja energiatarbimise andmete kasutamist välise laadimisega**

*hübriidelektrisõidukite (OVC-HEV) puhul. Selle hindamise põhjal võtab komisjon kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusaktid, et kohandada välise laadimisega hübriidelektrisõidukite puhul kasutatavaid kasulikkustegureid, et tagada nende heitkogused vastaksid tegelikele sõidutingimustele alates 2025. aastast.“*

## **Muudatusettepanek 32**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7 a (uus)**

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 14 – lõige 1 – punkt c

*Kehtiv tekst*

(c) hiljemalt 31. oktoobril 2022 määratakse kindlaks 2025. aasta soovituslik  $TM_0$  väärtus nii kõikide 2021. aastal registreeritud uute **sõiduautode kui ka uute** väikeste tarbesõidukite keskmise katsemassina;

*Muudatusettepanek*

**7a) Artikli 14 lõike 1 punkt c asendatakse järgmisega:**

„(c) hiljemalt 31. oktoobril 2022 määratakse kindlaks 2025. aasta soovituslik  $TM_0$  väärtus nii kõikide 2021. aastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite keskmise katsemassina;“

*(32019R0631)*

## **Muudatusettepanek 33**

**Ettepanek võtta vastu määrus**

**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7 b (uus)**

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 14 – lõige 1 – punkt d

*Kehtiv tekst*

(d) hiljemalt 31. oktoobril 2024 ning seejärel igal teisel aastal kohandatakse I lisa **A ja B** osa punktis 6.2 esitatud  $TM_0$  väärtust vastavalt kõikide eelmisel kahel kalendriaastal registreeritud **uute**

*Muudatusettepanek*

**7b) Artikli 14 lõike 1 punkt d asendatakse järgmisega:**

„(d) hiljemalt 31. oktoobril 2024 ning seejärel igal teisel aastal kohandatakse I lisa B osa punktis 6.2 esitatud  $TM_0$  väärtust vastavalt kõikide eelmisel kahel kalendriaastal registreeritud uute väikeste

**sõiduautode ja** uute väikeste tarbesõidukite vastavale keskmisele katsemassile (alustades aastatega 2022 ja 2023). Uut TM<sub>0</sub>-väärtust kohaldatakse alates kohandamiskuupäevale järgneva kalendriaasta 1. jaanuarist.

tarbesõidukite vastavale keskmisele katsemassile (alustades aastatega 2022 ja 2023). Uut TM<sub>0</sub>-väärtust kohaldatakse alates kohandamiskuupäevale järgneva kalendriaasta 1. jaanuarist.“

(32019R0631)

## Muudatusettepanek 34

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 9

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 14 a – lõige 1

#### *Komisjoni ettepanek*

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

#### *Muudatusettepanek*

Komisjon esitab 31. detsembriks 2025 ja seejärel **igal aastal** aruande heitevaba maanteeliikluse suunas liikumisel tehtud edusammude kohta. Eelkõige jälgitakse ja hinnatakse aruandes vajadust võtta ülemineku hõlbustamiseks võimalikke lisameetmeid, sealhulgas rahaliste vahendite abil.

## Muudatusettepanek 35

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 9

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 14 a – lõige 2

#### *Komisjoni ettepanek*

Aruandes käsitleb komisjon kõiki tegureid, mis aitavad 2050. aastaks kulutõhusalt saavutada kliimaneutraalsuse. Need hõlmavad **heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõttu, edusamme laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtu eesmärkide saavutamisel vastavalt alternatiivkütuste taristu määrusele, uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste ja säästvate alternatiivkütuste**

#### *Muudatusettepanek*

Aruandes käsitleb komisjon kõiki tegureid, mis aitavad 2050. aastaks kulutõhusalt saavutada kliimaneutraalsuse. Need hõlmavad **järgmist:**

*võimalikku panust kliimaneutraalse liikuvuse saavutamisse, tarbijatele avalduvat mõju, sotsiaaldialoogi edenemist ning aspekte, mis võiksid täiendavalt hõlbustada majanduslikult edukat ja sotsiaalselt õiglast üleminekut heitevabale maanteeliiklusele.“*

- a) heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtt ja maksumus;*
- b) üleminek üksnes summutitoru heitgaasidel põhinevalt heitelt terviklikule olelusringi analüüsil põhinevale lähenemisviisile, mis põhineb artikli 7 lõikes 10 ja artikli 12 lõikes 3a sätestatud metoodikal, võttes arvesse ka kasvuhoonegaaside heitemahukust mineraalide kaevandamisel, tootmisel ja olelusringi lõpus ning energiaallikate jaotust vastavas ringluse liikmesriigis;*
- c) CO<sub>2</sub> heite piirmäär, mida kasutatakse vähese heitega sõiduki määratlemiseks ja vajaduse korral selle läbivaatamiseks;*
- d) edusammud laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtu eesmärkide saavutamisel vastavalt alternatiivkütuste taristu määrusele;*
- e) uuenduslike tehnoloogiliste lahenduste ja säästvate alternatiivkütuste võimalik panus kliimaneutraalse liikuvuse saavutamisse;*
- f) mõju liikmesriikide kasvuhoonegaaside ja õhukvaliteedi eesmärkidele, uute heiteta ja vähese heitega sõidukite ning kasutatud sõidukite iga-aastane ostmine;*
- g) edusammud ja mõju piirkondlikul (NUTS II) tasandil;*
- h) mõju tarbijatele, eelkõige madala sissetulekuga tarbijatele, ning liikuvusvaesuse areng igas liikmesriigis, nagu on määratletud määruses (EL).../... [määrus, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond];*

*i) sotsiaaldialoogi edenemine ning aspektid, mis võiksid täiendavalt hõlbustada majanduslikult edukat ja sotsiaalselt õiglast üleminekut heitevabale maanteeliiklusele;*

*j) edusammud taastuvelektri lisavõimsuse kasutuselevõtul, mis on proportsionaalne heitevabade sõidukite müügi kasvuga, et tagada, et heitkoguseid ei paigutata lihtsalt ümber.*

## **Muudatusettepanek 36**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 9 a (uus)**  
Määrus (EL) nr 2019/631  
Artikkel 14 b (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**9a) Lisatakse artikkel 14b:**

**„Artikkel 14b**

*Kooskõlas direktiivi (EL) .../... [uuesti sõnastatud energiatõhususe direktiiv] artikli 3 lõike 1 punktiga b võtavad liikmesriigid alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtuga seotud poliitika-, kavandamis- ja investeerimisotsuste tegemisel arvesse energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet, sealhulgas seoses erinevate heitevabade tehnoloogiate allikast ratasteni energiatõhususega.“*

## **Muudatusettepanek 37**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 10 – alapunkt a**  
Määrus (EL) nr 2019/631  
Artikkel 15 – lõige 1 – lõik 1

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

Komisjon vaatab **2028.** aastal läbi käesoleva määruse tulemuslikkuse ja mõju,

Komisjon vaatab **2027.** aastal läbi käesoleva määruse tulemuslikkuse ja mõju,

tuginedes **iga kahe aasta järel** koostatud aruannetele, ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta.

tuginedes **igal aastal** koostatud aruannetele, ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta.

### **Muudatusettepanek 38**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 10 – alapunkt a**  
Määrus (EL) nr 2019/631  
Artikkel 15 – lõige 1 – lõik 2

*Komisjoni ettepanek*

***Vajaduse korral lisatakse aruandele ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.***

*Muudatusettepanek*

***Aruandele lisatakse ettepanek muuta käesolevat määrust ja määrata kindlaks selge viis CO<sub>2</sub> heitkoguste edasiseks vähendamiseks, kehtestades ELi sõidukipargi heite sihttasemed uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite jaoks pärast 2035. aastat, sealhulgas pistikühendusega hübriidsõidukite võimalik kaasamine sõidukipargi heite sihttasemetesse, tuginedes Euroopa Komisjoni poolt hiljemalt 31. detsembriks 2023 väljatöötatud olelusringi hindamise meetodikale.***

### **Muudatusettepanek 39**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 10 – alapunkt a (uus)**  
Määrus (EL) nr 2019/631  
Artikkel 15 – lõige 2

*Kehtiv tekst*

2. Lõikes 1 osutatud aruandes käsitleb komisjon muu hulgas seda, kuivõrd vastavad määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt määratud CO<sub>2</sub>-**heite** ja kütusekulu või energiatarbimise näitajad tegelikkusele; kuidas kulgeb liidu turul heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtt, pidades

*Muudatusettepanek*

***aa) lõige 2 asendatakse järgmisega:***

„2. Lõikes 1 osutatud aruandes käsitleb komisjon muu hulgas seda, kuivõrd vastavad määruse (EÜ) nr 715/2007 kohaselt määratud CO<sub>2</sub> **heite** ja kütusekulu või energiatarbimise näitajad tegelikkusele; kuidas kulgeb liidu turul heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtt, pidades



eelkõige silmas väikeseid tarbesõidukeid; kuidas kulgeb laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtt, mille kohta antakse aru vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/94/EL,<sup>20</sup> käsitledes ka nende rahastamist; taastuvenergia abil toodetud sünteetiliste ja täiustatud alternatiivkütuste kasutamisest tulenevat potentsiaalset panust heite vähendamisse; CO<sub>2</sub>-*heite* tegelikku vähenemist, mida on täheldatud olemasoleva sõidukipargi tasandil; heiteta ja vähese heitega sõidukite stiimulisüsteemi *toimimine*; I lisa A osa punktis 6.3 sätestatud üleminekumeetme võimalikku mõju; käesoleva määruse mõju tarbijatele, eelkõige väikese ja keskmise sissetulekuga tarbijatele; samuti aspekte, millega edendatakse veelgi majanduslikult tasuvat ja sotsiaalselt õiglast üleminekut puhtale, konkurentsivõimelisele ja taskukohasele liikuvusele liidus.

---

<sup>20</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

eelkõige silmas väikeseid tarbesõidukeid; kuidas kulgeb laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtt, mille kohta antakse aru vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/94/EL *alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta*<sup>20</sup>, käsitledes ka nende rahastamist; *hoonete energiatõhususe direktiivi 2010/31/EL rakendamist ja selle kavandatavat läbivaatamist*; taastuvenergia abil toodetud sünteetiliste ja täiustatud alternatiivkütuste kasutamisest tulenevat potentsiaalset panust heite vähendamisse; CO<sub>2</sub> *heite* tegelikku vähenemist, mida on täheldatud olemasoleva sõidukipargi tasandil; heiteta ja vähese heitega sõidukite stiimulisüsteemi *toimimist*; I lisa A osa punktis 6.3 sätestatud üleminekumeetme võimalikku mõju; käesoleva määruse mõju tarbijatele, eelkõige väikese ja keskmise sissetulekuga tarbijatele; samuti aspekte, millega edendatakse veelgi majanduslikult tasuvat ja sotsiaalselt õiglast üleminekut puhtale, konkurentsivõimelisele ja taskukohasele liikuvusele liidus.“

---

<sup>20</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

(32019R0631)

## **Muudatusettepanek 40**

### **Ettepanek võtta vastu määrus**

#### **Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 10 – alapunkt b**

Määrus (EL) nr 2019/631

Artikkel 15 – lõiked 2 kuni 5

*Kehtiv tekst*

(b) lõiked 2–5 jäetakse välja;

*Muudatusettepanek*

(b) lõiked 3–5 jäetakse välja;

(32019R0631)

## Muudatusettepanek 41

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt d a (uus)

Määrus (EL) nr 2019/631

I lisa – A-osa – punkt 6.2.1

*Kehtiv tekst*

6.2.1. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused ajavahemikuks 2025–2029:

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus = ELi sõidukipargi heite sihttase<sub>2025</sub> +  $a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$ , kus:

kus

ELi sõidukipargi sihttase<sub>2025</sub> määratakse kindlaks punkti 6.1.1 kohaselt;

$a_{2025}$

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet} - \text{wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$$

kus

$a_{2021}$  on parima sirge kalle, mis saadakse lineaarse vähimruutude meetodi kohaldamisel ELi 2021. aastal registreeritud iga sõiduauto katsemassi (sõltumatu muutuja) ja CO<sub>2</sub> eriheite (sõltuv muutuja) suhtes;

Keskmine heide<sub>2021</sub> on selliste tootjate kõigi 2021. aastal registreeritud uute sõiduautode keskmine CO<sub>2</sub> eriheide, kelle puhul eriheite sihttase arvutatakse punkti 4 kohaselt;

TM on tootja kõigi vastaval kalendriaastal registreeritud uute sõiduautode keskmine katsemass kilogrammides (kg);

TM<sub>0</sub> on suurus kilogrammides (kg), mille väärtus leitakse artikli 14 lõike 1 punkti d kohaselt.

*Muudatusettepanek*

**da) punkt 6.2.1 asendatakse järgmisega:**

„6.2.1. Eriheite sihttaseme võrdlusväärtused ajavahemikuks 2025–2029:

eriheite sihttaseme võrdlusväärtus = ELi sõidukipargi heite sihttase<sub>2025</sub>,

kus

ELi sõidukipargi sihttase<sub>2025</sub> määratakse kindlaks punkti 6.1.1 kohaselt.“

## Muudatusettepanek 42

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### I lisa – lõik 1 – punkt 1 – alapunkt f

Määrus (EL) nr 2019/631

I lisa – A-osa – punkt 6.3.2

#### *Komisjoni ettepanek*

6.3.2 Eriheite sihttasemed ajavahemikuks 2030–2034:

eriheite sihttase = ELi sõidukipargi heite sihttase<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>),

*kus*

*ELi sõidukipargi heite sihttase<sub>2030</sub> määratakse kindlaks punkti 6.1.2 kohaselt;*

*a<sub>2030</sub> on*

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet – wide target}_{2030}}{\text{average emissions}_{2021}}$$

*kus*

*a<sub>2021</sub> on punktis 6.2.1 määratletud suurus;*

*keskmine heide<sub>2021</sub> on punktis 6.2.1 määratletud suurus;*

*TM on punktis 6.2.1 määratletud suurus;*

*TM<sub>0</sub> on punktis 6.2.1 määratletud suurus.*

#### *Muudatusettepanek*

6.3.2 Eriheite sihttasemed ajavahemikuks 2030–2034:

eriheite sihttase = ELi sõidukipargi heite sihttase<sub>2030</sub>.

## NÕUANDVA KOMISJONI MENETLUS

<b>Pealkiri</b>	Määruse (EL) 2019/631 muutmine, et karmistada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO <sub>2</sub> heite norme kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega
<b>Viited</b>	COM(2021)0556 – C9-0322/2021 – 2021/0197(COD)
<b>Vastutav komisjon</b> istungil teada andmise kuupäev	ENVI 13.9.2021
<b>Arvamuse esitajad</b> istungil teada andmise kuupäev	ITRE 13.9.2021
<b>Arvamuse koostaja</b> nimetamise kuupäev	Dominique Riquet 7.10.2021
<b>Läbivaatamine parlamendikomisjonis</b>	26.1.2022
<b>Vastuvõtmise kuupäev</b>	20.4.2022
<b>Lõpphääletuse tulemus</b>	+: 40 –: 17 0: 19
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
<b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed</b>	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginel, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

## NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

40	+
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyraki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Jens Geier, Eva Kaili, Lukasz Kohut

17	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

19	0
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
Renew	Claudia Gamon, Bart Groothuis, Morten Petersen
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu