Euroopa Parlament
2024-2029

Keskkonna-, kliima- ja toiduohutuse komisjon
Siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon
Transpordi- ja turismikomisjon

2025/0422(COD)

26.6.2026

MUUDATUSETTEPANEKUD 1–170

Lihtsustatud menetlus ilma raporti projektita (kodukorra artikkel 52),
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 561/2006, (EL) 2018/858, (EL) 2019/2144 ja (EL) 2024/1257 seoses mootorsõidukite tehniliste nõuete ja katsemenetluste lihtsustamisega ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 70/157/EMÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 540/2014

Ettepanek võtta vastu määrus
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

Muudatusettepanek 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(1) ***Draghi 2024. aasta aruandes*** Euroopa ***konkurentsivõime kohta[3] rõhutati, et eeskirjade arvukus ja keerukus võivad piirata liidu ettevõtjate tegutsemisruumi ja takistada nende konkurentsivõime säilimist.*** Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006,[4] (EL) 2018/858,[5] (EL) 2019/2144[6] ja (EL) 2024/1257[7] ***üksikasjalik analüüs osutas ka*** nendes sätestatud nõuetega seotud ***liigsetele kuludele ja halduskoormusele***. Nende ***järelduste põhjal*** on ***asjakohane*** lihtsustada teatavaid tootjate ja pädevate asutuste kohustusi, mis on sätestatud autotööstusega seotud õigusaktides, ning vähendada ettevõtjate ja ametiasutuste tarbetut koormust ja kulusid, kahjustamata seejuures sõidukite keskkonnatoimet ja ohutust.	(1) ***Oma poliitilistes suunistes*** Euroopa ***Komisjoni 2024.–2029. aasta ametiajaks esitas president von der Leyen uue visiooni Euroopa kestlikust jõukusest ja konkurentsivõimest, sealhulgas puhta tööstuse kokkuleppe, et toetada ettevõtteid ja luua neile õiged tingimused meie ühiste eesmärkide saavutamiseks. Autotööstuse tulevikku käsitleva strateegilise dialoogi raames toimunud teabevahetuse ja komisjoni poolt rohkem kui 130 sidusrühmale saadetud uuringu põhjal tegi komisjon kindlaks üheksa*** Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006,[4] (EL) 2018/858,[5] (EL) 2019/2144[6] ja (EL) 2024/1257[7] ***muudatust, mis võivad vähendada*** nendes sätestatud nõuetega seotud ***liigseid kulusid ja halduskoormust***. Nende ***muudatuste eesmärk*** on lihtsustada teatavaid tootjate ja pädevate asutuste kohustusi, mis on sätestatud autotööstusega seotud õigusaktides, ning vähendada ettevõtjate ja ametiasutuste tarbetut koormust ja kulusid, kahjustamata seejuures sõidukite keskkonnatoimet ja ohutust ***ning liiklejate, sealhulgas vähekaitstud liiklejate, näiteks jalakäijate ja jalgratturite ohutust***.
[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.	[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.
[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus	[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus

(EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1257, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7), millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja

(EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1257, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7), millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja

nõukogu määrust (EL) 2018/858 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009, komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, komisjoni määrus (EL) 2017/1151, komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362 (ELT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

nõukogu määrust (EL) 2018/858 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009, komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, komisjoni määrus (EL) 2017/1151, komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362 (ELT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Muudatusettepanek 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(1) Draghi 2024. aasta aruandes Euroopa konkurentsivõime kohta[3] rõhutati, et eeskirjade arvukus ja keerukus võivad piirata liidu ettevõtjate tegutsemisruumi ja takistada nende konkurentsivõime säilimist. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006,[4] (EL) 2018/858,[5] (EL) 2019/2144[6] ja (EL) 2024/1257[7] üksikasjalik analüüs osutas ka nendes sätestatud nõuetega seotud ***liigsetele kuludele ja halduskoormusele***. Nende järelduste põhjal on asjakohane ***lihtsustada*** teatavaid tootjate ja pädevate asutuste kohustusi, mis on sätestatud autotööstusega seotud õigusaktides***, ning vähendada ettevõtjate ja ametiasutuste tarbetut koormust ja kulusid***, kahjustamata seejuures ***sõidukite*** keskkonnatoimet ja ohutust.	(1) Draghi 2024. aasta aruandes Euroopa konkurentsivõime kohta[3] rõhutati, et eeskirjade arvukus ja keerukus võivad piirata liidu ettevõtjate tegutsemisruumi ja takistada nende konkurentsivõime säilimist. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006,[4] (EL) 2018/858,[5] (EL) 2019/2144[6] ja (EL) 2024/1257[7] üksikasjalik analüüs osutas ka ***vajadusele haldusmenetlused uuesti läbi vaadata, et vähendada*** nendes ***määrustes*** sätestatud nõuetega seotud ***kulusid***. Nende järelduste põhjal on asjakohane ***ühtlustada*** teatavaid tootjate ja pädevate asutuste kohustusi, mis on sätestatud autotööstusega seotud õigusaktides, kahjustamata seejuures keskkonnatoimet ***ning sõidukite*** ja ***nendes viibijate, sealhulgas vähekaitstud liiklejate*** ohutust ***ning sõidukijuhtide ohutuid töötingimusi***.
3 https://commission.europa.eu/topics/compe	3 https://commission.europa.eu/topics/compe

titiveness/draghi-report_en.

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1, ELI:

titiveness/draghi-report_en.

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1, ELI:

http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1257, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7), millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009, komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, komisjoni määrus (EL) 2017/1151, komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362 (ELT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1257, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7), millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009, komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, komisjoni määrus (EL) 2017/1151, komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362 (ELT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Muudatusettepanek 3
Philippe Olivier

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(1) Draghi 2024. aasta aruandes Euroopa konkurentsivõime kohta[3] rõhutati, et eeskirjade arvukus ja keerukus võivad piirata liidu ettevõtjate tegutsemisruumi ja takistada nende konkurentsivõime säilimist. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006,[4] (EL) 2018/858,[5] (EL) 2019/2144[6] ja (EL) 2024/1257[7] üksikasjalik analüüs osutas ka nendes sätestatud nõuetega seotud liigsetele kuludele ja halduskoormusele. Nende järelduste põhjal on asjakohane lihtsustada teatavaid tootjate ja pädevate asutuste kohustusi, mis on sätestatud autotööstusega seotud õigusaktides, ning vähendada ettevõtjate ja ametiasutuste	(1) Draghi 2024. aasta aruandes Euroopa konkurentsivõime kohta[3] rõhutati, et eeskirjade arvukus ja keerukus võivad piirata liidu ettevõtjate tegutsemisruumi ja takistada nende konkurentsivõime säilimist. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruste (EÜ) nr 561/2006,[4] (EL) 2018/858,[5] (EL) 2019/2144[6] ja (EL) 2024/1257[7] üksikasjalik analüüs osutas ka nendes sätestatud nõuetega seotud liigsetele kuludele ja halduskoormusele. Nende järelduste põhjal ***ja selleks, et säilitada Euroopa sõidukitootjate konkurentsivõime,*** on asjakohane lihtsustada teatavaid tootjate ja pädevate asutuste kohustusi, mis on sätestatud

tarbetut koormust ja kulusid, kahjustamata seejuures sõidukite keskkonnatoimet ja ohutust.

autotööstusega seotud õigusaktides, ***või need isegi kaotada*** ning vähendada ettevõtjate ja ametiasutuste tarbetut koormust ja kulusid, kahjustamata seejuures sõidukite keskkonnatoimet ja ohutust.

---

[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning

---

[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning

komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1257, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7), millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009, komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, komisjoni määrus (EL) 2017/1151, komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362 (ELT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. aprilli 2024. aasta määrus (EL) 2024/1257, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude vastupidavusega (Euro 7), millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009, komisjoni määrus (EL) nr 582/2011, komisjoni määrus (EL) 2017/1151, komisjoni määrus (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1362 (ELT L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Selgitus

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Muudatusettepanek 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(1a) Kuigi teatavaid nõudeid saab lihtsustada, et vältida ettevõtjate ja ametiasutuste tarbetut koormust ja kulusid, tuleb meelde tuletada, et EL on rangete ja tulevikku suunatud ohutusnõuete vastuvõtmisega standardite kehtestaja, millel on positiivne mõju autotööstusele ja selle konkurentsivõimele, tugevdades oma kaubamärkide mainet ohutuse seisukohast ja mõjutades tugevalt rahvusvahelist standardimisalast arutelu, eelkõige ÜRO Euroopa Majanduskomisjonis. Seda tuleks arvesse võtta ka kehtivate nõuete edasise lihtsustamise ja nendest erandite tegemise arutamisel.

Or. en

Muudatusettepanek 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(2) Euroopa autotööstuse tegevuskavas[8] ***kutsuti*** üles töötama välja autotööstuse jaoks õigusaktide lihtsustamise paketti, ***parandades*** eri regulatiivsete nõuete sidusust ja järjepidevust.	(2) Euroopa autotööstuse tegevuskavas[8] ***tunnistati, et kehtiv õigusraamistik tagab prognoositavuse ja aitab saavutada meie ühiseid avaliku poliitika eesmärke, kutsudes samal ajal*** üles töötama välja autotööstuse jaoks õigusaktide lihtsustamise paketti, ***et parandada*** eri regulatiivsete nõuete sidusust ja järjepidevust.
_____	_____

[8] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa autotööstuse tegevuskava“ (COM(2025) 95 final).

[8] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa autotööstuse tegevuskava“ (COM(2025) 95 final).

Or. en

Muudatusettepanek 6
Maria Grapini

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(2) Euroopa autotööstuse tegevuskavas[8] kutsuti üles töötama välja autotööstuse jaoks õigusaktide lihtsustamise paketti, parandades eri regulatiivsete nõuete sidusust ja järjepidevust.	(2) Euroopa autotööstuse tegevuskavas[8] kutsuti üles töötama välja autotööstuse jaoks õigusaktide lihtsustamise paketti, parandades eri regulatiivsete nõuete sidusust ja järjepidevust ***ning vähendades halduskoormust***.
[8] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa autotööstuse tegevuskava“ (COM(2025) 95 final).	[8] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa autotööstuse tegevuskava“ (COM(2025) 95 final).

Or. ro

Muudatusettepanek 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(2a) Automaatsõidusüsteemide kiire tehnoloogiline areng ja vajadus ühtlustatud õigusraamistiku järele nõuavad praeguse tüübiraamistiku

ajakohastamist ja ühtlustamist. Selleks et võimaldada ulatuslikke investeeringuid, tuleks teatavatel tingimustel tõsta väikeseeriate künniseid, mis piiravad automaatsõidusüsteemidega varustatud sõidukite tootmismahtu, ning tüübikinnitusmenetlused tuleks muuta kohanemisvõimelisemaks ja astmelisemaks, et võtta arvesse tehnoloogia arengut. Autonoomsed sõidukid genereerivad ohutusega seotud käitamisandmeid, mis on vajalikud täielikuks tüübikinnituseks, üksnes tegelikus liikluses kasutuselevõtu kaudu. Seepärast on asjakohane luua olemasoleva väikeseeriate raamistiku raames kogu liidus tunnustatud konkreetne vahepealne tüübikinnitus, mis võimaldab automatiseeritud sõidukite katsetamist ja kommertskasutusele eelnevat kasutuselevõttu kindlaksmääratud projekteerimisvaldkonnas, kohustuslikku kasutusaegset seiret ja piiratud kehtivusaega. Lisaks tuleks selleks, et vähendada tarkvarapõhiste novaatorite turule sisenemise tõkkeid ja edendada automatiseeritud sõidukijuhtimise tehnoloogia konkurentsivõimelist Euroopa ökosüsteemi, kohandada olemasolevat mitmeastmelist tüübikinnitusmenetlust, et võimaldada baassõiduki sõltumatut sertifitseerimist automaatsõidusüsteemina (ADS[1a]) valmidusega, kinnitades, et selle riistvaraelemendid vastavad kindlaksmääratud miinimumnõuetele, nii et järgmine tüübikinnituse etapp võib hõlmata üksnes automaatsõidusüsteemi tarkvara integreerimist.

[1a] Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1426 artikli 2 lõikel 1 põhinev määratlus.

Or. en

Muudatusettepanek 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(2b) Kuna puuduvad ühtlustatud normid automaatsõidusüsteemide katsetamise ja kasutuselevõtu kohta avalikel teedel, on regulatiivne keskkond liikmesriikides killustunud, mis suurendab ettevõtjate kulusid ja takistab laiendamist. Seepärast tuleks liidu tasandil kehtestada ühtlustatud miinimumnõuded tagamaks, et kui üks liikmesriik on andnud automatiseeritud või autonoomsele sõidukile katsetamiseks või kasutuselevõtuks loa või kui tegemist on piiriüleste katsestendidega, mis on olulised operatiivandmete loomiseks täiemahuliseks kasutuselevõtuks ja üldsuse heakskiidu saamiseks, tunnustatakse sellist luba kogu liidu territooriumil. Ohutuse ja järelevalve tagamiseks peaks sellist katsetamise ja kasutuselevõtu vastastikust tunnustamist toetama ja koordineerima komisjoni või määratud liidu asutuse hallatava operatiivandmete kogumise ja edastamise ühtlustatud mehhanism. Lisaks võib hästi suunatud ja koordineeritud riiklik rahastamine toimida erainvesteeringute katalüsaatorina, vähendades tehnoloogiariski, suurendades investorite usaldust ja luues tingimused, mille alusel saab erakapitali äriliselt otstarbekas ulatuses kasutusele võtta. Selle võimendava mõju maksimeerimiseks on oluline koondada liidu ja liikmesriikide avaliku sektori rahalised vahendid piiratud arvule suure potentsiaaliga, suuremahulistele ja piiriülestele algatustele, mis integreerivad isejuhtivaid sõidukitehnoloogiaid ja -süsteeme, sealhulgas selliste vahendite kaudu nagu programm „Euroopa horisont“, Euroopa ühendamise rahastu ja muud

mitmeaastase finantsraamistiku tulevased programmid.

Or. en

Muudatusettepanek 9
Philippe Olivier

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(4) Kuigi käesolev määrus võetakse vastu siseturu loomiseks ja toimimiseks, toetab mootorsõidukite tehniliste nõuete, katsemenetluste ja tüübikinnituseeskirjade lihtsustamine ja ühtlustamine ka liidu laiemat eesmärki ***edendada kandidaatriikide järkjärgulist integreerimist liidu turule***. Edendades õigusnormide lähendamist, nende vastavusse viimist ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskirjadega ja liidu õigustiku ühtset rakendamist, aitab käesolev määrus vähendada tehnilisi kaubandustõkkeid, tugevdada Euroopa autotööstuse integreeritud väärtusahelaid ning suurendada Euroopa autotööstuse ökosüsteemi vastupanu- ja konkurentsivõimet, ilma et see mõjutaks ***liidu õiguse või otsuste tegemise*** sõltumatust.	(4) Kuigi käesolev määrus võetakse vastu siseturu loomiseks ja toimimiseks, toetab mootorsõidukite tehniliste nõuete, katsemenetluste ja tüübikinnituseeskirjade lihtsustamine ja ühtlustamine ka liidu laiemat eesmärki. Edendades õigusnormide lähendamist, nende vastavusse viimist ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskirjadega ja liidu õigustiku ühtset rakendamist, aitab käesolev määrus vähendada tehnilisi kaubandustõkkeid, tugevdada Euroopa autotööstuse integreeritud väärtusahelaid ning suurendada Euroopa autotööstuse ökosüsteemi vastupanu- ja konkurentsivõimet, ilma et see mõjutaks ***liikmesriikide*** sõltumatust ***ja otsuste tegemist***.

Or. fr

Selgitus

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des

véhicules chinois sur le marché européen.

Muudatusettepanek 10
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(4a) Kasulikkusteguri 2026. aasta novembri ja 2027. aasta novembri korrigeerimise praeguse ajakava säilitamine on oluline tagamaks, et CO_2 heite normid, sõidukite maksustamine ja tarbijate teavitamine kajastavad täpselt pistikühendusega hübriidsõidukite toimivust teedel. Kuid isegi pärast neid parandusi nähtub tegelikus liikluses tekkinud andmetest, et pistikühendusega hübriidsõidukid tarbivad bensiini ja paiskavad õhku 1,7–2 korda rohkem CO_2, kui ametlikest andmetest näha. Seepärast tuleks alates 2030. aastast ajakohastada uute hübriidelektrisõidukite kasulikkustegurit vastavalt uusimatele kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadme andmetele. Alates sellest aastast tuleks kasulikkustegurit igal aastal ajakohastada, kohaldades tootjapõhiseid väärtusi, mis põhinevad iga tootja kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadme andmetel.

Or. en

Muudatusettepanek 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(5) Sõidukijuhtide töötingimuste, liiklusohutuse ja ausa konkurentsi ***parandamiseks*** nõutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014[9] sõidumeeriku paigaldamist kaubaveokitele, mille mass on üle 3,5 tonni. Määruse (EL) nr 165/2014 artikli 3 lõikega 2 lubatakse liikmesriikidel siiski vabastada sellest nõudest määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõigetes 1 ja 3 nimetatud sõidukid.	(5) Sõidukijuhtide töötingimuste ***parandamiseks***, liiklusohutuse ***suurendamiseks*** ja ausa konkurentsi ***edendamiseks*** nõutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014[9] ***sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise tagamise peamise vahendina*** sõidumeeriku paigaldamist kaubaveokitele, mille mass on üle 3,5 tonni. Määruse (EL) nr 165/2014 artikli 3 lõikega 2 lubatakse liikmesriikidel siiski vabastada sellest nõudest määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõigetes 1 ja 3 nimetatud sõidukid***, tingimusel et sellised erandid ei piira käesoleva määruse artikli 1 eesmärke, milleks on ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordiliikide, eelkõige maanteetranspordi vahel, parandada töötingimusi ja liiklusohutust ning edendada liikmesriikide tõhustatud järelevalve- ja jõustamistavasid ning paremaid töötavasid autoveosektoris***.
[9] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).	[9] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Muudatusettepanek 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(6) Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ning seetõttu kohaldatakse nende suhtes määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõudeid, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis kõnealuste määruste kohaldamisalasse mittekuuluvatel sisepõlemismootoriga väikestel tarbesõidukitel. ***Määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõuete täitmine kujutab endast sõidukite käitajate ja juhtide jaoks märkimisväärset jõupingutust ning aeglustab akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite arvu suurenemist***.	(6) Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ning seetõttu kohaldatakse nende suhtes määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõudeid, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis kõnealuste määruste kohaldamisalasse mittekuuluvatel sisepõlemismootoriga väikestel tarbesõidukitel. ***Üle 3,5-tonnised tarbesõidukid kujutavad endast siiski jätkuvalt tõsist ohutusriski massi ja võimaliku mõju tõttu kokkupõrkele teiste liiklejatega***. ***Sõidumeerikute kasutamise kohustuslikuks muutmine nende sõidukite puhul võib aidata neid riske vähendada, eelkõige ennetades väsimusega seotud õnnetusi ja edendades õiglasi töötingimusi. Lisaks, kuigi mõned elektrikaubikud kaaluvad praegu üle 3,5 tonni, on suur potentsiaal vähendada elektrikaubikute massi tänu muutustele akude disainis ja kergete materjalide kasutamises. Seepärast on vaja stimuleerida kiiremat üleminekut kergematele elektrikaubikutele, mis toob kasutajatele ka täiendavat kasu suurema energiatõhususe ja omakorda väiksemate laadimiskulude näol, laiemat ühiskondlikku kasu maanteetaristule avalduva väiksema mõju näol ning liiklusohutusega seotud kasu väiksema kokkupõrkeefekti näol.***

Or. en

Muudatusettepanek 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(6) ***Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ning seetõttu kohaldatakse nende suhtes määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõudeid, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis kõnealuste määruste kohaldamisalasse mittekuuluvatel sisepõlemismootoriga väikestel tarbesõidukitel. Määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõuete täitmine kujutab endast sõidukite käitajate ja juhtide jaoks märkimisväärset jõupingutust ning aeglustab akutoitega elektriliste*** väikeste tarbesõidukite ***arvu suurenemist***.	(6) ***3,5-tonnine künnis, millest alates sõidumeerikuid käsitlevaid eeskirju kohaldatakse, kehtestati enne*** väikeste tarbesõidukite ***kohustuslike ohutus- ja heiteseadmete laialdast kasutuselevõttu***. ***Sellised seadmed võivad vähendada kandevõimet ja viia selleni, et eri jõuseadmetega nüüdisaegsed kaubikud ületavad seda künnist, isegi kui nad täidavad samu riigisiseseid veoülesandeid nagu kergemad sõidukid. Lisaks on liit direktiivis (EL) 2025/2205 tunnistanud 4,25 tonni selle sõidukiklassi asjakohaseks piirnormiks, mis lubab B-kategooria juhiloa omanikel selliseid sõidukeid juhtida. Seepärast on asjakohane ühtlustada käesoleva määruse asjakohased piirmäärad, säilitades samal ajal liikmesriikide kaalutlusõiguse riigisiseste vedude puhul.***

Or. en

Muudatusettepanek 14
Volker Schnurrbusch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(6) ***Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste*** väikeste tarbesõidukite mass ***ületada*** 3,5 tonni ***ning seetõttu*** kohaldatakse nende suhtes määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõudeid***, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis kõnealuste määruste kohaldamisalasse mittekuuluvatel sisepõlemismootoriga*** väikestel tarbesõidukitel. ***Määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõuete täitmine kujutab endast sõidukite käitajate ja juhtide jaoks***	(6) ***Kuna*** väikeste tarbesõidukite ***praegune kohustuslik*** mass ***on suurem kui*** 3,5 tonni***,*** kohaldatakse nende suhtes määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõudeid***.*** ***Olenemata sõiduviisist tuleks raskeveokeid käsitlevat korda kohaldada üksnes väikeste tarbesõidukite suhtes alates 4,25 tonnist***.

märkimisväärset jõupingutust ning aeglustab akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite arvu suurenemist.

Or. en

Muudatusettepanek 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(6) ***Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ning seetõttu kohaldatakse nende suhtes määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõudeid,*** kuigi ***nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis kõnealuste määruste kohaldamisalasse mittekuuluvatel sisepõlemismootoriga väikestel tarbesõidukitel. Määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõuete täitmine kujutab endast sõidukite käitajate ja juhtide jaoks märkimisväärset jõupingutust ning aeglustab akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite arvu suurenemist***.	(6) ***3,5-tonnine künnis, mille ületamisel sõidumeerikuid käsitlevaid eeskirju kohaldatakse, eelneb kõigile väikestele tarbesõidukitele nüüd paigaldatud kohustuslikele ohutus- ja heiteseadmetele, mis vähendab märkimisväärselt kasulikku koormust ja tõukab iga jõuseadme moodsad kaubikud seda künnist ületama***, kuigi ***nad täidavad samu riiklikke ülesandeid nagu kergemad sõidukid. Lisaks on liit direktiivis (EL) 2025/2205 juba tunnistanud 4,25 tonni selle sõidukiklassi asjakohaseks piirnormiks, mis võimaldab B-kategooria juhiloa omanikel selliseid sõidukeid juhtida***. ***On seosetu säilitada 3,5-tonnise sõidumeeriku künnis, millest liit on mujal tegelikult loobunud, ning käesoleva määrusega tuleks need piirnormid ühtlustada.***

Or. en

Muudatusettepanek 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(6) Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ning seetõttu kohaldatakse nende suhtes määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõudeid, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis kõnealuste määruste kohaldamisalasse mittekuuluvatel sisepõlemismootoriga väikestel tarbesõidukitel. Määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõuete täitmine ***kujutab endast sõidukite käitajate ja juhtide jaoks märkimisväärset jõupingutust ning aeglustab*** akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite arvu suurenemist.	(6) Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ning seetõttu kohaldatakse nende suhtes määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõudeid, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis kõnealuste määruste kohaldamisalasse mittekuuluvatel sisepõlemismootoriga väikestel tarbesõidukitel. Määrustes (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 sätestatud nõuete täitmine ***võib kaasa tuua lisanõudeid ja aeglustada*** akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite arvu suurenemist.

Or. en

Muudatusettepanek 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(7) Sõidukitootjate ja -käitajate, kellest paljud on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, tarbetute kulude vähendamiseks tuleks kaotada nõue paigaldada alla 4,25 tonni kaaluvatele akutoitega elektrilistele väikestele tarbesõidukitele sõidumeerikud.	***välja jäetud***

Or. en

Muudatusettepanek 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(7) Sõidukitootjate ja -käitajate, kellest paljud on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, tarbetute kulude vähendamiseks tuleks kaotada nõue paigaldada alla 4,25 tonni kaaluvatele akutoitega elektrilistele väikestele tarbesõidukitele sõidumeerikud.	***välja jäetud***

Or. en

Muudatusettepanek 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(7) ***Sõidukitootjate ja -käitajate, kellest paljud on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, tarbetute kulude vähendamiseks tuleks kaotada nõue paigaldada alla 4,25 tonni kaaluvatele akutoitega elektrilistele väikestele tarbesõidukitele sõidumeerikud***.	(7) ***3,5–4,25-tonniseid väikeseid tarbesõidukeid käitavad peamiselt väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad ning kauplejad, kes veavad riigisisestel vedudel tööriistu ja materjale. Sõidumeerikutega seotud kohustused tekitavad korduvaid haldus- ja seadmetega seotud kulusid, mis on selliste toimingute puhul ebaproportsionaalsed. Seepärast on asjakohane teha erand kõigile selles massivahemikus kaubaveoks kasutatavatele sõidukitele, kui vedu ei toimu rendi või tasu eest, vaid äriühingu või juhi enda kulul, ning kui sõiduki juhtimine ei ole sõidukijuhi põhitegevus, olenemata jõuseadme liigist, nii et erand järgib sõiduki funktsiooni ja massi, mitte selle jõuseadet, ega sea meelevaldselt ebasoodsasse olukorda samu ülesandeid täitvaid tava- või hübriidsõidukeid.***

Or. en

Muudatusettepanek 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(7) Sõidukitootjate ja -käitajate, kellest paljud on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, tarbetute kulude vähendamiseks ***tuleks*** kaotada nõue paigaldada ***alla 4,25 tonni kaaluvatele akutoitega elektrilistele*** väikestele tarbesõidukitele sõidumeerikud.	(7) Sõidukitootjate ja -käitajate, kellest paljud on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, tarbetute kulude vähendamiseks ***peaks liikmesriikidel olema võimalik*** kaotada nõue paigaldada väikestele tarbesõidukitele***, mille lubatud täismass ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni,*** sõidumeerikud***, olenemata nende jõuallikast, kui selliseid sõidukeid kasutatakse üksnes riigisisestel vedudel***.

Or. en

Selgitus

Selline erand peaks vähendama väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate ja kauplejate ebaproportsionaalset halduskoormust, ilma et see mõjutaks kehtivaid riiklikke liikluseeskirju, täitmise tagamise volitusi ja tööaja eeskirju.

Muudatusettepanek 21
Philippe Olivier

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(7) Sõidukitootjate ja -käitajate, kellest paljud on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, tarbetute kulude vähendamiseks tuleks kaotada nõue paigaldada alla 4,25 tonni kaaluvatele akutoitega elektrilistele väikestele tarbesõidukitele sõidumeerikud.	(7) Sõidukitootjate ja -käitajate, kellest paljud on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, tarbetute kulude vähendamiseks tuleks ***riiklikul tasandil*** kaotada nõue paigaldada alla 4,25 tonni kaaluvatele akutoitega elektrilistele väikestele tarbesõidukitele sõidumeerikud***, kuid kui selliseid sõidukeid kasutatakse rahvusvaheliseks kaubaveoks, tuleks seda nõuet kohaldada***.

Or. fr

Selgitus

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Muudatusettepanek 22
Volker Schnurrbusch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(7) Sõidukitootjate ja -käitajate, kellest paljud on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, tarbetute kulude vähendamiseks tuleks kaotada nõue paigaldada alla 4,25 tonni kaaluvatele ***akutoitega elektrilistele*** väikestele tarbesõidukitele sõidumeerikud.	(7) Sõidukitootjate ja -käitajate, kellest paljud on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, tarbetute kulude vähendamiseks tuleks kaotada nõue paigaldada ***kõikidele*** alla 4,25 tonni kaaluvatele väikestele tarbesõidukitele sõidumeerikud.

Or. en

Muudatusettepanek 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(7a) Arukad sõidumeerikud võivad aidata tõhustada ettevõtjate tegevust mitte ainult peamise vahendina sõidu- ja puhkeaegu käsitlevate ELi eeskirjade täitmise tagamiseks, vaid ka turvalise ja usaldusväärse andmeallikana, et võimaldada tõhusamaid logistika- ja sõidukipargi haldamise tavasid, sealhulgas paremat planeerimist, järelevalvet ja ressursside jaotamist.

Or. en

Muudatusettepanek 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(7b) Arvestades, et sõidumeerikute roll liidu sõidu- ja puhkeaja eeskirjade täitmise tagamise peamise vahendina, toetades seeläbi ühetaolist täitmise tagamist, ausat konkurentsi ja autoveotöötajate kaitset kogu liidus, sõltub sõidumeerikute ning täitevasutuste kasutatavate seadmete ja süsteemide koostalitlusvõimest.

Or. en

Muudatusettepanek 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(8) Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid, tuleks erandit kohaldada üksnes selliste elektriliste väikeste tarbesõidukite suhtes, mida kasutatakse üksnes riigisisesteks vedudeks.	***välja jäetud***

Or. en

Muudatusettepanek 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(8) Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid, tuleks erandit kohaldada üksnes selliste elektriliste väikeste tarbesõidukite suhtes, mida kasutatakse üksnes riigisisesteks vedudeks.	***välja jäetud***

Or. en

Muudatusettepanek 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(8) Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid, tuleks erandit kohaldada üksnes selliste ***elektriliste*** väikeste tarbesõidukite suhtes, mida kasutatakse üksnes riigisisesteks vedudeks.	(8) Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid, tuleks erandit kohaldada üksnes selliste väikeste tarbesõidukite suhtes, mida kasutatakse üksnes riigisisesteks vedudeks. ***See erand puudutab üksnes registreerimiskohustust***

ja kõrvaldab ettevõtjate, eelkõige väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate ning kauplejate halduskoormuse dubleerimise. See ei mõjuta direktiivis 2002/15/EÜ sätestatud tööaja piiranguid ega määruse (EL) 2020/1054 kohaseid sõidumeerikunõudeid, mida kohaldatakse rahvusvahelise veo ja üle 2,5 tonni kaaluvate sõidukitega toimuva kabotaaži suhtes. Erand ei mõjuta ka siseriiklikke liikluseeskirju ja jõustamisvolitusi.

Or. en

Muudatusettepanek 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(8) Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid, tuleks erandit kohaldada üksnes selliste ***elektriliste väikeste tarbesõidukite*** suhtes, mida kasutatakse üksnes riigisisesteks vedudeks.	(8) Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid, tuleks erandit kohaldada üksnes selliste ***sõidukite*** suhtes, mida kasutatakse üksnes riigisisesteks vedudeks. ***See erand puudutab üksnes registreerimiskohustust ega nõrgenda mingil viisil juhtide kaitset. Direktiivis 2002/15/EÜ sätestatud tööaja piiranguid kohaldatakse jätkuvalt täielikult kõigi asjaomaste juhtide suhtes ning rahvusvaheliste vedude ja üle 2,5 tonni kaaluvate sõidukitega kabotaaži suhtes kohaldatakse jätkuvalt määruses (EL) 2020/1054 sätestatud sõidumeerikunõudeid. Seega kõrvaldatakse erandiga dubleeriv halduskoormus, vähendamata olemasolevaid sotsiaalseid või liiklusohutuse kaitsemeetmeid.***

Or. en

Muudatusettepanek 29
Volker Schnurrbusch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(8) Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid, tuleks erandit kohaldada üksnes selliste ***elektriliste väikeste tarbesõidukite*** suhtes, mida kasutatakse üksnes riigisisesteks vedudeks.	(8) Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid, tuleks erandit kohaldada üksnes selliste ***sõidukite*** suhtes, mida kasutatakse üksnes riigisisesteks vedudeks. ***See erand puudutab üksnes registreerimiskohustust ega nõrgenda mingil viisil juhtide kaitset. Direktiivis 2002/15/EÜ sätestatud tööaja piiranguid kohaldatakse jätkuvalt täielikult kõigi asjaomaste juhtide suhtes ning rahvusvaheliste vedude ja üle 2,5 tonni kaaluvate sõidukitega kabotaaži suhtes kohaldatakse jätkuvalt määruses (EL) 2020/1054 sätestatud sõidumeerikunõudeid. Seega kõrvaldatakse erandiga dubleeriv halduskoormus, vähendamata olemasolevaid sotsiaalseid või liiklusohutuse kaitsemeetmeid.***

Or. en

Muudatusettepanek 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(8) ***Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid***, tuleks erandit kohaldada ***üksnes selliste elektriliste*** väikeste tarbesõidukite suhtes, ***mida*** kasutatakse ***üksnes*** riigisisesteks vedudeks.	(8) ***Selleks et tagada ühtse turu tõhus toimimine ja hõlbustada selliste heiteta N_2-kategooria sõidukite piiriülest ringlust, mille lubatud täismass on üle 3,5 tonni, kuid mitte üle 4,25 tonni***, tuleks erandit kohaldada ***N_2-kategooria heiteta*** väikeste tarbesõidukite suhtes, ***mis kaaluvad 3,5–***

4,25 tonni, olenemata sellest, kas neid kasutatakse riigisisesteks ***või piiriülesteks*** vedudeks.

Or. en

Selgitus

Kehtivate ELi õigusaktidega karistatakse elektrilisi väikeseid tarbesõidukeid (3,5–4,25 tonni), sest nende aku massi tõttu kehtivad nende suhtes sõidumeeriku ja kiiruspiiriku nõuded, millest samaväärsed fossiilkütusel töötavad kaubikud pääsevad. See erinevus takistab heiteta sõidukite kasutuselevõttu VKEde seas, kahjustab tootjate konkurentsivõimet ja õõnestab ELi kliimaeesmärke. Selle probleemi lahendamiseks ja puhtama transpordi edendamiseks tehakse tekstis ettepanek vabastada need heiteta N_2-kategooria sõidukid nende seadmete kasutamise kohustusest ja kaotada ranged piirkondlikud transpordipiirangud.

Muudatusettepanek 31
Maria Grapini

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(8) Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid, tuleks erandit kohaldada ***üksnes*** selliste elektriliste väikeste tarbesõidukite suhtes, mida kasutatakse üksnes riigisisesteks vedudeks.	(8) Kuna selle erandi kasutamise üle otsustavad liikmesriigid, tuleks erandit kohaldada selliste elektriliste väikeste tarbesõidukite suhtes, mida kasutatakse üksnes riigisisesteks ***ja mitteriigisisesteks*** vedudeks.

Or. ro

Muudatusettepanek 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(9) Selleks et vähendada koormust, mida sõidumeeriku paigaldamine ja kasutamine tekitab mittekutselistele juhtidele, kes juhivad suuri autoelamuid	***välja jäetud***

mitteärilistel eesmärkidel, ning mõju, mida see võib avaldada nõudlusele selliste sõidukite järele, peaks riiklikel asutustel olema võimalik vabastada sellised sõidukid ja toimingud sõidu- ja puhkeaja eeskirjadest ning sõidumeeriku kasutamisest, tingimusel et see ei ohusta kõnealuse määruse artiklis 1 osutatud eesmärke.

Or. en

Muudatusettepanek 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(9) Selleks et vähendada koormust, mida sõidumeeriku ***paigaldamine ja kasutamine tekitab*** mittekutselistele juhtidele, kes juhivad suuri autoelamuid mitteärilistel eesmärkidel, ning mõju, mida see võib avaldada nõudlusele selliste sõidukite järele, peaks riiklikel asutustel olema võimalik vabastada sellised sõidukid ja toimingud sõidu- ja puhkeaja eeskirjadest ning sõidumeeriku kasutamisest, tingimusel et see ei ohusta kõnealuse määruse artiklis 1 osutatud eesmärke.	(9) Selleks et vähendada koormust, mida ***sõidu- ja puhkeaegu ning*** sõidumeeriku ***paigaldamist ja kasutamist käsitlevad eeskirjad tekitavad*** mittekutselistele juhtidele, kes juhivad suuri autoelamuid mitteärilistel eesmärkidel, ning mõju, mida see võib avaldada nõudlusele selliste sõidukite järele, peaks riiklikel asutustel olema võimalik vabastada sellised sõidukid ja toimingud sõidu- ja puhkeaja eeskirjadest ning sõidumeeriku kasutamisest, tingimusel et see ei ohusta kõnealuse määruse artiklis 1 osutatud eesmärke.

Or. en

Muudatusettepanek 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(9) Selleks et ***vähendada koormust, mida*** sõidumeeriku ***paigaldamine*** ja ***kasutamine tekitab*** mittekutselistele juhtidele, kes juhivad suuri autoelamuid mitteärilistel eesmärkidel, ning mõju, mida see võib avaldada nõudlusele selliste sõidukite järele, peaks riiklikel asutustel olema võimalik vabastada sellised sõidukid ja toimingud sõidu- ja puhkeaja eeskirjadest ning sõidumeeriku kasutamisest, tingimusel et see ei ohusta kõnealuse määruse artiklis 1 osutatud eesmärke.	(9) Selleks et ***tagada õigusselgus*** sõidumeeriku ***paigaldamise*** ja ***kasutamise kohta*** mittekutselistele juhtidele, kes juhivad suuri autoelamuid mitteärilistel eesmärkidel, ning mõju, mida see võib avaldada nõudlusele selliste sõidukite järele, peaks riiklikel asutustel olema võimalik vabastada sellised sõidukid ja toimingud sõidu- ja puhkeaja eeskirjadest ning sõidumeeriku kasutamisest, tingimusel et see ei ohusta kõnealuse määruse artiklis 1 osutatud eesmärke.

Or. en

Muudatusettepanek 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858 on lubatud mootorsõidukite tüübikinnitus seoses mürataseme ja sõiduki helihoiatussüsteemidega kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 540/2014[10] või ÜRO eeskirjade, sealhulgas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjade nr 138,[11] nr 51[12] ja nr 59[13] alusel. Selline paralleelne süsteem võib põhjustada turu killustumist. Lisaks sellele on määrus (EL) nr 540/2014 aegunud, kuna võrreldes kolme eespool nimetatud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga ei ole seda piisavalt ajakohastatud. Selleks et tagada	(10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858 on lubatud mootorsõidukite tüübikinnitus seoses mürataseme ja sõiduki helihoiatussüsteemidega kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 540/2014[10] või ÜRO eeskirjade, sealhulgas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjade nr 138,[11] nr 51[12] ja nr 59[13] alusel. Selline paralleelne süsteem võib põhjustada turu killustumist. Lisaks sellele on määrus (EL) nr 540/2014 aegunud, kuna võrreldes kolme eespool nimetatud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjaga ei ole seda piisavalt ajakohastatud. Selleks et tagada

sidus raamistik ja täielik kooskõla ÜRO eeskirjadega, tuleks määrus (EL) nr 540/2014 kehtetuks tunnistada ja määruse (EL) 2018/858 II lisa muuta, et võimaldada vastavust üksnes kohaldatavatele ÜRO eeskirjadele.

sidus raamistik ja täielik kooskõla ÜRO eeskirjadega, tuleks määrus (EL) nr 540/2014 kehtetuks tunnistada ja määruse (EL) 2018/858 II lisa muuta, et võimaldada vastavust üksnes kohaldatavatele ÜRO eeskirjadele. ***Selline ühtlustamine ei tohiks põhjustada liiklusmüra vastase kaitse taseme vähenemist ega takistada liidul võtmast vajaduse korral vastu rangemaid nõudeid, et kaitsta rahvatervist, vähekaitstud liiklejaid ja linnakeskkonda.***

---

[10] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 540/2014 mootorsõidukite ja varusummutisüsteemide müratasemete kohta, millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 70/157/EMÜ (ELT L 158, 27.5.2014, lk 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 138: ühtsed sätted, mis käsitlevad vaiksete maanteesõidukite tüübikinnitust seoses nende vähendatud müraga [2017/71] (ELT L 9, 13.1.2017, lk 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 51 – ühtsed sätted, mis käsitlevad vähemalt neljarattaliste mootorsõidukite tüübikinnitust müratasemete alusel [2018/798] (ELT L 138, 4.6.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 59: ühtsed sätted, mis käsitlevad varusummutisüsteemide tüübikinnitust [2025/844] (ELT L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

---

[10] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 540/2014 mootorsõidukite ja varusummutisüsteemide müratasemete kohta, millega muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 70/157/EMÜ (ELT L 158, 27.5.2014, lk 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)

[11] Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 138: ühtsed sätted, mis käsitlevad vaiksete maanteesõidukite tüübikinnitust seoses nende vähendatud müraga [2017/71] (ELT L 9, 13.1.2017, lk 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).

[12] Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 51 – ühtsed sätted, mis käsitlevad vähemalt neljarattaliste mootorsõidukite tüübikinnitust müratasemete alusel [2018/798] (ELT L 138, 4.6.2018, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).

[13] Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eeskiri nr 59: ühtsed sätted, mis käsitlevad varusummutisüsteemide tüübikinnitust [2025/844] (ELT L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Muudatusettepanek 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(10a) Laadimistaristu kättesaadavus ja taskukohasus kõigis liikmesriikides on peamised tegurid, mis määravad elektrisõidukite kasutuselevõtu Euroopa kodanike ja ettevõtjate poolt, kuna need mõjutavad märkimisväärselt tarbijate ostuotsuseid. Seepärast on oluline investeerida ulatuslikku ja koostalitlusvõimelisse laadimistaristusse, et võimaldada heiteta liikuvuse laiemat kasutuselevõttu ning suurendada pistikühendusega hübriidsõidukite elektrikasutust, toetades seeläbi nende kavandatud panust CO_2 heite vähendamisse. Kogu liidus on vaja piisavat laadimistaristut, et tagada tarbijate mugavus, hõlbustada piiriülest liikuvust ja toetada siseturu nõuetekohast toimimist.

Or. en

Muudatusettepanek 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(10a) Tootmise ajal kohaldatavate regulatiivsete nõuete kohaselt toodetud sõidukite registreerimise, müügi ja kasutuselevõtu suhtes ei tohiks kohaldada hilisemaid piiranguid üksnes uute

tehniliste nõuete jõustumise tõttu, mis ei mõjuta kaitsemeetmete või parandusmeetmete kohaldamist juhtudel, kui sõidukid kujutavad endast tõsist ohtu ohutusele või keskkonnale, samuti ei tohiks see takistada nõuetekohaselt põhjendatud tõenditel põhinevate tulevaste meetmete vastuvõtmist.

Or. en

Selgitus

Selleks et kõrvaldada turu killustatus ja halduskoormus, mis tuleneb ühtlustamata riiklikest seerialõpu erandimenetlustest, nagu erinevad kvoodid või tähtpäevamehhanismid, tuleks registreerimisraamistikku lihtsustada. Praegused menetlused tekitavad tarbetut bürokraatiat nii tööstusele kui ka riiklikele pädevatele asutustele. Seega, kui sõiduki tootmiskuupäev eelneb uue õigusliku nõude kohaldamisele, peaks selle vastavussertifikaat jääma kehtima, mis kaotab seega vajaduse koormavate seerialõpu erandimenetluste järele.

Muudatusettepanek 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(11) Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade ***rakendamisega*** (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise	(11) Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime ***ning see on vajalik esimene samm kahesuunaliste laadimispunktide arendamise ja paigaldamise soodustamiseks. Samal ajal on elektrisõidukite akudel suur potentsiaal taastuvatest energiaallikatest toodetud elektri ajutiseks salvestamiseks ja võrku tagastamiseks kahesuunalise laadimise kaudu, kui ettevõtjad ja kodumajapidamised seda ei vaja.*** Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool

nõuete kohta). Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime tagamiseks anda määrusega (EL) 2018/858 komisjonile volitus kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega.

sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta) ***või läbivaadatud mõõtevahendite raamistiku (direktiiv (EL) 2026/706[15a]) rakendamisega. Kahesuunalise laadimise puhul nõutakse direktiivis (EL) 2018/2001[15b] (III taastuvenergia direktiiv) ja määruse (EL) 2023/1542[15c] (patareisid ja akusid käsitlev määrus) artiklis 14, et sõidukid salvestaksid andmed, mille tootjad peavad kättesaadavaks tegema***. Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime tagamiseks anda määrusega (EL) 2018/858 komisjonile volitus kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega***, tagades samal ajal kooskõla III taastuvenergia direktiivi, patareisid ja akusid käsitleva määruse ja andmemääruse[15d] nõuetega***.

---

[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112,

[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112,

27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15a] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2026. aasta direktiiv (EL) 2026/706, millega muudetakse direktiivi 2014/32/EL seoses elektrisõidukite elektritoiteallikate ja surugaasitankurite mõõtesüsteemide ning elektri-, gaasi- ja soojusarvestitega (ELT L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15b] 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 82–209, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15c] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2023. aasta määrus (EL) 2023/1542, mis käsitleb patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid, millega muudetakse direktiivi 2008/98/EÜ ja määrust (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/66/EÜ (ELT L 191, 28.7.2023, lk 1–117, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31)

[15d] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/2854 ühtlustatud õigusnormide kohta, millega reguleeritakse õiglast juurdepääsu andmetele ja andmete kasutamist, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2394 ja direktiivi (EL) 2020/1828 (andmemäärus), (ELT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Muudatusettepanek 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(11) Kuna ***akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja*** elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade rakendamisega (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta). Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada ***koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid***, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime tagamiseks anda määrusega (EL) 2018/858 komisjonile volitus kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega.	(11) Kuna elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime**.** Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade rakendamisega (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta). Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada ***koostalitlusvõimelist nutilaadimist***, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime tagamiseks anda määrusega (EL) 2018/858 komisjonile volitus kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega. ***See õigus peaks piirduma ühesuunalise nutilaadimise füüsilise ühenduse ja sideprotokolliga – milline pistik, milline kaabel ja milline sidevorming – ning peaks tuginema standarditele, mille liit on määruse (EL) 2023/1804 alusel juba valinud, eelkõige kombineeritud laadimissüsteemile ja raskeveokite puhul megavatt-laadimissüsteemile. Igasugune osalemine***

	sõiduki ja võrgu vahelistes või kahesuunalistes energiaülekandeteenustes peaks jääma vabatahtlikuks ning selleks on vaja sõiduki omaniku selgesõnalist ja tagasivõetavat nõusolekut; volituste andmine ei tohiks tekitada sõidukiomanikele kaudseid kohustusi jagada andmeid või osaleda võrgu tasakaalustamise kavades.
[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Muudatusettepanek 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(11) Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud	(11) Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime**.** Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud

võrgueeskirjade rakendamisega (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta). Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. ***Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu*** koostalitlusvõime tagamiseks ***anda määrusega (EL) 2018/858 komisjonile volitus kehtestada*** tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega.

[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

võrgueeskirjade rakendamisega (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta). Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. ***Sellise*** koostalitlusvõime tagamiseks ***peaks komisjon võtma vastu delegeeritud õigusakti, milles sätestatakse*** tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega. ***Delegeeritud õigusaktis tuleks kindlaks määrata ka sõiduki vastavustunnistusele lisatav V2G-süsteemi valmidusega tähistus ning vastav vastavuse kontrollimise metoodika. Delegeeritud õigusakt tuleks vastu võtta määruses (EL) 2018/858 sätestatud aja jooksul, et tagada õigeaegne ja sidus liidu raamistik.***

[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Muudatusettepanek 41
Volker Schnurrbusch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(11) Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade rakendamisega (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta). Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime tagamiseks anda määrusega (EL) 2018/858 komisjonile volitus kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega.	(11) Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime**.** Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade rakendamisega (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta). Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime tagamiseks anda määrusega (EL) 2018/858 komisjonile volitus kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega. ***See õigus peaks piirduma füüsilise ühenduse ja sideprotokolliga.***
[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-	[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-

http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Muudatusettepanek 42
Maria Grapini

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(11) Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade rakendamisega (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta). Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime tagamiseks anda määrusega (EL) 2018/858 komisjonile volitus kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja	(11) Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade rakendamisega (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta). ***Ühtlustatud lähenemisviisi puudumine võib viia ühtse turu killustumiseni ja luua kasutajatele ebavõrdsed tingimused.*** Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime tagamiseks

riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega.

anda määrusega (EL) 2018/858 komisjonile volitus kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega.

---

[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Muudatusettepanek 43
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(11) Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade rakendamisega (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud	(11) Kuna akutoitega elektrisõidukite tehnoloogia areneb kiiresti ja elektrisõidukite arv turul kasvab, muutub üha olulisemaks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime**.** Ühtlustatud lähenemisviis koostalitlusvõimele liidu tasandil on oluline, et vältida teatavate väljaspool sõiduki tüübikinnituse raamistikku väljatöötatavate tehniliste nõuete killustatust, eelkõige seoses läbivaadatud võrgueeskirjade rakendamisega (komisjoni määrusega (EL) 2016/1388[14] kehtestatud

võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta). Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime tagamiseks ***anda*** määrusega (EL) 2018/858 ***komisjonile volitus kehtestada*** tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega.	võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta ja komisjoni määrusega (EL) 2016/631[15] kehtestatud võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta). Selleks et tagada akutoitega elektrisõidukite ühtlustatud suutlikkus ja võimaldada koostalitlusvõimelisi V2G-süsteemi teenuseid, peavad sõidukid vastama teatavatele tehnilistele nõuetele. Seetõttu tuleks sõidukite, laadimistaristu ja elektrivõrgu koostalitlusvõime tagamiseks ***sätestada*** määrusega (EL) 2018/858 ***ajaliselt piiratud nõue, mille kohaselt peab komisjon kehtestama*** tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete elektrisüsteemidega.
[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Komisjoni 17. augusti 2016. aasta määrus (EL) 2016/1388, millega kehtestatakse võrgueeskiri tarbimise ühendamise kohta (ELT L 223, 18.8.2016, lk 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Komisjoni 14. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/631, millega kehtestatakse võrgueeskiri elektritootmisüksuste võrku ühendamise nõuete kohta (ELT L 112, 27.4.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Muudatusettepanek 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(11a) Käesoleva määrusega võimaldatav koostalitlusvõime ühendab sõidukid püsivalt ja kahesuunaliselt laadimistaristu ja elektrivõrguga ning muudab seega ühendatud sõidukite küberturvalisuse energiasüsteemi enda turvalisuse lahutamatuks osaks. Sõidukid, mis suhtlevad pidevalt välisserveritega ja saavad tarkvarauuendusi õhu kaudu, tõstatavad turvalisuse seisukohast samu küsimusi, mida on juba käsitletud telekommunikatsiooni- ja energiataristu seadmete puhul 5G küberturvalisuse meetmepaketi kaudu, mis võimaldab liikmesriikidel piirata suure riskiga tarnijate kriitiliste funktsioonide täitmist koordineeritud riskihindamise alusel, mitte päritolu alusel kategooriliselt välistamise teel. Seepärast peaks komisjon hindama vajadust ühendatud sõidukite küberturvalisuse Euroopa raamistiku järele, tuginedes selle meetmepaketi riskipõhisele loogikale, ning esitama vajaduse korral ettepaneku. Kuni sellise raamistiku kehtestamiseni peaks liikmesriikidele jääma pädevus võtta proportsionaalseid meetmeid, kui seda õigustavad kriitilise tähtsusega kasutusjuhtumid, nagu lähedus kaitserajatistele, elutähtsale riiklikule taristule või avaliku halduse sõidukiparkidele.

Or. en

Muudatusettepanek 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(11a) Uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO_2 heite normide järgimise täiendava paindlikkuse kehtestamine [määruse (EL) 2019/63 läbivaatamine] võimaldab sisepõlemismootorite jätkuvat kasutamist. Selline paindlikkus ei tohiks nõrgendada liidu kliima-, õhukvaliteedi- ja rahvatervise eesmärke. Selleks et säilitada sidusus CO_2 heite normide ja liidu tüübikinnituseeskirjade vahel, peaks komisjon hindama, kas määrus (EL) 2024/1257 (Euro 7 raamistik) on endiselt tõhus heiteta liikuvusele ülemineku toetamisel, sealhulgas rangete nõuete kaudu saasteainete heite, akude vastupidavuse ja sõidukite tegelikus liikluses tekkivate tulemusnäitajate kohta. Kui hindamise käigus tehakse kindlaks riskid, et regulatiivsed paindlikkusmeetmed võivad aeglustada heite vähendamist, pikendada saastavamate sõidukite kasutamist või kahjustada liidu kliimaneutraalsuse eesmärki, peaks komisjon kaaluma asjakohaseid seadusandlikke meetmeid Euro 7 raamistiku tugevdamiseks.

Or. en

(Määrus (EL) 2019/63 ja määrus (EL) 2024/1257)

Muudatusettepanek 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile ***on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku***	(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile ***nõuab õigusraamistikke, mis stimuleerivad heitkoguste tegelikku vähendamist,***

järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta elektrisõidukid taskukohasemaks. Sihipärased reguleerivad meetmed (pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul, sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), ***fiskaalsed*** (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud ***parkimiskoht***) ***soodustused*** kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad ***aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele. Tüübikinnitusraamistikus ei ole aga praegu esitatud väikese elektrisõiduki õiguslikku määratlust***. ***Seepärast on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria***.

säilitades samal ajal tehnoloogilise neutraalsuse, tarbijate valikuvõimalused ja taskukohase liikuvuse. Sihipärased reguleerivad meetmed (pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul, sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), ***fiskaalmeetmed*** (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed ***meetmed*** (nt reserveeritud ***parkimiskohad***) kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad ***toetada väga tõhusate heiteta sõidukite turuleviimist. Selliste meetmete kavandamisel tuleks rohkem arvesse võtta objektiivseid heitega seotud kriteeriume, sealhulgas energiatarbimist, sõiduki massi ja tehnoloogilist tõhusust. Väiksus ei tähenda iseenesest väiksemaid ostu- või tegevuskulusid. Väikeseid elektrisõidukeid kasutatakse peamiselt teisejärguliste autodena, samas kui väiksema sissetulekuga leibkonnad sõltuvad üldiselt kasutatud autode turust ja neil on sageli piiratud juurdepääs laadimistaristule ning paljud leibkonnad, eelkõige perekonnad, sõltuvad sõidukitest, mis tagavad piisava reisijate arvu, pagasiruumi ja sõiduulatuse, et rahuldada igapäevaseid liikuvusvajadusi***. ***Taskukohase ja kestliku liikuvuse eesmärk ei tohiks seega piirduda väiksemate sõidukite edendamisega, vaid peaks toetama ka suuremaid peresõidukeid, kui need saavutavad kõrge energiatõhususe taseme. Seepärast peaks õiguslik diferentseerimine põhinema heitkoguste seisukohast olulistel objektiivsetel ja mõõdetavatel parameetritel, eelkõige energiatõhususel. Selline lähenemisviis soodustaks CO_2 heite tegelikku vähendamist, edendaks tehnoloogianeutraalset innovatsiooni ja tugevdaks stiimuleid tõhususe pidevaks parandamiseks kõigis sõidukisegmentides***. ***Seevastu sõiduki pikkusel põhinevad kriteeriumid võivad stimuleerida väiksemaid mõõtmelisi kohandusi, et saada regulatiivseid eeliseid, pakkumata samal ajal otsest tasu parema tehnoloogilise tõhususe ja***

taskukohasuse eest.

Or. en

Muudatusettepanek 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta ***elektrisõidukid*** taskukohasemaks. Sihipärased reguleerivad meetmed (pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul, sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele. Tüübikinnitusraamistikus ***ei ole aga*** praegu esitatud väikese ***elektrisõiduki*** õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada ***olemasolevasse*** M_1***-kategooriasse*** alamkategooria.	(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust. Selle ***tehnoloogilise neutraalsuse poole püüdleva*** ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta ***heiteta sõidukid ja väikesed tarbesõidukid*** taskukohasemaks ***ning laiendada turul kättesaadavate tehnoloogiate valikut, edendades täiselektrisõidukeid, kütuseelemendiga ja muid vesinikkütusega sõidukeid ning sisepõlemismootoriga või hübriidsõidukeid, mis kasutavad üksnes CO_2-neutraalset kütust***. Sihipärased reguleerivad meetmed (pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul, sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele. ***Kuigi heiteta sõidukite mõiste on lisatud määrusesse (EL) 2019/631, ei ole liidu sõidukite*** tüübikinnitusraamistikus praegu esitatud väikese ***heiteta sõiduki*** õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada ***olemasolevatesse*** M_1***-ja N_1-kategooriatesse uus heiteta sõidukite***

alamkategooria. ***Mõiste „väike heiteta sõiduk“ määratlus käesolevas määruses M_1- ja N_1-kategooria sõidukite alamkategooriana on seotud heiteta sõidukite määratlusega või Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/631 kohaste erisoodustusi käsitlevate sätetega või vähese CO_2 heite nõuetega riigihangete ja avaliku sektori toetuskavade kontekstis ning vajaduse korral sellest tulenevate muudatustega tüübikinnitust käsitlevates sätetes. Seepärast tuleks juhul, kui nendes valdkondades tehakse seadusandlikke muudatusi, anda komisjonile õigus kajastada neid tüübikinnituseeskirjades delegeeritud õigusaktidega.***

Or. en

Muudatusettepanek 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta elektrisõidukid taskukohasemaks. Sihipärased reguleerivad meetmed (***pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul,*** sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele. Tüübikinnitusraamistikus ei ole aga praegu esitatud väikese	(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust***, mis on samuti aidanud kaasa laiemale suundumusele suuremate ja raskemate sõidukite suunas teedel***. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks***, selle mõju laiendamiseks ja siseturul ausa konkurentsi tagamiseks*** on siiski vaja muuta elektrisõidukid ***tarbijatele*** taskukohasemaks. ***Meetmed, mille eesmärk on edendada väiksemaid ja taskukohasemaid elektrisõidukeid, peaksid jääma kooskõlla liidu ohutuseesmärkidega, sealhulgas seoses sõidukites viibijate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega***. Sihipärased

elektrisõiduki õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria.

reguleerivad meetmed (sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele ***ja suurendada tarbijate usaldust. Selleks et kaitsta töökohti, oskusi ja tööstuslikku lisaväärtust ELis, tuleks tootjaid motiveerida investeerima väikestesse elektrisõidukitesse, sealhulgas seades riigihangetes esikohale sisu „Made in EU“ ja ettevõtete sõidukiparkide CO_2 heite vähendamise, nagu on sätestatud määruses (EL) XXXX/XXXX[15e] [ettepanek, millega kehtestatakse meetmete raamistik tööstussuutlikkuse ja süsinikuheite vähendamise kiirendamiseks strateegilistes sektorites] (tööstuse kiirendamise õigusakt)***. Tüübikinnitusraamistikus ei ole aga praegu esitatud väikese elektrisõiduki õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria***, et selgitada õigusraamistikku, hõlbustada nende meetmete rakendamist ja tagada siseturu sidusus***.

_____

[15e] Euroopa Parlamendi ja nõukogu [...] määrus (EL) XXXX/XXXX, millega kehtestatakse meetmete raamistik tööstusvõimsuse ja süsinikuheite vähendamise kiirendamiseks strateegilistes sektorites ning muudetakse määrusi (EL) 2018/1724, (EL) 2024/1735 ja (EL) 2024/3110 (ELT...).

Or. en

Muudatusettepanek 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste ***elektrisõidukite*** mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta ***elektrisõidukid taskukohasemaks***. Sihipärased reguleerivad meetmed (pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul, sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste ***elektrisõidukite*** taskukohasuse suurendamisele**.** Tüübikinnitusraamistikus ei ole ***aga*** praegu esitatud väikese ***elektrisõiduki*** õiguslikku määratlust**.** ***Seepärast*** on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria.	(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste ***sõidukite*** mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta ***taskukohased vähese heitega sõidukid laiemalt kättesaadavaks***. Sihipärased reguleerivad meetmed (pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul, sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa ***vähese heitega*** väikeste ***sõidukite*** taskukohasuse suurendamisele***. Taskukohasuse eesmärki saab kõige paremini saavutada, kui määratleda alamkategooria sõiduki heitenäitajate, mitte ühe jõuseadme tehnoloogia alusel. Seepärast peaks rahastamiskõlblikkus hõlmama kõiki sõidukeid, mis kvalifitseeruvad heiteta ja vähese heitega sõidukiteks määruse (EL) 2019/631 artikli 3 lõike 1 punkti m tähenduses, sealhulgas sõidukeid, mis kasutavad taastuvkütuseid direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punkti 22a tähenduses, näiteks kõnealuse direktiivi artikli 2 punktis 33 määratletud biokütuseid ja kõnealuse direktiivi artikli 2 punktis 36 määratletud muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütuseid, olenemata nende jõuseadme liigist. Kuna*** tüübikinnitusraamistikus ei ole praegu esitatud ***sellise*** väikese ***sõiduki*** õiguslikku määratlust**,** on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria. ***Tagamaks, et selle alamkategooriaga seotud eelised toetavad Euroopa tootmist, peaks rahastamiskõlblikkus sõltuma sõiduki liidu päritolust. Kõnealuse***

alamkategooria puhul tuleks liidu päritolu kindlaksmääramise kriteeriumid kehtestada seadusandliku tavamenetluse kohaselt vastu võetava õigusaktiga kooskõlas määruse [tööstuse kiirendamise õigusakt, 2026/0068(COD)] alusel kehtestatava metoodikaga.

Or. en

Muudatusettepanek 50
Volker Schnurrbusch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta ***elektrisõidukid taskukohasemaks***. Sihipärased reguleerivad meetmed (pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul, sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele. Tüübikinnitusraamistikus ei ole aga praegu esitatud väikese elektrisõiduki õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria.	(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta ***vähese heitega sõidukid taskukohaseks, tagades tehnoloogilise neutraalsuse***. Sihipärased reguleerivad meetmed (pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul, sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele. Tüübikinnitusraamistikus ei ole aga praegu esitatud väikese elektrisõiduki õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria.

Or. en

Muudatusettepanek 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta elektrisõidukid taskukohasemaks. Sihipärased reguleerivad meetmed (***pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul,*** sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele. Tüübikinnitusraamistikus ei ole aga praegu esitatud väikese elektrisõiduki õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria.	(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta elektrisõidukid taskukohasemaks. Sihipärased reguleerivad meetmed (sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele. Tüübikinnitusraamistikus ei ole aga praegu esitatud väikese elektrisõiduki õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria.

Or. en

Muudatusettepanek 52
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta elektrisõidukid taskukohasemaks. Sihipärased reguleerivad meetmed (***pikem üleminekuperiood uute nõuete puhul,*** sihipärased stiimulid sõidukite CO_2	(12) Üleminek säästvamale maanteetranspordile on peamiselt tingitud kõrgekvaliteediliste elektrisõidukite mudelite müügi kasvust. Selle ülemineku järjepidevuse tagamiseks on siiski vaja muuta elektrisõidukid taskukohasemaks. Sihipärased reguleerivad meetmed (sihipärased stiimulid sõidukite CO_2 heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad)

heitenormides), fiskaalsed (nt toetuskavad) ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele. Tüübikinnitusraamistikus ei ole aga praegu esitatud väikese elektrisõiduki õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria.	ja mittefiskaalsed (nt reserveeritud parkimiskoht) soodustused kooskõlas riigiabi eeskirjadega, kui see on asjakohane, võivad aidata kaasa väikeste elektrisõidukite taskukohasuse suurendamisele. Tüübikinnitusraamistikus ei ole aga praegu esitatud väikese elektrisõiduki õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria.

Or. en

Muudatusettepanek 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(12a) Kasulikkustegur on eeldus, mida kasutatakse liidu õiguses, et määrata kindlaks, kui palju aega pistikühendusega hübriidsõiduki elektriliseks käitamiseks kulub. Komisjoni määruse (EL) 2023/443 alusel alates 2027. aastast kohaldatav läbivaatamine vähendaks seda eeldust märkimisväärselt ja halvendaks seega pistikühendusega hübriidsõidukite ametlikku CO_2 heidet. Läbivaatamine põhineb siiski olemasoleva sõidukipargi andmetel ja laadimistingimustel, samal ajal kui akude mahutavuse, laadimisvõimaluste ja kasutajakäitumise arendamine peaks jätkuma. Selle vähendamise kohaldamine ilma ajakohastatud representatiivsete tegelikus liikluses tekkivate andmeteta võib jätta pistikühendusega hübriidsõidukid heiteta ja vähese heitega sõidukite kategooriatest, riigihankekavadest ja riiklikest stiimuliraamistikest välja, isegi kui nende tegelik tulemuslikkus õigustaks rahastamiskõlblikkuse jätkumist.

Kasulikkustegur peaks seetõttu põhinema representatiivsetel ja ajakohastel andmetel ega tohiks kahjustada tehnoloogianeutraalset lähenemisviisi taskukohasele vähese heitega liikuvusele.

Or. en

Muudatusettepanek 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(12a) Kuigi akutoitega elektrisõiduki omamise kogukulu on kogu selle kasutusea jooksul väiksem kui sisepõlemismootoriga sõidukil, mis tuleneb peamiselt väiksematest hooldus- ja kütusekuludest, on uue elektrisõiduki kõrgem ostuhind sageli tarbijate jaoks suur takistus. Riiklikud sotsiaalrendi mudelid, eelkõige need, mis on suunatud väikese ja keskmise sissetulekuga leibkondadele, on osutunud tõhusaks heiteta sõidukite kasutuselevõtu kiirendamise vahendiks, mis aitavad vähendada sõltuvust fossiilkütustest ja hinnakõikumise mõju. Liikmesriike tuleks julgustada looma sotsiaalrendi õigusraamistikku, mis on eelkõige suunatud väikese ja keskmise sissetulekuga leibkondadele, vähekaitstud transpordikasutajatele ja töötajatele. Selleks ergutatakse liikmesriike kasutama olemasolevaid ELi vahendeid, eelkõige määrusega (EL) 2023/955[15f] loodud kliimameetmete sotsiaalfondi vahendeid.
	[15f] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/955, millega luuakse

kliimameetmete sotsiaalfond ja muudetakse määrust (EL) 2021/1060 (ELT L 130, 16.5.2023, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Muudatusettepanek 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(12a) Oodates komisjoni ettepanekut CO_2-neutraalse kütuse kohta, nagu on ette nähtud määruse (EL) 2023/851 põhjenduses 11, ja võttes arvesse käimasolevaid läbirääkimisi selle läbivaatamise üle, tuleks käesolevas määruses käsitada CO_2-neutraalset kütust kõigi taastuvenergia direktiivis (EL) 2018/2001 määratletud kütustena, tingimusel et need vastavad kõnealuse direktiivi ja sellega seotud delegeeritud õigusaktide kestlikkuse kriteeriumidele, kui kütuse tootmisel seotakse biomassist, välisõhust või ringlussevõetud süsinikuallikatest sama kogus CO_2, mis vabaneb põlemise ajal kasutusetapis. Need kütused peaksid hõlmama taastuv- ja/või sünteetilisi kütuseid, nagu biokütus, biogaas, biomasskütus, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud vedelad ja gaasilised transpordikütused või ringlussevõetud süsinikupõhised kütused, samuti biokütuseid, mis on toodetud määruse 2018/2021 IX lisas loetletud lähteainetest.

Or. en

Muudatusettepanek 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(12a) Välise laadimisega hübriidelektrisõidukid saavad liidu kliimaeesmärkide saavutamisele tõhusalt kaasa aidata ainult siis, kui nende regulatiivsed CO_2 heite väärtused kajastavad nende tegelikke tulemusi. Seepärast peaks komisjon korrapäraselt hindama kasulikkustegurit, mida kasutatakse selliste sõidukite kaalutud CO_2 heite kindlaksmääramiseks tüübikinnitusraamistiku alusel, võrreldes seda tegelikus liikluses tekkivate andmetega, sealhulgas andmetega tegeliku elektrisõidu osakaalu, kütusekulu, elektritarbimise ja laadimiskäitumise kohta. Kui leitakse, et tüübikinnitusväärtused ei ole tegelikus liikluses tekkivate tulemuste suhtes representatiivsed, peaks komisjon kohandama asjakohast metoodikat ja vajaduse korral kohaldama parandustegureid, et tagada käesoleva määruse (EL) 2019/613 keskkonnaalane terviklikkus ja tõhusus.

Or. en

(määrus (EL) 2019/613)

Selgitus

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Muudatusettepanek 57
Jens Gieseke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(12a) Samal ajal võivad väga tõhusad elektrisõidukid aidata märkimisväärselt vähendada energiatarbimist, tarbijate jooksvaid kulusid ja survet elektrisüsteemidele. Selleks et soodustada selliste sõidukite arendamist ja turuleviimist, on asjakohane luua väga tõhusate elektrisõidukite erikategooria ja pakkuda sihipäraseid stiimuleid, sealhulgas CO_2 heite normide kohase erisoodustusmehhanismi kaudu. Tüübikinnitusraamistikus ei ole aga praegu esitatud väga tõhusa elektrisõiduki õiguslikku määratlust. Seepärast on asjakohane lisada olemasolevasse M_1-kategooriasse alamkategooria.

Or. en

Selgitus

Väga tõhusad elektrisõidukid aitavad vähendada tarbijate jooksvaid kulusid, üldist energianõudlust ja survet elektrisüsteemidele. Energiatõhusate sõidukite arendamise edendamiseks tuleks kasutusele võtta uus erisoodustus.

Muudatusettepanek 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(12a) Pistikühendusega hübriidsõidukite ametliku CO_2 heite kindlaksmääramiseks kasutatav kasulikkustegur vaadati komisjoni määrusega (EL) 2023/443 läbi kahes etapis, millest teist kohaldatakse

alates 1. jaanuarist 2027. Alates selle läbivaatamise kavandamisest on pistikühendusega hübriidjõuseadmed märkimisväärselt suurendanud oma elektrisõiduulatust ja tegelikus liikluses elektriajamite osakaalu. 2027. aasta etapi kohaldamine alahindaks seega tipptasemel sõidukite toimivust ja pärsiks jätkuvaid investeeringuid üleminekutehnoloogiasse, mis on endiselt oluline taskukohasuse ja piiratud laadimistaristuga piirkondade jaoks. Seepärast on asjakohane säilitada 2025. ja 2026. aastal kohaldatavad kasulikkusteguri parameetrid.

Or. en

Muudatusettepanek 59
Daniel Attard

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(12a) Uue M_1E-kategooria sõidukite alamkategooria kasutuselevõtul tuleks arvesse võtta väikeste turgude ja parempoolse rooliga sõidukite turgude eriolukorda, et tagada taskukohasus, turulepääs ja proportsionaalsed nõuete täitmisega seotud kulud.

Or. en

Selgitus

Tagada, et kavandatav M1E-kategooria jääb väikestel ja parempoolse liiklusega turgudel majanduslikult tasuvaks.

Muudatusettepanek 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(13) Seda uut väikeste elektrisõidukite alamkategooriat mõjutavate tulevaste mootorsõidukeid käsitlevate nõuete kohaldamiskuupäevade üle otsustamisel tuleks arvesse võtta proportsionaalselt suuremat mõju arenduskuludele, mida uued nõuded võivad avaldada nendele sõidukitele võrreldes raskemate ja kallimate sõidukitega.	***välja jäetud***

Or. en

Muudatusettepanek 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(13) Seda uut väikeste elektrisõidukite alamkategooriat mõjutavate tulevaste mootorsõidukeid käsitlevate nõuete kohaldamiskuupäevade üle otsustamisel tuleks arvesse võtta proportsionaalselt suuremat mõju arenduskuludele, mida uued nõuded võivad avaldada nendele sõidukitele võrreldes raskemate ja kallimate sõidukitega.	***välja jäetud***

Or. en

Muudatusettepanek 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(13) Seda uut väikeste elektrisõidukite alamkategooriat mõjutavate tulevaste mootorsõidukeid käsitlevate nõuete kohaldamiskuupäevade üle otsustamisel tuleks arvesse võtta ***proportsionaalselt suuremat mõju arenduskuludele, mida uued nõuded võivad avaldada nendele sõidukitele võrreldes raskemate ja kallimate sõidukitega***.	(13) Seda uut väikeste elektrisõidukite alamkategooriat mõjutavate tulevaste mootorsõidukeid käsitlevate nõuete kohaldamiskuupäevade üle otsustamisel tuleks arvesse võtta ***teatavaid parameetreid, et tagada lõppkasutajatele ja teistele liiklejatele, eelkõige vähem kaitstud liiklejatele, nagu jalakäijad ja jalgratturid, maksimaalne ohutus, kuna need sõidukid on eelkõige ette nähtud kasutamiseks linnapiirkondades***. ***Seepärast tuleks selle uue sõidukite alamkategooria puhul tagada vähemalt vastavus määruse (EL) 2019/2144 alusel M_1-kategooria sõiduautode suhtes kohaldatavatele nõuetele.***

Or. en

Muudatusettepanek 63
Maria Grapini

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(13) Seda uut väikeste elektrisõidukite alamkategooriat mõjutavate tulevaste mootorsõidukeid käsitlevate nõuete kohaldamiskuupäevade üle otsustamisel tuleks arvesse võtta proportsionaalselt suuremat mõju arenduskuludele, mida uued nõuded võivad avaldada nendele sõidukitele võrreldes raskemate ja kallimate sõidukitega.	(13) Seda uut väikeste elektrisõidukite alamkategooriat mõjutavate tulevaste mootorsõidukeid käsitlevate nõuete kohaldamiskuupäevade üle otsustamisel tuleks arvesse võtta proportsionaalselt suuremat mõju arenduskuludele, mida uued nõuded võivad avaldada nendele sõidukitele võrreldes raskemate ja kallimate sõidukitega. ***See on vajalik, et mitte pärssida väikeste elektrisõidukite arendamist ja kasutamist.***

Or. ro

Muudatusettepanek 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(13) Seda uut ***väikeste elektrisõidukite*** alamkategooriat mõjutavate tulevaste mootorsõidukeid käsitlevate nõuete kohaldamiskuupäevade üle otsustamisel tuleks arvesse võtta proportsionaalselt suuremat mõju arenduskuludele, mida uued nõuded võivad avaldada nendele sõidukitele võrreldes raskemate ja kallimate sõidukitega.	(13) Seda uut ***sõidukite*** alamkategooriat mõjutavate tulevaste mootorsõidukeid käsitlevate nõuete kohaldamiskuupäevade üle otsustamisel tuleks arvesse võtta proportsionaalselt suuremat mõju arenduskuludele, mida uued nõuded võivad avaldada nendele sõidukitele võrreldes raskemate ja kallimate sõidukitega.

Or. en

Muudatusettepanek 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(13a) Määrus (EL) 2019/2144 võeti vastu 2019. aastal ja see tuleks 2027. aastal läbi vaadata, et ajakohastada selle nõudeid vastavalt uusimale tehnoloogia arengule, mis tagab liiklejate, eelkõige vähekaitstud liiklejate maksimaalse ohutuse. Nende nõuete mõningane ajakohastamine on juba käimas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni töö raames, milles EL osaleb, et kohandada sõidukite toimivusnõudeid. Neid ajakohastusi ja võimalikke uusi ohutusseadmeid määruse (EL) 2019/2144 läbivaatamise raames tuleks kohaldada M_1E-kategooria sõidukite suhtes, et kaitsta liiklusohutust ja aidata kaasa ELi eesmärkide

saavutamisele selles valdkonnas. Lisaks peaksid määrusest (EL) 2019/2144 tulenevad praegused nõuded jääma samaks.

Or. en

Muudatusettepanek 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(14) Euroopa autotööstuse tegevuskava kohaselt peab komisjon esitama soovituse, mis sisaldab stimuleerimiskavade võimalusi, mis on osutunud heiteta sõidukite kasutuselevõtu edendamisel tõhusaks ***ja on*** kooskõlas ***konkurentsieeskirjadega***. Soovitused liikmesriikidele fiskaalsete (st ostutoetused, maksuvabastused, teemaksuvabastus) ja mittefiskaalsete (st suuruspõhine parkimisõiguste eraldamine, spetsiaalne laadimistaristu jne) meetmete kohta võiksid põhineda ka uuel, väikeste elektrisõidukite alamkategoorial.	(14) Euroopa autotööstuse tegevuskava kohaselt peab komisjon esitama soovituse, mis sisaldab stimuleerimiskavade võimalusi, mis on osutunud heiteta sõidukite kasutuselevõtu edendamisel tõhusaks***. Sellised stiimulid peaksid olema*** kooskõlas ***liidu strateegiliste eesmärkidega, sealhulgas Euroopa autotööstuse konkurentsivõime tugevdamisega, järgides samal ajal konkurentsieeskirju ja vältides siseturu moonutusi***. Soovitused liikmesriikidele fiskaalsete (st ostutoetused, maksuvabastused, teemaksuvabastus) ja mittefiskaalsete (st suuruspõhine parkimisõiguste eraldamine, spetsiaalne laadimistaristu jne) meetmete kohta võiksid põhineda ka uuel, väikeste elektrisõidukite alamkategoorial. ***Sellised meetmed peaksid tagama, et avaliku sektori toetus aitab tõhusalt kaasa liidu tööstusökosüsteemi tugevdamisele.***

Or. en

Muudatusettepanek 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(14a) Liikmesriigid eraldavad sõidukitega seotud stiimuliteks märkimisväärseid vahendeid, kuid puudub ühine määratlus, mille alusel nad saaksid suunata sellise toetuse Euroopa väärtuse loomist hõlmavatele sõidukitele. Määrusega [tööstuse kiirendamise õigusakt, 2026/0068(COD)] kehtestatakse esimest korda komponendi- ja tarnijapõhine metoodika, et teha kindlaks, kas sõiduk on liidu päritolu, kuid see metoodika piirdub elektrisõidukitega ja selle kalibreerimine toimub suures osas delegeeritud õigusaktide kaudu. Sisepõlemismootoriga või hübriidjõuseadmega varustatud sõidukid, sealhulgas direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 36 määratletud muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütustel või kõnealuse direktiivi artikli 2 punktis 33 määratletud biokütustel töötavad sõidukid, mille arvele langeb jätkuvalt märkimisväärne osa toetatud registreerimistest, jäävad mis tahes samaväärsest raamistikust välja. Selleks et anda liikmesriikidele kasutatav vahend Euroopa tarnebaasi tugevdamiseks, kui nad otsustavad seda teha, säilitades samal ajal kaasseadusandjate vastutuse selliste meetmete ulatuse eest, peaks komisjon hindama selle metoodika laiendamist jõuseadmeneutraalsel viisil ja esitama ettepaneku, mis võetakse vastu seadusandliku tavamenetluse kohaselt, nii et mis tahes sellise raamistiku ulatus ja künnised kajastaksid tahtlikku poliitilist valikut, mitte tehnilist kalibreerimist.
	Or. en

Muudatusettepanek 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk,

Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(14a) Välise laadimisega hübriidelektrisõidukitel (OVC-HEV) võib olla oma osa üleminekul heiteta liikuvusele ning need võivad olla kasulikud konkreetsetel kasutusjuhtudel ja muudel ülemaailmsetel turgudel. Välise laadimisega hübriidelektrisõidukid aitavad vähendada maanteetranspordist tulenevat CO_2 heidet, ühendades sisepõlemismootori tehnoloogia elektriajami sõiduvõimekusega, pakkudes samal ajal tarbijatele praktilist ja paindlikku võimalust, mis tutvustab neile elektromobiilsust. Määruses (EL) 2024/1257 määratletud välise laadimisega hübriidelektrisõidukite CO_2 heide arvutatakse kasulikkusteguri abil, mis 2025. aastal suurendas tüübikinnituskatsete läbisõidu parameetreid ja mida tuleks 2027. aastal veelgi karmistada. Selline karmistamine suurendaks märkimisväärselt tüübikinnitusega seotud CO_2 heite väärtusi, vähendades seeläbi välise laadimisega hübriidelektrisõidukite panust CO_2 heite vähendamise eesmärkide saavutamisse tootjate poolt. Selleks et tagada regulatiivne stabiilsus ja säilitada välise laadimisega hübriidelektrisõidukite panus heitkoguste vähendamisse, tuleks praegune kasulikkustegur säilitada, muutes määrust (EL) 2024/1257.

Or. en

Selgitus

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and

technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Muudatusettepanek 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(16) Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ja sellisel juhul kohaldatakse nende suhtes kiiruspiirikuga varustamise nõuet, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis määruse (EL) 2019/2144 kohaldamisalasse mittekuuluvatel väikestel sisepõlemismootoriga tarbesõidukitel. See nõue tekitab sõidukitootjatele ja selliseid sõidukeid ostvatele ettevõtjatele ***tarbetuid kulusid***, pidurdades heiteta väikeste tarbesõidukite arvu ***suurenemist***. ***Seepärast*** on asjakohane vabastada N_2-kategooria ***heiteta sõidukid***, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, kiiruspiirikuga varustamise nõudest.	(16) Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ja sellisel juhul kohaldatakse nende suhtes kiiruspiirikuga varustamise nõuet***, kuna sõiduki raskem mass ja suurem kokkupõrkejõud on omavahel seotud***, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis määruse (EL) 2019/2144 kohaldamisalasse mittekuuluvatel väikestel sisepõlemismootoriga tarbesõidukitel. ***Sõiduki mass on liiklusohutuse seisukohast oluline parameeter.*** See nõue tekitab sõidukitootjatele ja selliseid sõidukeid ostvatele ettevõtjatele ***lisakulusid***, pidurdades heiteta väikeste tarbesõidukite arvu ***kasutuselevõttu***. ***Selleks et toetada üleminekut heiteta transpordile ja suurendada Euroopa ettevõtjate, eelkõige VKEde konkurentsivõimet,*** on asjakohane vabastada N_2-kategooria ***täiselektrisõidukid***, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, kiiruspiirikuga varustamise nõudest***, tingimusel et liiklusohutuse tagamiseks on kehtestatud asjakohased meetmed***. ***See erand võidakse perioodiliselt läbi vaadata, et tagada selle proportsionaalsus, ohutus ning kooskõla ohutuse ja siseturu eesmärkidega.***

Or. en

Muudatusettepanek 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(16) Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ja sellisel juhul kohaldatakse nende suhtes kiiruspiirikuga varustamise nõuet, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis määruse (EL) 2019/2144 kohaldamisalasse mittekuuluvatel väikestel sisepõlemismootoriga tarbesõidukitel. See nõue tekitab sõidukitootjatele ja selliseid sõidukeid ostvatele ettevõtjatele tarbetuid kulusid, pidurdades heiteta väikeste tarbesõidukite arvu suurenemist. Seepärast on asjakohane vabastada N_2-kategooria heiteta sõidukid, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, kiiruspiirikuga varustamise nõudest.	(16) Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ja sellisel juhul kohaldatakse nende suhtes kiiruspiirikuga varustamise nõuet, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis määruse (EL) 2019/2144 kohaldamisalasse mittekuuluvatel väikestel sisepõlemismootoriga tarbesõidukitel. See nõue tekitab sõidukitootjatele ja selliseid sõidukeid ostvatele ettevõtjatele tarbetuid kulusid, pidurdades heiteta väikeste tarbesõidukite arvu suurenemist. Seepärast on asjakohane vabastada N_2-kategooria heiteta sõidukid, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, kiiruspiirikuga varustamise nõudest. ***Kuna aga selle erandi kohta ei ole tehtud spetsiaalset mõjuhinnangut ja akude energiatihedus peaks aja jooksul paranema, tuleks selle jätkuvat põhjendatust hinnata määruse (EL) 2019/2144 hindamise raames. Seepärast peaks komisjon hindama vabastuse mõju liiklusohutusele ja tehnoloogia arengut ning asjakohasel juhul kaaluma, kas suurima tehniliselt lubatud täismassi künnis on endiselt vajalik.***

Or. en

Muudatusettepanek 71
Volker Schnurrbusch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(16) ***Aku massi*** tõttu võib ***akutoitega elektriliste*** väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ja sellisel juhul kohaldatakse nende suhtes kiiruspiirikuga varustamise nõuet***, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis määruse (EL) 2019/2144 kohaldamisalasse mittekuuluvatel väikestel sisepõlemismootoriga tarbesõidukitel. See nõue tekitab sõidukitootjatele ja selliseid sõidukeid ostvatele ettevõtjatele tarbetuid kulusid, pidurdades heiteta väikeste tarbesõidukite arvu suurenemist***. Seepärast on asjakohane vabastada N_2-kategooria ***heiteta sõidukid***, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, kiiruspiirikuga varustamise nõudest.	(16) ***Tänapäevaste turvasüsteemide ja muude väikeste tarbesõidukite kohustuslike omaduste*** tõttu võib väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ja sellisel juhul kohaldatakse nende suhtes kiiruspiirikuga varustamise nõuet. Seepärast on asjakohane vabastada N_2-kategooria ***väikesed tarbesõidukid***, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, kiiruspiirikuga varustamise nõudest.

Or. en

Muudatusettepanek 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(16) ***Aku massi tõttu võib akutoitega elektriliste väikeste tarbesõidukite mass ületada 3,5 tonni ja sellisel juhul kohaldatakse nende suhtes kiiruspiirikuga varustamise nõuet, kuigi nende kandevõime ja kasutusotstarve on samad mis määruse (EL) 2019/2144 kohaldamisalasse mittekuuluvatel väikestel sisepõlemismootoriga tarbesõidukitel. See nõue tekitab sõidukitootjatele ja selliseid sõidukeid ostvatele ettevõtjatele tarbetuid kulusid,***	(16) N_2-kategooria sõidukid, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ***kuuluvad sellesse kategooriasse pigem kohustuslike seadmete massi kui mis tahes kõrgema riskiprofiili tõttu ning neil on sama kandevõime ja kasutusjuht kui kergematel väikestel tarbesõidukitel, mis ei kuulu määruse (EL) 2019/2144 kohaldamisalasse. Seepärast on asjakohane vabastada sellised sõidukid*** kiiruspiirikuga varustamise nõudest***,***

pidurdades heiteta väikeste tarbesõidukite arvu suurenemist. Seepärast on asjakohane vabastada N_2-kategooria ***heiteta*** sõidukid, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, kiiruspiirikuga varustamise nõudest.	***olenemata nende jõuseadme liigist. Kogu massivahemiku järjepidev käsitlemine võimaldab käitajatel kasutada ka nüüdisaegsete kaubikute kogu kasulikku koormust, vähendades konkreetse kaubakoguse jaoks vajalike sõitude arvu ja seeläbi heitkoguseid tonnkilomeetri kohta.***

Or. en

Muudatusettepanek 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(16a) Oluline on anda liikmesriikidele, liikmesriikide ametiasutustele ja ettevõtjatele piisavalt aega, et valmistuda määrusega (EL) 2024/1257 ja selle alusel vastu võetud rakendus- või delegeeritud õigusaktidega kehtestatud uute normide kohaldamiseks. Võttes arvesse konkreetseid tehnilisi probleeme, mis on seotud raskeveokite ja haagiste heiteta tehnoloogia arendamise ja kasutuselevõtuga, on nende sõidukikategooriate puhul asjakohane pikem üleminekuaeg. Seepärast on asjakohane määruse (EL) 2024/1257 sätete kohaldamist uute M_2-, M_3-, N_2- või N_3-kategooria sõidukite ning O_3- või O_4-kategooria haagiste suhtes veelgi edasi lükata, et asjaomasel tööstusharul oleks piisavalt aega uute nõuete rakendamiseks. Tuletatakse meelde, et raskesõidukite ja haagiste puhul saab kohaldamise alguskuupäeva kahe aasta võrra edasi lükata, sest raskesõidukite puhul on üleminek heiteta sõidukitele pikem. Vastavate rakendusaktide vastuvõtmise

kuupäevi tuleks vastavalt muuta.

Or. en

Muudatusettepanek 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(16a) Sõidukites järelevalveta viibivad lapsed võivad kokku puutuda tõsiste ja kiiresti arenevate riskidega, sealhulgas kuumarabanduse, hüpotermia või muude eluohtlike olukordadega. Mitu liikmesriiki on selle ohu vähendamiseks juba meetmeid võtnud, sealhulgas kehtestanud riiklikud nõuded laste meeldetuletus- või lapsest märku andvate seadmete kasutamiseks. Kuigi selliste meetmetega taotletakse õiguspärast ja olulist ohutuseesmärki, võivad erinevad riiklikud nõuded põhjustada siseturu killustumist ja kaitse erinevat taset kogu liidus. Võttes arvesse laste kohaloleku tuvastamise tehnoloogiate kättesaadavust ja nende järkjärgulist integreerimist sõidukite ohutuse hindamise protokollidesse, on asjakohane kehtestada liidu ühtlustatud nõue, et M_1- ja N_1-kategooria sõidukid peavad olema varustatud süsteemidega, mis võimaldavad tuvastada või usaldusväärselt järeldada järelevalveta jäetud lapse viibimist sõidukis ja anda õigeaegseid hoiatusi.

Or. en

Muudatusettepanek 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(16a) Tasapinnalised ja sissetõmmatavad uksekäepidemesüsteemid, eelkõige elektrilisel käitamisel põhinevad süsteemid, võivad kujutada endast ohtu elektrikatkestuse, kokkupõrke, külmumise või hädaolukorra, sealhulgas sõiduki põlengu või vette sattumise korral. On vaja, et M_1- ja N_1-kategooria tootjad tagaksid, et selliseid käepidemeid saab sellistes olukordades kasutada, ning võimaldaksid hädaabiteenistuste kiiret sekkumist, kehtestades ühise ja kergesti rakendatava ohutusstandardi.

Or. en

Muudatusettepanek 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(16a) Kuna mõned reagendid võivad külmal temperatuuril külmuda, tuleks tootjatelt nõuda reagendi sissepritsesüsteemide projekteerimist ja ehitamist nii, et need peaksid vastu pikaajalisele kasutamisele, sealhulgas töötamisele külmades tingimustes, kus reagent võib korduvalt külmuda ja sulada. See hõlmab meetmete võtmist, et tagada reagendipaakide ja -torude kuumutamine.

Or. en

Muudatusettepanek 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(16b) Aastatel 2021–2023 ELis registreeritud välise laadimisega hübriidelektrisõidukite kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadme (OBFCM) tegelikus liikluses tekkivatest andmetest nähtub, et nende sõidukite tegelik CO_2 heide oli sel ajavahemikul tüübikinnituse väärtustest keskmiselt 3,5 korda suurem. See on märkimisväärselt suurem kui tavasõidukite puhul ning seda võib seletada mittevastavusega tüübikinnitusel kasutatava kasulikkusteguri ning sõidukite tegeliku laadimis- ja sõiduviisi vahel, mis toob kaasa suurema heite ja suuremad kütusearved tarbijatele. Nende andmete analüüs kinnitab ka, et nende sõidukite tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste erinevus suureneb. Selleks et tugevdada tarbijakaitset ja tagada, et neid sõidukeid ei kohelda ebaõiglaselt võrreldes muude tehnoloogiatega, on vaja igal aastal ajakohastada kasulikkustegurit, mida kasutatakse tüübikinnituse ajal välise laadimisega hübriidelektrisõidukite CO_2 heite hindamiseks kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmest saadud andmete põhjal.

Or. en

Muudatusettepanek 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(16b) Sõidukauguse suurendamise tehnoloogiad pakuvad lisavõimalusi raskeveokite CO_2 heite vähendamiseks, kuid neid ei ole Euro 6 õigusaktide kohaselt vastu võetud rakendusaktides praegu piisavalt käsitletud. Eelkõige ei võimalda kehtiv raamistik anda tüübikinnitust kergmootoritele, mis on ette nähtud kasutamiseks raskeveokite sõidukauguse suurendajatena. Selleks et vähendada tootjate regulatiivset koormust ja kulusid, on asjakohane võtta vastu rakendusaktid, mis võimaldavad selliste mootorite kasutamist ja tüübikinnitust raskesõidukites kasutamiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud*** tegelikus liikluses ***tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, on madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (***–7 °C kuni 38 °C***) järgimisega***. ***Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud*** määruse (EL)	(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Kuigi*** tegelikus liikluses ***tekkivate heitkoguste eeskirjades on määratletudkatseteks lubatud temperatuurivahemik*** –7 °C kuni 38 °C***, ei kujuta see vahemik endast kohustuslikke katsetingimusi ja seega puudub nõue teha tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katse temperatuuril –7 °C ning vastavus sellele temperatuurile jääb seega pigem teoreetiliseks kui tõendatuks***. ***Madalatemperatuurilise laborikatsega allutatakse sõidukid seevastu***

2024/1257 V lisas sätestatud ***erinõuetega, on asjakohane kaotada see spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse nõue, kuna selline kaotamine ei kahjusta tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset***.

standardsetele kontrollitud tingimustele – 7 °C juures, kasutades linnasõidutsüklit, mis võimaldab külmkäivituse heitkoguste korratavat ja võrreldavat mõõtmist. Külmkäivituse heitkogused on kriitiline faas, mille jooksul süsinikmonooksiidi (CO) ja süsivesinike (HC) heitkogused, eelkõige bensiinimootoriga sõidukite puhul, on märkimisväärselt suurenenud, kuna järeltöötlussüsteem ei tööta enne soojenemist tõhusalt, ning need moodustavad suure osa linnade koguheitest. Kuna neid heitkoguseid ei saa järjepidevalt koguda tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kindlakstegemise katse abil, mis sõltub sõidukäitumise ja liiklustingimuste tegelikest erinevustest, on need kaks katset teineteist täiendavad ja neil on erinevad eesmärgid ning nende kooseksisteerimine ei kujuta endast dubleerimist. Kuigi madalal temperatuuril katsetamise kohustus kanti määrusest (EÜ) nr 715/2007[16a] üle määrusesse (EL) 2024/1257, jäeti vastavad CO ja HC heite piirnormid viimati nimetatud määrusest tahtmatult välja. Seepärast on asjakohane säilitada määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud ***kohustus teha laborikatseid madalal temperatuuril ning taaskehtestada CO ja HC heite piirnormid, mis ei ole vähem ranged kui need, mida kohaldatakse määruse (EÜ) nr 715/2007 alusel, et kajastada kaasseadusandjate algset kavatsust ning säilitada keskkonna ja rahvatervise kaitse kõrge tase.***

[16a] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1–16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/202

0-09-01)

Or. en

Muudatusettepanek 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, on madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega.*** Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane ***kaotada see*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõue, kuna selline kaotamine ei kahjusta tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset***.	(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane ***deklareerida vastavus*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõudele tüübikinnituse ajal, kui see on asjakohane***.

Or. en

Selgitus

Euro 7 säilitab suures osas Euro 6 raamistiku, sealhulgas heite piirnormid ja kergsõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetluse ning tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kindlakstegemise katse. Kuigi 6. tüüpi katse madalal temperatuuril (–7 °C) on endiselt loetletud, jäeti selle menetlus ja piirnormid välja, tekitades katsekohustuse ilma määratletud standarditeta. Muudatusega kaotatakse tüübikinnituse saamiseks kohustuslik 6. tüüpi katse, säilitades samal ajal Euro 6 piirnormid madalal temperatuuril, kusjuures vastavust

tõendatakse tootja vastavusdeklaratsiooniga.

Muudatusettepanek 81
Kateřina Konečná

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, on madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega.*** Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane ***kaotada see*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõue, kuna selline kaotamine ei kahjusta tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset***.	(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane ***deklareerida vastavus*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõudele tüübikinnituse ajal, kui see on kohaldatav***.

Or. en

Muudatusettepanek 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, on madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega.*** Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane ***kaotada see*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõue, kuna selline kaotamine ei kahjusta tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset***.	(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane ***deklareerida vastavus*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõudele tüübikinnituse ajal, kui see on kohaldatav***.

Or. en

Selgitus

Selleks et säilitada keskkonnakaitse kõrge tase, vältides samal ajal liigset füüsilist katsetamist, tuleks säilitada õiguslik kohustus järgida madalatemperatuurilise heite piirnorme, kehtestades uuesti Euro 6 madalatemperatuurilise heite piirnormid.

Muudatusettepanek 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala	(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala

temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, on madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega.*** Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane ***kaotada see*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõue, kuna selline kaotamine ei kahjusta tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset***.	temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane ***deklareerida vastavus*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõudele tüübikinnituse ajal, kui see on kohaldatav***.

Or. en

Selgitus

Määruse (EL) 2024/1257 (Euro 7) eesmärk oli säilitada Euro 6 raamistik kergsõidukite heite jaoks. Kuigi 6. tüüpi katse madalal temperatuuril on formaalselt „nõutav“, ei ole sellega seotud menetlust ja piirväärtusi üle võetud, mis tekitab õiguskindlusetust. Autotööstuse koondpaketiga kaotatakse kohustuslik 6. tüüpi tüübikinnituskatse. Selle muudatusettepanekuga tagatakse, et vastavus Euro 6 piirnormidele madalal temperatuuril jääb tootja deklaratsiooni ja turujärelevalve kaudu jõustatavaks.

Muudatusettepanek 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse***	(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud

temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, on madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega. Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane ***kaotada see*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõue, kuna selline kaotamine ei kahjusta tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset***.

erinõuetega, on asjakohane ***deklareerida vastavus*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõudele tüübikinnituse ajal, kui see on kohaldatav***.

Or. en

Selgitus

Määruse (EL) 2024/1257 (Euro 7) eesmärk oli suures osas säilitada Euro 6 raamistik. Kuigi madala temperatuuri katse on endiselt nõuetekohaselt loetletud, ei ole vastavat menetlust ja heite piirnorme üle võetud, mis tekitab õigusliku lünga. Autotööstuse koondpaketi ettepanekuga kaotatakse kohustuslik katse, mis võib nõrgendada madalatemperatuurilise heite kontrolli võrreldes Euro 6-ga. Muudatusettepanekuga täidetakse see lünk, säilitades tootja deklaratsioonide ja turujärelevalve kaudu vastavuse Euro 6 madala temperatuuri piirnormidele.

Muudatusettepanek 85
Jana Nagyová

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise***	(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane ***deklareerida vastavus*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõudele tüübikinnituse***

katsega, on madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega. Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane ***kaotada see*** spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse ***nõue, kuna selline kaotamine ei kahjusta tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset***.	***ajal, kui see on kohaldatav***.

Or. en

Selgitus

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as "required" in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission's Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Muudatusettepanek 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, on madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega. Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane kaotada see spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse nõue, ***kuna selline kaotamine ei kahjusta*** tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset.	(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, on madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega. ***Liidu teatavate piirkondade kogemused on siiski näidanud, et äärmuslikud kliimatingimused võivad mõjutada heitekontrollisüsteemide toimimist tegelikus liikluses.*** Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane kaotada see spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse nõue, ***tagades samal ajal, et heitekontrollisüsteemid jäävad tõhusaks ja usaldusväärseks kõigis asjakohastes töötingimustes kogu liidus, ilma et see kahjustaks*** tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset.

Or. en

Muudatusettepanek 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala	(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala

temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, on madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega. Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane kaotada see spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse nõue, ***kuna selline kaotamine ei kahjusta*** tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset.

temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. Kuna madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, on madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse tõendamine hõlmatud tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega. ***Liidu teatavate piirkondade kogemused on siiski näidanud, et äärmuslikud kliimatingimused võivad mõjutada heitekontrollisüsteemide toimimist tegelikus liikluses.*** Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane kaotada see spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse nõue, ***tagades samal ajal, et heitekontrollisüsteemid jäävad tõhusaks ja usaldusväärseks kõigis asjakohastes töötingimustes kogu liidus, ilma et see kahjustaks*** tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset.

Or. en

Muudatusettepanek 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Kuna*** madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, ***on*** madala temperatuuri	(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Määruse (EL) 2024/1257 I lisa ei sisaldanud aga selle katse jaoks konkreetseid heite piirnorme. Kuigi*** madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud

(–7 °C) heitenõuetele vastavuse ***tõendamine hõlmatud*** tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega. ***Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega***, ***on asjakohane kaotada see spetsiaalse*** madala ***temperatuuriga laboratoorse katse nõue, kuna selline kaotamine ei kahjusta tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset***.

tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, ***võib*** madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse ***tõendamist teoreetiliselt pidada hõlmatuks*** tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega. ***Kuid praktikas ei täheldata liidus sageli*** madala ***temperatuuri tingimusi ja seetõttu neid tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katsega ei katsetataks. See võib kahjustada tarbija-, keskkonna- ja tervisekaitsemeetmeid, nagu märkis ka mitu sidusrühma sihtotstarbelise sidusrühmadega konsulteerimise käigus. Seepärast on vaja hoida mootorite laborikatseid madalal temperatuuril ja lisada spetsiaalsed heite piirnormid, et austada kaasseadusandjate tahet.***

Or. en

Muudatusettepanek 89
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Kuna*** madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, ***on*** madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse ***tõendamine hõlmatud*** tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega. ***Selleks et vähendada tootjate kulusid, mis on seotud määruse (EL) 2024/1257 V lisas sätestatud erinõuetega, on asjakohane kaotada see***	(17) M_1- ja N_1-kategooria sõidukite tootjad peavad vastavalt määruse (EL) 2024/1257 V lisale tegema madala temperatuuriga laboratoorsed mootorikatsed. ***Selle katse konkreetsed heite piirnormid jäeti aga tahtmatult määruse (EL) 2024/1257 I lisast välja. Kuigi*** madalal temperatuuril heitkoguste määramise laboratoorse katse temperatuuritingimused on hõlmatud tegelikus liikluses tehtava gaasiliste saasteainete ja osakeste arvu mõõtmise katsega, ***võib*** madala temperatuuri (–7 °C) heitenõuetele vastavuse ***tõendamist teoreetiliselt pidada hõlmatuks*** tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste nõuete (–7 °C kuni 38 °C) järgimisega. ***Praktikas ei***

spetsiaalse madala temperatuuriga laboratoorse katse nõue, kuna selline kaotamine ei kahjusta tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega tagatud keskkonnakaitse taset.	***täheldata aga sageli madalaid temperatuuritingimusi ja seetõttu jäävad need tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katse raames katsetamata, mis seab ohtu tervise-, tarbija- ja keskkonnakaitsemeetmed, nagu märgiti sidusrühmadega peetud sihtkonsultatsioonis. Selleks et austada kaasseadusandjate kavatsust, on vaja säilitada laborikatsed mootoritega madalal temperatuuril ja lisada vastav tabel heite piirnormide kohta.***

Or. en

Muudatusettepanek 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(17a) Selleks et tagada õiguskindlus ja heitekontrollisüsteemide tõhus toimimine ning nende toimimise seire pardaseiresüsteemide abil, on vaja selgitada reagendil põhinevate süsteemide, näiteks selektiivse katalüütilise taandamise (SCR) suhtes kohaldatavat õigusraamistikku, eelkõige äärmuslikes ilmastikutingimustes. Kui sellised tingimused võivad kahjustada selliste süsteemide toimimist, tuleks lubada proportsionaalseid ja tehnoloogianeutraalseid lahendusi, sealhulgas süsteemi kohandamist või alternatiivsete reagentide kasutamist, tingimusel et tagatakse samaväärne heitetase. See on oluline, et vältida tegelikus liikluses tekkivate saasteainete, eelkõige lämmastikoksiidide (NOx) heitkoguste suurenemist ning tagada heite piirnormide järgimine kõigis liidu piirkondades. Selline selgitus peaks aitama vähendada ka halduskoormust ja

vältida tarbetuid ümbersertifitseerimiskulusid ning tagada samal ajal heitekontrollisüsteemide jätkuva toimimise kogu sõiduki kasutusea jooksul, sealhulgas juba kasutusel olevate sõidukite puhul, kus võib olla vaja teha proportsionaalseid kohandusi. Võttes arvesse, et väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate suhtes kohaldatakse sarnaseid tehnoloogiaid ja regulatiivseid nõudeid, tuleks tagada sidusus määrusega (EL) 2016/1628, et võimaldada heitkoguste tõhusat vähendamist kogu liidus.

Or. en

Selgitus

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Muudatusettepanek 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(17a) Selleks et tagada õiguskindlus ja heitekontrollisüsteemide tõhus toimimine ning nende toimimise seire

pardaseiresüsteemide abil, on vaja selgitada reagendil põhinevate süsteemide, näiteks selektiivse katalüütilise taandamise (SCR) suhtes kohaldatavat õigusraamistikku, eelkõige äärmuslikes ilmastikutingimustes. Kui sellised tingimused võivad kahjustada selliste süsteemide toimimist, tuleks lubada proportsionaalseid ja tehnoloogianeutraalseid lahendusi, sealhulgas süsteemi kohandamist või alternatiivsete reagentide kasutamist, tingimusel et tagatakse samaväärne heitetase. See on oluline, et vältida tegelikus liikluses tekkivate saasteainete, eelkõige lämmastikoksiidide (NOx) heitkoguste suurenemist ning tagada heite piirnormide järgimine kõigis liidu piirkondades. Selline selgitus peaks aitama vähendada ka halduskoormust ja vältida tarbetuid ümbersertifitseerimiskulusid ning tagada samal ajal heitekontrollisüsteemide jätkuva toimimise kogu sõiduki kasutusea jooksul, sealhulgas juba kasutusel olevate sõidukite puhul, kus võib olla vaja teha proportsionaalseid kohandusi. Võttes arvesse, et väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate suhtes kohaldatakse sarnaseid tehnoloogiaid ja regulatiivseid nõudeid, tuleks tagada sidusus määrusega (EL) 2016/1628, et võimaldada heitkoguste tõhusat vähendamist kogu liidus.

Or. en

Selgitus

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions

and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Muudatusettepanek 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(17a) Määruse (EL) 2024/1257 I lisas on sätestatud piduri tekitatud osakeste heite piirnormid standardses sõidutsüklis, mida kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2035 kõigi jõuseadmetehnoloogiate puhul sõidukikategooriate kaupa. Alates 1. jaanuarist 2035 kohaldatakse neid piirnorme ühetaoliselt kõigi jõuseadmetehnoloogiate puhul, kuid varasemate kuupäevade puhul kohaldatakse diferentseeritud piirnorme sõltuvalt asjaomasest jõuseadmetehnoloogiast. See lähenemisviis põhines eeldusel, et alates 1. jaanuarist 2035 oleksid kõik uued registreeritud sõidukid täiselektrisõidukid ja tekitaksid seetõttu regeneratiivpidurdussüsteemide suurema kasutamise tõttu väiksema pidurite tahkete osakeste heite. Võttes arvesse võimalust, et hübriid- ja sisepõlemismootoriga sõidukeid võib jätkuvalt turule lasta ka pärast seda kuupäeva, on asjakohane säilitada pidurite tekitatud osakeste heite diferentseeritud piirnormid vastavalt jõuseadmetehnoloogiale ka pärast 1. jaanuari 2035.

Or. en

Muudatusettepanek 93
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(17a) Eurostandardite kohaldamise edasilükkamine nende praegustelt kohaldamiskuupäevadelt muudab heiteta veokite müügieesmärkide saavutamise veoautotootjate jaoks palju raskemaks. Euroopa tööstuse konkurentsivõimet toetab ka praegu kavandatud eurostandardite kohaldamine. Nende kohaldamise edasilükkamine seaks suurema osa Euroopa elektriveokite turust rahvusvahelise konkurentsi ohtu. Samuti väheneks Euroopa energiajulgeolek ja suureneks õhusaaste. Veoautod kulutavad umbes 20 % maanteetranspordi naftanõudlusest. Eurostandardid on peamine toetusmeede üleminekul elektriveokitele.

Or. en

Muudatusettepanek 94
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(17b) EL peab jätkuvalt toetama üleminekut täiselektrilisele heiteta liikuvusele veoautode puhul. ICCT on arvutanud, et Euro 7 kohaldamise edasilükkamine veoautodele ja bussidele 18 kuu võrra suurendaks NOx-saasteaineid 2050. aastaks 230 kilotonni võrra. See tooks kaasa 18 000 eluaasta kaotuse ehk 1 240 täiendavat enneaegset surma. Euro 7-ga kehtestatakse ka väga vajalikud standardid uutele rehvidele,

kõrvaldades madala kvaliteediga ja kiiresti kuluvad rehvid uuest müügist, mis omakorda vähendab õhu-, maismaa- ja veekogusid mõjutavat mikroosakeste saastet. Eurostandarditega viivitamine tekitaks ka ebakindlust ja aeglustaks investeeringuid puhtasse tehnoloogiasse, sealhulgas raskeveokite laadimistaristusse. Raskeveokite Euro-standardite edasilükkamine kahjustaks kodanike tervist ja Euroopa tööstuse konkurentsivõimet ning seda tuleks vältida.

Or. en

Muudatusettepanek 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 18 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(18a) Pistikühendusega hübriidsõidukid on viimastel aastatel omandanud märkimisväärse turuosa, osaliselt seetõttu, et nende ametlikud tüübikinnituse CO_2 heite väärtused, mis on kindlaks määratud kasulikkusteguri (UF) metoodika alusel, on oluliselt väiksemad kui nende tegelikus liikluses tekkiv CO_2 heide. Kasulikkustegur kajastab akutoiterežiimil läbitud vahemaa hinnangulist osakaalu ja see tuletatakse tüübikinnituse andmisel kasulikkusteguri kõverast, mis sõltub elektrisõiduki sõiduulatusest akutoiterežiimis. Mida suurem see ulatus on, seda suurem on kasulikkustegur ja seda väiksem on sellest tulenev ametlik CO_2 väärtus. Liidus registreeritud pistikühendusega hübriidsõidukite kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadme (OBFCM) andmed kinnitavad, et pistikühendusega

hübriidsõidukeid laetakse ja käitatakse elektriga tegelikus kasutuses oluliselt harvemini, kui kasulikkusteguri kõvera puhul eeldatakse, mille tagajärjeks on suur ja püsiv erinevus tüübikinnitusele vastava ja tegelikus liikluses tekkiva CO_2 heite vahel. See lünk annab täiselektrisõidukitele põhjendamatu nõuete täitmise eelise nii sisepõlemismootoriga sõidukite kui ka akutoitega elektrisõidukite puhul seoses tootja CO_2 heite sihttasemetega. Kuigi komisjon on juba teinud algsesse kasulikkusteguri kõverasse kaks järjestikust parandust, püsib kasulikkusteguri kõvera ja tegeliku laadimiskäitumise vahelise uue lahknevuse struktuurne risk sõidukitehnoloogia ja kasutusharjumuste arenedes. Tagamaks, et kasulikkusteguri kõver kajastab jätkuvalt tegelikku sõidukäitumist ja et täiselektrisõidukitel ei ole süstemaatilist nõuete täitmise eelist, peaks komisjonil olema õigus kehtestada kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadme andmete põhjal metoodika tüübikinnituse kasulikkusteguri kõvera iga-aastaseks ajakohastamiseks, et säilitada täiselektrisõidukite tüübikinnituse ja tegeliku CO_2 heite vaheline erinevus, mis on võrreldav sisepõlemismootoriga sõidukite puhul täheldatud erinevusega.

Or. en

Muudatusettepanek 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 18 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(18a) Võttes arvesse raskeveokite pidurite tekitatud heite ühtlustatud katsemenetluste käimasolevat väljatöötamist ÜRO Euroopa

Majanduskomisjoni raames, on asjakohane kohandada nende sõidukite pidurite tekitatud osakeste heitega seotud sätete ajastust ja struktuuri. Raskeveokite pidurite tekitatud osakeste heite piirnormid tuleks kehtestada pärast seda, kui asjakohased katsemenetlused on lõpule viidud ja kontrollitud ning kogutud on piisavalt andmeid, et toetada alates 1. jaanuarist 2035 kohaldatavate regulatiivsete piirnormide kehtestamist. Võttes arvesse elektriajamiga raskeveokite üha suuremat kasutuselevõttu linna- ja linnalähitingimustes ning muude jõuseadmetehnoloogiatega sõidukite jätkuvat turule laskmist, tuleks pidurite tekitatud osakeste heite piirnormid kehtestada jõuseadmetehnoloogia alusel, mitte kohaldada neid ühetaoliselt.

Or. en

Muudatusettepanek 97
Zala Tomašič

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 18 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(18a) Euro 7 nõuete rakendamisel raskeveokite puhul tuleks arvesse võtta tootjate tehnoloogilist valmisolekut, nõuetele vastavate komponentide kättesaadavust ja Euroopa autotööstuse üldist konkurentsivõimet. Selleks et hinnata, kas läbivaadatud kohaldamiskuupäevad on turu ja tehnoloogia arengut silmas pidades endiselt asjakohased, peaks komisjon käesoleva määruse rakendamise läbi vaatama enne Euro 7 nõuete kohaldamist raskeveokite puhul.

Or. en

Selgitus

Läbivaatamisklausel tagaks, et kohaldamise ajakava on jätkuvalt kooskõlas tehnoloogia arengu, tööstuse valmisoleku ja Euroopa autotööstuse konkurentsivõimega.

Muudatusettepanek 98
Daniel Attard

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 18 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(18a) Euro 7 rakendamise tähtaegade mis tahes pikendamine raskeveokite puhul peaks jääma piiratuks ja proportsionaalseks ega tohiks kahjustada Euro 7 raamistiku keskkonnaeesmärke ega üldist tõhusust.

Or. en

Muudatusettepanek 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Määrusega (EL) 2024/1257 on kehtestatud pardaseiresüsteemide ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete nõue, mille eesmärk on hõlbustada reaalajas vastavuskontrolle, ühtlustamispüüdlusi ja olelusringi järelevalvet ning vähendada katsetamiskulusid ja tõhustada täitemeetmeid. Pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete andmete tõhusaks vastuvõtmiseks, töötlemiseks ja säilitamiseks on vaja selgitada, et komisjoni õigus võtta vastu	***välja jäetud***

rakendusmeetmeid hõlmab ka selliste meetodite ja nõuete vastuvõtmist, mis on vajalikud sõidukitüüpide nõuetele vastavuse jälgimiseks.

Or. en

Selgitus

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Muudatusettepanek 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Määrusega (EL) 2024/1257 on kehtestatud pardaseiresüsteemide ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete nõue, mille eesmärk on hõlbustada reaalajas vastavuskontrolle, ühtlustamispüüdlusi ja olelusringi järelevalvet ning vähendada katsetamiskulusid ja tõhustada täitemeetmeid. Pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete andmete tõhusaks vastuvõtmiseks, töötlemiseks ja säilitamiseks on vaja selgitada, et komisjoni õigus võtta vastu rakendusmeetmeid hõlmab ka selliste meetodite ja nõuete vastuvõtmist, mis on	(19) Määrusega (EL) 2024/1257 on kehtestatud pardaseiresüsteemide ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete nõue, mille eesmärk on hõlbustada reaalajas vastavuskontrolle, ühtlustamispüüdlusi ja olelusringi järelevalvet ning vähendada katsetamiskulusid ja tõhustada täitemeetmeid. Pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete andmete tõhusaks ***ning turvaliseks*** vastuvõtmiseks, töötlemiseks ja säilitamiseks on vaja selgitada, et komisjoni õigus võtta vastu rakendusmeetmeid hõlmab ka selliste

vajalikud sõidukitüüpide nõuetele vastavuse jälgimiseks.

meetodite ja nõuete vastuvõtmist, mis on vajalikud sõidukitüüpide nõuetele vastavuse ***ja määruse (EL) 2023/2854 (andmemäärus)[16b] nõuete täitmise*** jälgimiseks.

_____

[16b] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/2854 ühtlustatud õigusnormide kohta, millega reguleeritakse õiglast juurdepääsu andmetele ja andmete kasutamist, millega muudetakse määrust (EL) 2017/2394 ja direktiivi (EL) 2020/1828 (andmemäärus), (ELT L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Muudatusettepanek 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Määrusega (EL) 2024/1257 on kehtestatud pardaseiresüsteemide ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete nõue, mille eesmärk on hõlbustada ***reaalajas*** vastavuskontrolle, ühtlustamispüüdlusi ja olelusringi järelevalvet ning vähendada katsetamiskulusid ja tõhustada täitemeetmeid. Pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete andmete tõhusaks vastuvõtmiseks, töötlemiseks ja säilitamiseks on vaja selgitada, et komisjoni õigus võtta vastu rakendusmeetmeid hõlmab ka selliste meetodite ja nõuete vastuvõtmist, mis on vajalikud sõidukitüüpide nõuetele	(19) Määrusega (EL) 2024/1257 on kehtestatud pardaseiresüsteemide ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete nõue, mille eesmärk on hõlbustada vastavuskontrolle, ühtlustamispüüdlusi ja olelusringi järelevalvet ning vähendada katsetamiskulusid ja tõhustada täitemeetmeid. Pardaseiresüsteemi ning kütuse- ja elektrikulu pardamõõteseadmete andmete tõhusaks vastuvõtmiseks, töötlemiseks ja säilitamiseks on vaja selgitada, et komisjoni õigus võtta vastu rakendusmeetmeid hõlmab ka selliste meetodite ja nõuete vastuvõtmist, mis on vajalikud sõidukitüüpide nõuetele vastavuse jälgimiseks.

vastavuse jälgimiseks.

Or. en

Selgitus

Pardaseiresüsteem ei võimalda reaalajas vastavuskontrolli. Pigem kogutakse ja edastatakse seireandmeid kindlaksmääratud ajavahemike järel, pakkudes sõidukite toimivuse korrapärast järelevalvet, mitte pidevat vastavushindamist.

Muudatusettepanek 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(19a) Määrusega (EL) 2024/1257 on kehtestatud rehvide kulumise nõuded, et tegeleda muu kui heitgaaside heitega, mis on keskkonda sattuva mikroplasti peamine allikas. C3-klassi rehvide kulumi piirnormide ja katsemeetodite väljatöötamine on tehniliselt keerukam, kuna rehvitüübid ja -rakendused on erinevad ning C1- ja C2-klassi rehvide jaoks välja töötatud meetodeid ei saa C3-klassi rehvide suhtes otse kohaldada. Tagamaks, et C3-klassi rehvide kulumise piirnormid põhinevad usaldusväärsetel teaduslikel tõenditel ja asjakohastel katsemenetlustel, on vaja lisaaega katsemeetodite väljatöötamiseks, turumõju hindamiseks ja sobivate piirnormide kehtestamiseks. Seepärast tuleks C3-klassi rehvide suhtes kohaldatavaid ajakavasid vastavalt kohandada.

Or. en

Selgitus

Selle muudatuse eesmärk on tagada C3-klassi rehvide realistlik rakendamise ajakava, pikendades määruse (EL) 2024/1257 artikli 11 lõikes 6 ning artikli 15 lõigetes 2 ja 3 sätestatud tähtaegu kahe aasta võrra. C1-klassi rehvidega seotud töö on näidanud

katsemeetodite, toimivuspiirangute ja samaväärsust käsitlevate sätete väljatöötamise keerukust. Kuna C3-klassi rehvidega seotud sarnases töös esineb nende probleemide tõttu juba viivitusi, ei peeta praegust ajakava enam teostatavaks ja seda tuleks vastavalt kohandada.

Muudatusettepanek 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(19a) Uute heiteta sõidukite jätkuv kasutuselevõtt ei ole kasulik mitte ainult kliimale, vaid ka õhukvaliteedile. Seepärast mõjutavad määruse (EL) 2019/631 alusel uutele sõiduautodele ja kaubikutele kehtestatud CO_2 heite normide muudatused tõenäoliselt õhukvaliteeti. Komisjon peaks 31. detsembriks 2027 hindama, kas määruses (EL) 2024/1257 sätestatud õhusaasteainete heite piirnorme on vaja muuta, et säilitada keskkonna- ja tervisekaitse kõrge tase kogu liidus, võttes arvesse CO_2 heite normide uusi arenguid.

Or. en

Muudatusettepanek 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(19b) Üleminek heiteta liikuvusele eeldab, et lõppkasutajatel on juurdepääs laadimisteenustele õiglastel, läbipaistvatel ja mittediskrimineerivatel tingimustel kogu liidus. Kuigi määruse (EL) 2023/1804 artikli 5 lõikes 3 nõutakse, et üldkasutatavate

laadimispunktide käitajate küsitavate hindade diferentseerimine peab olema proportsionaalne ja objektiivselt põhjendatud, võib täiendavate selgituste puudumine põhjustada erinevaid tõlgendusi ja õiguskindlusetust, mis kahjustab siseturgu ja tarbijate usaldust. Samuti toob see laadimisjaamades kaasa liiga kõrged hinnad, mida tuleb kohe muuta. Seepärast on asjakohane tagada taristu ja energiavarustusteenuste eraldamine ning määrata liidu tasandil kindlaks proportsionaalsuse tähendus selles kontekstis, tagamaks, et võrreldavatel tingimustel tarnitava sama elektrikoguse hinnaerinevused põhinevad objektiivsetel ja läbipaistvatel kriteeriumidel ega too kaasa ebaproportsionaalseid lisatasusid üksnes seetõttu, et laadimisseanssi hõlbustab liikuvusteenuse osutaja, kes ei kuulu laadimispunkti käitajaga samasse ettevõtjasse. Selline määratlus peaks sisuliselt vähendama nn rändluskulusid ja vältima meelevaldseid hinnaerinevusi, mis moonutavad konkurentsi, kahjustavad koostalitlusvõimet või pärsivad heiteta sõidukite kasutuselevõttu. Määruse (EL) 2023/1804 eelseisva läbivaatamise raames peaks komisjon seda küsimust täielikult hindama ja esitama selle probleemi lahendamiseks seadusandliku ettepaneku. See toob kaasa läbipaistvuse, konkurentsi ja õiglased hinnad.

Or. en

Muudatusettepanek 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(20a) Käesoleva määrusega kehtestatud lihtsustused järgivad järjepidevat

loogikat: nendega kaotatakse nõuded, mis enam teavet ega kaitset ei lisa, sest sama alus on juba mujal hõlmatud. Sellise lähenemisviisi näideteks on tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise katsega hõlmatud spetsiaalse madalatemperatuurilise laborikatse kaotamine, üleminek raskesõidukite mootorite kategooria tasandi näidiskatsetele ning kohaldatavate ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjadega kattuvate liidu müraeeskirjade kehtetuks tunnistamine. Võrreldavad kattuvused jäävad määruse (EL) 2024/1257 heiteraamistikku, kus laborikatsed, tegelikus liikluses mõõtmine, kasutusel olevate sõidukite nõuetele vastavuse seire ja pardaseire hõlmavad osaliselt sama maad. Selleks et Euroopa Parlament ja nõukogu saaksid astuda järgmise lihtsustamisetapi pigem tõendite kui üksikjuhtumite põhjal, peaks komisjon need allesjäänud kattuvused süstemaatiliselt kindlaks tegema ja nende kohta aru andma.

Or. en

Muudatusettepanek 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(20a) Selleks et tagada käesoleva määrusega kehtestatud meetmete proportsionaalsus ja kooskõla liidu liiklusohutuse ja keskkonnaalaste õigusaktide eesmärkidega, peaks komisjon jälgima ja perioodiliselt hindama nende mõju, eelkõige seoses liiklusohutuse, keskkonnatoime ja heiteta

väikeste tarbesõidukite kasutuselevõtuga.

Or. en

Muudatusettepanek 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(20a) Võttes arvesse asjaolu, et raskeveokeid iseloomustavad pikad arendus- ja tootmisplaneerimise tsüklid, võib määruses (EL) 2024/1257 sätestatud Euro 7 raskeveokite nõuete kohaldamise alguskuupäeva edasilükkamine anda tootjatele rohkem aega Euro 7 saasteainete heite-eesmärkide täitmiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(20b) Tagamaks, et heiteta sõidukite suhtes kohaldatav 4,25-tonnine künnis jääb aja jooksul asjakohaseks, peaks komisjon selle künnise hiljemalt 2032. aastal läbi vaatama, võttes arvesse aku massiga seotud tehnoloogia arengut ning liiklusohutuse, keskkonna- ja turukaalutlusi.

Or. en

Muudatusettepanek 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
Määruse (EÜ) nr 561/2006 ***artikli 13 lõiget 1*** muudetakse järgmiselt.	Määruse (EÜ) nr 561/2006 ***artiklit 3*** muudetakse järgmiselt.

Or. en

Muudatusettepanek 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 13 – lõige 1 – punkt 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(1) Lisatakse punkt fa:	***välja jäetud***
„	
(fa) kaubaveoks kasutatavad elektri jõul liikuvad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;	
“	

Or. en

Selgitus

Üle 3,5-tonnised kaubikud kujutavad oma kaalu tõttu endiselt tõsist ohtu liiklusohutusele. Sõidumeerikute kohustuslik kasutamine tagab ohutusalaste õigusaktide järgimise, väldib väsimusest tingitud õnnetusi ja edendab õiglasi töötingimusi. See aitab ka stimuleerida kiiremat üleminekut kergematele elektrikaubikutele ja vältida lünki suurema riskiga veoautode puhul.

Muudatusettepanek 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 13 – lõige 1 – punkt 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(1) Lisatakse punkt fa:	***välja jäetud***
„	
(fa) kaubaveoks kasutatavad elektri jõul liikuvad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;;	
“	

Or. en

Selgitus

Sõidumeerikud on määrustest (EÜ) nr 561/2006 ja (EL) nr 165/2014 tulenevate juhtide puhke- ja tööajakohustuste täitmise tagamise peamised vahendid. Alla 4,25-tonniste akutoitel N_2-kategooria sõidukite vabastamine nendest nõuetest võib kahjustada nõuete täitmise tagamist kommertssõidukipargi kasvava segmendi jaoks, suurendada väsimusega seotud riske ja avaldada sõidukijuhtidele survet loobuda piisavast puhkeajast. Elektrifitseerimine ei vähenda pika tööaja ja tarnesurvega seotud riske.

Muudatusettepanek 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1 – sissejuhatav osa
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 13 – lõige 1 – punkt 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(1) Lisatakse punkt ***fa***:	(1) Lisatakse punkt ***j***:

Or. en

Muudatusettepanek 113
Daniel Buda

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 13 – lõige 1 – punkt 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(fa) kaubaveoks kasutatavad elektri jõul liikuvad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;	(fa) kaubaveoks kasutatavad elektri jõul liikuvad sõidukid***, täiselektrisõidukid, välise laadimisega hübriidelektrisõidukid ja kütuseelemendiga sõidukid***, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;

Or. ro

Selgitus

On oluline, et kohaldamisala oleks selgelt sõnastatud, kasutades tüübikinnitusalastes õigusaktides sätestatud mõisteid. Seega oleks kõige parem vältida üldist sõnastust, nagu „elektri jõul liikuvad sõidukid“, ja kasutada selgeid tehnilisi kategooriaid.

Muudatusettepanek 114
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 13 – lõige 1 – punkt 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(fa) kaubaveoks kasutatavad elektri jõul liikuvad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;***;***	(fa) kaubaveoks kasutatavad ***üksnes*** elektri jõul liikuvad sõidukid ***(välja arvatud pikapi kerega sõidukid)***, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;

Or. en

Muudatusettepanek 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 13 – lõige 1 – punkt 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(fa) kaubaveoks kasutatavad ***elektri jõul liikuvad*** sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;***;***	(fa) kaubaveoks kasutatavad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;

Or. en

Selgitus

Liit on juba kehtestanud nende sõidukite jaoks asjakohase piirmäära 4,25 tonni: direktiiviga (EL) 2025/2205 lubatakse B-kategooria juhiloa omanikel juhtida kaubaveokeid kuni 4,25 tonni. Sõidumeeriku läviväärtuse säilitamine 3,5 tonnile mitteelektriliste kaubikute puhul on selle valikuga vastuolus ja jaotab ühe sõidukiklassi jõuseadme järgi ilma funktsionaalse põhjuseta. Jõuseadme kriteeriumi väljajätmine taastab sidususe liidu õiguses. Üksikasjalikud põhjendused on esitatud põhjendustes 6–8.

Muudatusettepanek 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 13 – lõige 1 – punkt 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(fa) kaubaveoks kasutatavad elektri jõul liikuvad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;***;***	(fa) kaubaveoks kasutatavad elektri ***või vesiniku*** jõul liikuvad sõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;

Or. en

Muudatusettepanek 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 13 – lõige 1 – punkt 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(fa) kaubaveoks kasutatavad ***elektri jõul liikuvad sõidukid***, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;***;***	(fa) ***riigisiseseks*** kaubaveoks kasutatavad ***akutoitega elektrisõidukid***, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;

Or. en

Selgitus

Selleks et kiirendada heiteta kaubikute kasutuselevõttu ja vältida siseturu edasist killustumist, tuleks sõidumeerikute erandit kohaldada asjaomaste sõidukite suhtes kogu ELis kooskõlas kavandatava kiiruspiiriku erandiga. Erandi piiramine riigisisese kaubaveoga tagab, et piiriüleste vedude ja kabotaaži suhtes kohaldatakse jätkuvalt sõidu- ja puhkeaja eeskirju, sealhulgas sõidumeeriku paigaldamist ja kasutamist.

Muudatusettepanek 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1 a (uus)
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt i a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(1a) Lisatakse punkt ia:
	(ia) riigisiseseks kaubaveoks kasutatavad elektri jõul liikuvad akutoitega elektrisõidukid, mille lubatud täismass koos haagise või poolhaagisega ületab 3,5 tonni, kuid ei ületa 4,25 tonni;

Or. en

Selgitus

Selleks et kiirendada heiteta kaubikute kasutuselevõttu kaubaveoks ja vältida ELi siseturu edasist tarbetut killustumist, tuleks sõidumeerikute erandit kohaldada asjaomaste sõidukite suhtes kogu ELis kooskõlas kavandatava kiiruspiiriku erandiga. Erandi piiramine riigisisese kaubaveoga tagab, et piiriülene vedu ja kabotaaž toimuvad endiselt kooskõlas sõidu- ja puhkeaja eeskirjadega, ning nõuab sõidumeeriku paigaldamist ja kasutamist.

Muudatusettepanek 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 13 – lõige 1 – punkt 2

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(2) Lisatakse punkt s:	***välja jäetud***
”	
(s) määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 5.1 määratletud autoelamud, mida kasutatakse ainult mitteäriliseks veoks.	
“	

Or. en

Muudatusettepanek 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 13 – lõige 1 – punkt 2

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(s) määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 5.1 määratletud	***välja jäetud***

autoelamud, mida kasutatakse ainult mitteäriliseks veoks.

Or. en

Selgitus

Mitteärilisel eesmärgil kasutatavate autoelamute vabastamine autovedusid käsitlevatest sotsiaalõigusnormidest

Muudatusettepanek 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 a (uus)
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt i a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	Artiklisse 3 lisatakse järgmine punkt:
	(ia) määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 5.1 määratletud autoelamud, mida kasutatakse ainult mitteäriliseks veoks ja mille lubatud täismass ületab 7,5 tonni.

Or. en

Muudatusettepanek 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1 a (uus)
Määrus (EÜ) nr 561/2006
Artikkel 3 – lõik 1 – punkt i a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	Artiklisse 3 lisatakse järgmine punkt:

(ia) määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 5.1 määratletud autoelamud, mida kasutatakse ainult mitteäriliseks veoks

Or. en

Selgitus

Mitteärilisel eesmärgil kasutatavate autoelamute vabastamine autovedusid käsitlevatest sotsiaalõigusnormidest

Muudatusettepanek 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. ***Komisjonil on õigus võtta*** kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.	4. ***Hiljemalt [väljaannete talitus: palun sisestada käesoleva määruse jõustumisele järgneva 18. kuu viimane päev] võtab komisjon*** kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone. ***Kõnealustes delegeeritud õigusaktides määratakse kindlaks vähemalt järgmine:*** ***(a) koostalitlusvõime standardid ja*** ***(b) võrgueeskirjade nõuded sõidukisisesele kahesuunalisele võimsuse muundamisele.***

Nende tehniliste nõuetega tagatakse vastavus direktiivile (EL) 2018/2001, määrusele (EL) 2023/1542 ja määrusele (EL) 2023/2854.

Hiljemalt viis aastat pärast esimeses lõigus osutatud delegeeritud õigusaktide jõustumist hindab komisjon nutilaadimise ja kahesuunalise laadimise funktsioonide tehnoloogilisi täiustusi ning vajaduse korral ajakohastab asjakohaseid delegeeritud õigusakte või esitab seadusandliku ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu ***delegeeritud õigusakte*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, ***mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama*** aruka ja kahesuunalise laadimise ***funktsioone***.	4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu ***rakendusakte*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada ***asjakohasel juhul*** tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, ***mis on vajalik, et tagada koostalitlusvõime laadimistaristuga ning vajaduse korral ühilduvus*** aruka ja kahesuunalise laadimise ***funktsioonidega, ilma et see piiraks võrguühendust, süsteemi käitamist ja elektrituru reguleerimist käsitlevate liidu ja liikmesriikide õigusnormide kohaldamist***. ***Kui vastavusnõuded põhinevad osaliselt või täielikult ühtlustatud tehnilistel standarditel, määratakse delegeeritud õigusaktides kindlaks vastavuskontrolli***

metoodika.

Or. en

Selgitus

Täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite ning laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemide, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone, vahelise teabevahetuse vastavust võrgueeskirjadele tuleks kontrollida ELi tasandil sõiduki tüübikinnituse ajal.

Muudatusettepanek 125
Kateřina Konečná

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu ***delegeeritud õigusakte*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses ***täiselektrisõidukite*** ja välise laadimisega ***hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega***, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.	4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu ***rakendusakte*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada ***asjakohasel juhul*** tehnilised nõuded ***side- ja riistvaraliidesele*** seoses ***ELi ühtlustatud võrguühenduse eeskirjade järgimisega uut tüüpi täiselektrisõidukitele*** ja välise laadimisega ***hübriidelektrisõidukitele***, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.**“** ***Kui vastavusnõuded põhinevad osaliselt või täielikult ühtlustatud tehnilistel standarditel, määratakse delegeeritud õigusaktides kindlaks vastavuskontrolli metoodika.***

Or. en

Muudatusettepanek 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout,

Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu ***delegeeritud õigusakte*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses ***täiselektrisõidukite*** ja välise laadimisega ***hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega***, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.	4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu ***rakendusakte*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada ***asjakohasel juhul*** tehnilised nõuded ***side- ja riistvaraliidesele*** seoses ***ELi ühtlustatud võrguühenduse eeskirjade järgimisega uut tüüpi täiselektrisõidukitele*** ja välise laadimisega ***hübriidelektrisõidukitele***, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone. ***Kui vastavusnõuded põhinevad osaliselt või täielikult ühtlustatud tehnilistel standarditel, määratakse delegeeritud õigusaktides kindlaks vastavuskontrolli metoodika.***

Or. en

Selgitus

Alternatiivkütuste taristu määrus juba tagab kaudselt teabevahetuse ja füüsilise koostalitlusvõime täiselektrisõidukite, välise laadimisega hübriidelektrisõidukite, laadimistaristu, elektrivõrgu ning arukat ja kahesuunalist laadimist toetavate süsteemide vahel. Puuduv element on ELi tasandi võrgueeskirjade sertifitseerimine. Vastavuse kontrollimine sõiduki tüübikinnituse ajal tagaks kaudselt ISO 15118–20 ühilduvuse, toetaks V2G-süsteemi valmidust ja väldiks regulatiivset dubleerimist, jäädes samal ajal tootjate jaoks tehniliselt teostatavaks.

Muudatusettepanek 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1

Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu ***delegeeritud õigusakte*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses ***täiselektrisõidukite*** ja välise laadimisega ***hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega***, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.	4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu ***rakendusakte*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada ***asjakohasel juhul*** tehnilised nõuded ***side- ja riistvaraliidesele*** seoses ***ELi ühtlustatud võrguühenduse eeskirjade järgimisega uut tüüpi täiselektrisõidukitele*** ja välise laadimisega ***hübriidelektrisõidukitele***, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone***. Kui vastavusnõuded põhinevad osaliselt või täielikult ühtlustatud tehnilistel standarditel, määratakse rakendusaktides kindlaks vastavuskontrolli metoodika***.

Or. en

Selgitus

Täiselektrisõidukite, pistikühendusega hübriidsõidukite, laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemide vaheline side ja ühendus on alternatiivkütuste taristu määrusega juba kaudselt hõlmatud. Puuduv lüli on ELi tasandi võrgueeskirjade sertifitseerimine, mitte riiklikud nõuded, et tagada koostalitlusvõime ja sõiduki ja võrgu vaheline (V2G-süsteemi) valmidus. Vastavuse kontrollimine tüübikinnituse ajal toetaks standardi ISO 15118–20 ühilduvust, vältides samal ajal regulatiivset dubleerimist.

Muudatusettepanek 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. ***Komisjonil on õigus võtta*** kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud	4. ***Komisjon võtab 31. detsembriks 2027*** kooskõlas artikliga 82 vastu

õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.	delegeeritud ***õigusaktid*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone. ***Delegeeritud õigusaktis määratakse kindlaks ka V2G-süsteemi valmidusega märgistus, mis lisatakse kõnealustele nõuetele vastavate uut tüüpi täiselektrisõidukite vastavustunnistusele, ning vastavuskontrolli metoodika, mis põhineb vajaduse korral ühtlustatud tehnilistel standarditel.***

Or. en

Muudatusettepanek 129
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. Komisjonil ***on õigus võtta*** kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud ***õigusakte*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.	4. Komisjon võtab ***31. detsembriks 2027*** kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud ***õigusaktid*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone. ***Delegeeritud õigusaktis määratakse kindlaks vähemalt järgmised nõuded:***

a. koostalitlusvõime standardid;

b. võrgukoodide nõuete kogum elektrisõidukisiseseks kahesuunaliseks võimsuse muundamiseks nii vahelduvvoolust alalisvooluks kui ka alalisvoolust vahelduvvooluks;

c. selliseks võimsuse muundamiseks sobiva sõidukisisese laadimistehnoloogia integreerimine.

Or. en

Muudatusettepanek 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks ***laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone***.	4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks ***laadimistaristuga. Need nõuded piirduvad ühesuunalise nutilaadimisega. Igasugune osalemine sõiduki ja võrgu vahelistes või kahesuunalistes energiaülekandeteenustes on vabatahtlik ning selleks on vaja sõiduki omaniku selgesõnalist ja tagasivõetavat nõusolekut; käesolevas lõikes sätestatud tehniliste nõuetega ei nähta ette kahesuunaliste voogude läbilaske suutlikkust***.

Or. en

Selgitus

Kahesuunaliste voogude juhtimise suutlikkuse kohustuslikuks muutmine sunnib

sõidukiomanikke subsideerima võrgu tasakaalustamise kulusid oma eraomandi kahjustamise kaudu. V2G-süsteem ei ole keelatud ja omanikud, kes sellega nõustuvad, võivad selles osaleda, kuid kohustuslike tehniliste nõuete delegeeritud õigusakti raamistik oleks paratamatult õiguslik alus, et sundida osalema taristule juurdepääsu tingimuste kaudu. Erasõiduki aku ei ole avalik võrguvara. Volitused peavad seetõttu puudutama ainult ühesuunalist nutilaadimist.

Muudatusettepanek 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. ***Komisjonil on õigus võtta*** kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud ***õigusakte*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.	4. ***Komisjon võtab 31. detsembriks 2027*** kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud ***õigusaktid*** käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone***, sealhulgas järgmised nõuded: koostalitlusvõime standardid, võrgukoodide nõuete kogum elektrisõidukisiseseks kahesuunaliseks võimsuse muundamiseks nii vahelduvvoolust alalisvooluks kui ka alalisvoolust vahelduvvooluks ning selliseks võimsuse muundamiseks sobiva sõidukisisese laadimistehnoloogia integreerimine***.

Or. en

Muudatusettepanek 132
Henrik Dahl

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone**.**	4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone***, tagades samal ajal sõidukite, laadimistaristu, elektrivõrkude ja asjaomaste turuosaliste, sealhulgas laadimispunktide käitajate, liikuvusteenuse osutajate ja agregaatorite koostalitlusvõime;***

Or. en

Muudatusettepanek 133
Volker Schnurrbusch

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised	4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses täiselektrisõidukite ja välise laadimisega hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised

toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.	toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone. ***Need nõuded piirduvad füüsilise ühenduse ja sideprotokolliga ning tuginevad laadimisstandarditele, mida juba kohaldatakse määruse (EL) 2023/1804 alusel.***

Or. en

Muudatusettepanek 134
Jana Nagyová

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada tehnilised nõuded seoses ***täiselektrisõidukite*** ja välise laadimisega ***hübriidelektrisõidukite side- ja riistvaraliidesega***, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.	4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, et kehtestada ***asjakohasel juhul*** tehnilised nõuded ***side- ja riistvaraliidesele*** seoses ***ELi ühtlustatud võrguühenduse eeskirjade järgimisega uut tüüpi täiselektrisõidukitele*** ja välise laadimisega ***hübriidelektrisõidukitele***, mida kasutatakse ühenduse loomiseks laadimistaristu, elektrivõrgu ja statsionaarsete energiasüsteemidega, mis on võimelised toetama aruka ja kahesuunalise laadimise funktsioone.

Or. en

Selgitus

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for

manufacturers.

Muudatusettepanek 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1 a (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 49

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
Artikkel 49	***(1a) Artikkel 49 jäetakse välja***
Seerialõpu sõidukite turul kättesaadavaks tegemine, registreerimine ja kasutuselevõtt	
1. Võttes arvesse V lisa B osas täpsustatud piiranguid ja lõikes 2 määratletud piiratud aja jooksul võivad liikmesriigid registreerida ja lubada turul kättesaadavaks teha ja kasutusele võtta sõidukeid, mis vastavad sõidukitüübile, mille ELi tüübikinnitus enam ei kehti.	
Esimest lõiku kohaldatakse ainult liidu territooriumil asuvate sõidukite suhtes, mis nende tootmise ajal olid hõlmatud kehtiva ELi tüübikinnitusega, kuid mida ei registreeritud või võetud kasutusele enne ELi tüübikinnituse kehtivuse lõppu.	
2. Lõiget 1 kohaldatakse üksnes komplektsete sõidukite suhtes kaheteistkümne kuu jooksul alates kuupäevast, mil ELi tüübikinnituse kehtivus lõppes, ning komplekteeritud sõidukite suhtes 18 kuu jooksul alates nimetatud kuupäevast.	
3. Tootja, kes soovib tugineda lõikele 1, esitab taotluse pädevale asutusele igas liikmesriigis, mida kõnealuste sõidukite registreerimine või kasutuselevõtt puudutab. Taotluses esitatakse tehnilised ja majanduslikud põhjuseid, mille tõttu nimetatud sõidukid ei vasta uutele	

tehnilistele nõuetele.

Asjaomased liikmesriigid otsustavad kolme kuu jooksul alates taotluse saamisest, kas lubada nimetatud sõidukite registreerimist või kasutuselevõttu oma territooriumil ja lubamise korral selliste sõidukite arvu.

4. Liikmesriigid rakendavad asjakohaseid meetmeid, et tagada tõhus seire käesolevas artiklis esitatud menetluse raames registreeritavate või kasutusele võetavate sõidukite arvu üle.

Or. en

((32018R0858))

Selgitus

To eliminate market fragmentation and the administrative burden arising from non-harmonized national end-of-series exemption procedures, such as varying quota or cut-off date mechanisms, the registration framework should be simplified. The current procedures create unnecessary bureaucracy for both the industry and national competent authorities. Hence, if a vehicle's production date precedes the application of a new legal requirement, its certificate of conformity should remain valid, thereby removing the need for burdensome end-of-series exemption procedures.

Muudatusettepanek 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1 a (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 49

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
Artikkel 49	***(1a) Artikkel 49 jäetakse välja***
Seerialõpu sõidukite turul kättesaadavaks tegemine, registreerimine ja kasutuselevõtt	
1. Võttes arvesse V lisa B osas täpsustatud piiranguid ja lõikes 2 määratletud piiratud aja jooksul võivad liikmesriigid registreerida ja lubada turul	

kättesaadavaks teha ja kasutusele võtta sõidukeid, mis vastavad sõidukitüübile, mille ELi tüübikinnitus enam ei kehti.

Esimest lõiku kohaldatakse ainult liidu territooriumil asuvate sõidukite suhtes, mis nende tootmise ajal olid hõlmatud kehtiva ELi tüübikinnitusega, kuid mida ei registreeritud või võetud kasutusele enne ELi tüübikinnituse kehtivuse lõppu.

2. Lõiget 1 kohaldatakse üksnes komplektsete sõidukite suhtes kaheteistkümne kuu jooksul alates kuupäevast, mil ELi tüübikinnituse kehtivus lõppes, ning komplekteeritud sõidukite suhtes 18 kuu jooksul alates nimetatud kuupäevast.

3. Tootja, kes soovib tugineda lõikele 1, esitab taotluse pädevale asutusele igas liikmesriigis, mida kõnealuste sõidukite registreerimine või kasutuselevõtt puudutab. Taotluses esitatakse tehnilised ja majanduslikud põhjuseid, mille tõttu nimetatud sõidukid ei vasta uutele tehnilistele nõuetele.

Asjaomased liikmesriigid otsustavad kolme kuu jooksul alates taotluse saamisest, kas lubada nimetatud sõidukite registreerimist või kasutuselevõttu oma territooriumil ja lubamise korral selliste sõidukite arvu.

4. Liikmesriigid rakendavad asjakohaseid meetmeid, et tagada tõhus seire käesolevas artiklis esitatud menetluse raames registreeritavate või kasutusele võetavate sõidukite arvu üle.

Or. en

(32018R0858)

Selgitus

Kehtivates seerialõpu eeskirjades nõutakse, et tootjad või omanikud taotleksid erandeid, kui sõidukeid ei registreerita enne uute regulatiivsete nõuete jõustumist. Kuna menetlused on liikmesriigiti erinevad, tekitab see tarbetut halduskoormust ja õiguskindlusetust, toomata selget kasu. Kuna sõidukite ladustamine on kulukas, puudub stiimul neid niikuinii varuda. Seepärast peaks kehtiv vastavustunnistus jääma kehtima, kui sõiduk toodeti enne uute

eeskirjade kohaldamist.

Muudatusettepanek 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 a (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 48

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
	(1a) Artiklit 48 muudetakse järgmiselt:
Muude kui seerialõpu sõidukite turul kättesaadavaks tegemine, registreerimine ja kasutuselevõtt	Sõidukite turul kättesaadavaks tegemine, registreerimine ja kasutuselevõtt
1. Ilma et see piiraks artiklite 51, 52 ja 53 kohaldamist, võib sõidukeid, mille puhul on terviksõiduki tüübikinnitus kohustuslik või mille puhul on tootja sellise tüübikinnituse saanud, turul kättesaadavaks teha, registreerida ja kasutusele võtta ainult siis, kui nendega on kaasas artiklite 36 ja 37 kohaselt välja antud kehtiv vastavussertifikaat.	1. Ilma et see piiraks artiklite 51, 52 ja 53 kohaldamist, võib sõidukeid, mille puhul on terviksõiduki tüübikinnitus kohustuslik või mille puhul on tootja sellise tüübikinnituse saanud, turul kättesaadavaks teha, registreerida ja kasutusele võtta ainult siis, kui nendega on kaasas ***valmistamise kuupäeval*** artiklite 36 ja 37 kohaselt välja antud kehtiv vastavussertifikaat.
Mittekomplektsete sõidukite registreerimisest ja kasutuselevõtust võib keelduda seni, kuni sõidukid jäävad mittekomplektseks. ***Mittekomplektsete sõidukite registreerimine ja kasutuselevõtt ei ole lubatud käesoleva määruse artikli 49 sätete kohaldamisest kõrvalehoidumiseks.***	***Mittekomplektsete sõidukite registreerimisest ja kasutuselevõtust võib keelduda seni, kuni sõidukid jäävad mittekomplektseks.***
2. Väikeseeriana toodetud sõidukite arv, mis sama aasta jooksul turul kättesaadavaks tehakse, registreeritakse või kasutusele võetakse, ei ületa V lisas sätestatud aastaseid koguselisi piirnorme.	2. Väikeseeriana toodetud sõidukite arv, mis sama aasta jooksul turul kättesaadavaks tehakse, registreeritakse või kasutusele võetakse, ei ületa V lisas sätestatud aastaseid koguselisi piirnorme.

Or. en

Selgitus

Kehtivates seerialõpu eeskirjades nõutakse, et tootjad või omanikud taotleksid erandeid, kui

sõidukeid ei registreerita enne uute regulatiivsete nõuete jõustumist. Kuna menetlused on liikmesriigiti erinevad, tekitab see tarbetut halduskoormust ja õiguskindlusetust, toomata selget kasu. Kuna sõidukite ladustamine on kulukas, puudub stiimul neid niikuinii varuda. Seepärast peaks kehtiv vastavustunnistus jääma kehtima, kui sõiduk toodeti enne uute eeskirjade kohaldamist.

Muudatusettepanek 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 a (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 48 – lõige 1

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
	Artikli 48 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:
1. Ilma et see piiraks artiklite 51, 52 ja 53 kohaldamist, võib sõidukeid, mille puhul on terviksõiduki tüübikinnitus kohustuslik või mille puhul on tootja sellise tüübikinnituse saanud, turul kättesaadavaks teha, registreerida ja kasutusele võtta ainult siis, kui nendega on kaasas artiklite 36 ja 37 kohaselt välja antud kehtiv vastavussertifikaat.	"1. Ilma et see piiraks artiklite 51, 52 ja 53 kohaldamist, võib sõidukeid, mille puhul on terviksõiduki tüübikinnitus kohustuslik või mille puhul on tootja sellise tüübikinnituse saanud, turul kättesaadavaks teha, registreerida ja kasutusele võtta ainult siis, kui nendega on kaasas ***valmistamise kuupäeval*** artiklite 36 ja 37 kohaselt välja antud kehtiv vastavussertifikaat. ***"***

Or. en

(02018R0858-20240701)

Selgitus

Selleks et kõrvaldada turu killustatus ja halduskoormus, mis tuleneb ühtlustamata riiklikest seerialõpu erandimenetlustest, nagu erinevad kvoodid või tähtpäevamehhanismid, tuleks registreerimisraamistikku lihtsustada. Praegused menetlused tekitavad tarbetut bürokraatiat nii tööstusele kui ka riiklikele pädevatele asutustele. Seega, kui sõiduki tootmiskuupäev eelneb uue õigusliku nõude kohaldamisele, peaks selle vastavussertifikaat jääma kehtima, mis kaotab seega vajaduse koormavate seerialõpu erandimenetluste järele.

Muudatusettepanek 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1 a (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 29 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(1a) Artiklisse 29 lisatakse lõige 3a:
	3a. ELi tüübikinnitus antakse mootorsõidukile, mis vastab artiklis 24 osutatud teatmikus esitatud andmetele ja II lisas loetletud asjakohastes õigusaktides sätestatud tehnilistele nõuetele. Kuni 1. jaanuarini 2036 peavad uued ja olemasolevad sõidukitüübid vastama käesoleva määruse tüübikinnitusnõuetele, mis on sätestatud II lisas. II lisa sätete täiendamine, mida kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2026 või hiljem, ei ole terviksõidukite tüübikinnituse puhul kohustuslik.

Or. en

Muudatusettepanek 140
Henrik Dahl

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1 a (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(1a) Artiklisse 5 lisatakse lõige 4a:
	4a. Lõike 1 kohaselt vastu võetud tehnilisi nõudeid rakendatakse proportsionaalsel ja tehnoloogianeutraalsel viisil ning nendega ei tekitata ettevõtjatele, tarbijatele ega avaliku sektori asutustele tarbetuid kulusid;

Or. en

Muudatusettepanek 141
Henrik Dahl

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1 b (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(1b) Artiklisse 5 lisatakse lõige 4b järgmises sõnastuses:
	4b. Lõike 1 kohased tehnilised nõuded põhinevad avatud, ühtlustatud ja omandiõiguseta Euroopa või rahvusvahelistel standarditel ning on jätkuvalt kooskõlas määruse (EL) 2023/1804 ja sellega seotud delegeeritud õigusaktide alusel laadimistaristu suhtes kohaldatavate tehniliste nõuetega;

Or. en

Muudatusettepanek 142
Henrik Dahl

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1 c (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4 c (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(1c) Artiklisse 5 lisatakse lõige 4c järgmises sõnastuses:
	4c. Lõike 1 kohaselt vastu võetud tehniliste nõuetega ei muudeta sõiduki ja võrgu vahelist liidest ega konkreetseid tehnilisi komponente eralaadimisseadmete jaoks kohustuslikuks, kui selline funktsioon tooks kaasa ebaproportsionaalsed lisakulud või ei ole asjaomases paigalduskontekstis mõistlikult kohaldatav;

Or. en

Muudatusettepanek 143
Henrik Dahl

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 – punkt 1 d (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 5 – lõige 4 d (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(1d) Artiklisse 5 lisatakse lõige 4d järgmises sõnastuses:
	4d. Lõike 1 kohaselt vastu võetud tehniliste nõuetega tagatakse, et volitatud kolmandatel isikutel on kasutaja nõusolekul ja kohaldatava liidu õiguse kohaselt õiglane ja mittediskrimineeriv juurdepääs aruka laadimise ja kahesuunalise laadimise teenuste osutamiseks vajalikele andmetele ja kontrollisignaalidele;

Or. en

Muudatusettepanek 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 a (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 41 – lõige 5 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	Artiklisse 41 lisatakse lõige 5a:
	5a. Erandina käesolevast lõikest 1 võib tootja taotleda liikmesriigi tüübikinnitusasutuselt ELi vahepealset tüübikinnitust väikeseeriana toodetud autonoomsele M- või N-kategooria sõiduki tüübile, mis on ette nähtud kaubanduslikuks eelkasutuseks

kindlaksmääratud projekteerimisvaldkonnas automaatsõidusüsteemi jätkuvaks valideerimiseks tegelikus liikluses. Sellise heakskiitmise suhtes kohaldatakse iga-aastaseid koguselisi piirnorme, käitamistingimusi, kasutamisaegse seire kohustusi ja selle maksimaalne kehtivusaeg on kolm aastat, mida võib pikendada järjestikusteks sama kestusega ajavahemikeks, tingimusel et samu kohustusi täidetakse jätkuvalt. Käesoleva lõike alusel antud vahepealset tüübikinnitust tunnustatakse ja loetakse kehtivaks kogu liidu territooriumil tüübikinnitustunnistuses kindlaks määratud projekti tegevusvaldkonna piires.

Hiljemalt [väljaannete talitus: palun lisada kuupäev: kuus kuud pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva] võtab komisjon kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusaktid, milles sätestatakse kohaldatavad tehnilised nõuded, koguselised piirnormid, kasutustingimused, aruandlusnõuded ja tingimused, mille alusel võib vahepealse tüübikinnitusperioodi jooksul kogutud tegevusandmeid kasutada valideerimistõendina täieliku ELi terviksõiduki tüübikinnituse taotluse toetuseks, ning muudab vastavalt käesoleva määruse lisasid. Sellised tingimused, piirangud ja nendega seotud tasud peaksid võtma asjakohasel viisil arvesse ettevõtjate suurust ning tagama, et VKEd ja uuenduslikud idufirmad saavad sellisest menetlusest täit kasu.

Or. en

(32018R0858)

Muudatusettepanek 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 b (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 43a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	Lisatakse artikkel 43a:
	Artikkel 43a
	Automatiseeritud sõidukite katsetamiseks ja kasutuselevõtuks antud riiklike lubade vastastikune tunnustamine
	1. Liikmesriigi antud riiklik luba automatiseeritud ja autonoomsete sõidukite katsetamiseks või äriliseks kasutuselevõtuks üldkasutatavatel teedel tunnistatakse kehtivaks kogu liidu territooriumil kõnealuses loas kindlaks määratud projekteerimise tegevusvaldkonnas.
	2. Kui kaks või enam liikmesriiki on loonud automaatsõidusüsteemide piiriülese katsestendi, tunnustavad teised osalevad liikmesriigid automaatselt ühe osaleva liikmesriigi poolt selle katsestendi geograafilises ulatuses antud katselube, tingimusel et sõidukid vastavad kohaldatavatele liidu nõuetele.
	3. Liikmesriik võib lõigete 1 ja 2 kohase tunnustamise vaidlustada üksnes nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel, mis on seotud liiklusohutusega, ja üksnes 30 tööpäeva jooksul alates loast teavitamisest. Kui selle aja jooksul ei esitata põhjendatud vastuväiteid, loetakse luba tunnustatuks ja kehtivaks kogu liidu territooriumil.
	4. Hiljemalt [väljaannete talitus: kuus kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] määravad liikmesriigid andmete heakskiitmise, tunnustamise ja jagamise eest vastutavad asutused, nagu on osutatud käesolevas lõikes.
	5. Hiljemalt [väljaannete talitus: kuus kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] võtab komisjon kooskõlas

artikliga 82 vastu delegeeritud õigusaktid, et kehtestada ühtlustatud menetlused ja kogu liitu hõlmav mehhanism, mida haldab komisjon või määratud liidu asutus, et rakendada käesoleva artikli sätteid ning kehtestada katsetamis- ja kasutuselevõtutoimingute operatiivandmete kogumine ja edastamine.

Or. en

(32018R0858)

Muudatusettepanek 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1 c (uus)
Määrus (EL) 2018/858
Artikkel 22 – lõige 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	Artiklisse 22 lisatakse järgmine lõige 6a:
	6a. Automatiseeritud sõidukitele või autonoomsetele sõidukitele mitmeastmelise tüübikinnituse andmiseks võib tootja taotleda mittekomplektsele sõidukile automaatsõidusüsteemi valmiduse platvormina baasastme ELi tüübikinnitust, millega tõendatakse, et sõiduki riistvaraelemendid vastavad komisjoni poolt käesoleva lõike kohaselt kehtestatavatele miinimumnõuetele, olenemata hilisemas etapis integreeritavast automaatsõidusüsteemi tarkvarast. Lõpliku astme ELi tüübikinnitus, mis hõlmab automaatsõidusüsteemi integreerimist, antakse kooskõlas lõikega 4 ning määruse (EL) 2019/2144 ja rakendusmääruse (EL) 2022/1426 kohaldatavate nõuetega.
	Käesoleva punkti alusel automaatsõidusüsteemi valmidusega platvormina antud baasastme ELi tüübikinnitus ei piirdu ühe

sõidukitüübiga, kui tootja või tehnoloogia pakkuja tõendab, et sama automaatsõidusüsteemi, mis koosneb riist- ja tarkvara kindlaksmääratud kombinatsioonist, saab integreerida mitmesse miinimumnõuetele vastavasse baassõiduki tüüpi. Sellisel juhul määratakse tüübikinnituses kindlaks asjaomane automaatsõidusüsteem ja baassõidukite valik, mille suhtes seda kohaldatakse.

Hiljemalt [väljaannete talitus: kuus kuud pärast käesoleva määruse jõustumist] võtab komisjon kooskõlas artikliga 82 vastu delegeeritud õigusaktid, et kehtestada automaatsõidusüsteemi valmidusega baassõidukite riistvara miinimumnõuded, sealhulgas nõuded, mis on seotud andurite katvuse, arvutusplatvormi standardite ning täituri liiasuse ja funktsionaalse ohutuse terviklikkuse tasemetega, samuti standarditud tarkvara-riistvara liidese spetsifikatsioonid automaatsõidusüsteemide integreerimiseks lõpliku heakskiitmise etapis, et tagada sõidukiplatvormide ja eri tootjate välja töötatud automaatsõidusüsteemi tarkvara koostalitlusvõime.

Or. en

(32018R0858)

Muudatusettepanek 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik -1 (uus)
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 7 – lõige 5 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	– Artiklisse 7 lisatakse lõige 5a:

	„5a. M_1- ja N_1-kategooria sõidukid peavad olema varustatud laste kohaloleku tuvastamise süsteemiga, mis võimaldab tuvastada, kas pärast sõiduki väljalülitamist või lukustamist on sõitjateruumis laps, ning hoiatada juhti või sõiduki kasutajat õigeaegselt ja vajaduse korral anda eskalatsioonihoiatuse või sekkuda.“

Or. en

(32019R2144)

Muudatusettepanek 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik -1 a (uus)
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 7 – lõige 6

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
	Artikli 7 lõige 6 asendatakse järgmisega:
6. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu sätted, mis käsitlevad sõidukite tüübikinnituse ühtseid menetlusi ja tehnilisi kirjeldusi seoses käesoleva artikli lõigetes 2–***5*** sätestatud nõuetega.	„6. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu sätted, mis käsitlevad sõidukite tüübikinnituse ühtseid menetlusi ja tehnilisi kirjeldusi seoses käesoleva artikli lõigetes 2–***5a*** sätestatud nõuetega.“

Or. en

(32019R2144)

Muudatusettepanek 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 9 – lõige 5a

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
5a. Elektri jõul liikuvate N_2 -kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89..	5a. Elektri jõul liikuvate N_2 -kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89. ***Seda erandit ei kohaldata sõidukite suhtes, millel on pikapi keretüüp***. ***Osana artiklis 14 osutatud hindamisaruandest hindab komisjon kõnealuse erandi jätkuvat põhjendatust. Kui artiklis 14 osutatud läbivaatamise käigus ei otsustata teisiti, lõpetatakse erandi/selle kohaldamine 31. detsembril 2031.“***

Or. en

Muudatusettepanek 150
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 9 – lõige 5a

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
5a. Elektri jõul liikuvate N_2 -kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89..	5a. ***Üksnes*** elektri jõul liikuvate N_2 -kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89. ***Seda erandit ei kohaldata sõidukite suhtes, millel on pikapi keretüüp***.

Or. en

Muudatusettepanek 151
Daniel Buda

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 9 – lõige 5 a

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
5a. Elektri jõul liikuvate N_2-kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89.	5a. Elektri jõul liikuvate N_2-kategooria sõidukite***, täiselektrisõidukite, välise laadimisega hübriidelektrisõidukite ja kütuseelemendiga sõidukite*** puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89.

Or. ro

Selgitus

On oluline, et kohaldamisala oleks selgelt sõnastatud, kasutades tüübikinnitusalastes õigusaktides sätestatud mõisteid. Seega oleks kõige parem vältida üldist sõnastust, nagu „elektri jõul liikuvad sõidukid“, ja kasutada selgeid tehnilisi kategooriaid.

Muudatusettepanek 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 9 – lõige 5a

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
5a. Elektri jõul liikuvate N_2 -kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89..	5a. ***Üksnes*** elektri jõul liikuvate N_2 -kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89.

Or. en

Muudatusettepanek 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 9 – lõige 5a

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
5a. ***Elektri jõul liikuvate*** N_2 -kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89**.**	5a. N_2 -kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89.

Or. en

Selgitus

3,5–4,25-tonnised kaubikud kuuluvad sageli N_2-kategooriasse, kuna viimastel aastakümnetel kehtestatud järjestikused kohustuslikud ohutusnõuded on kaalukamad, mitte kõrgema riskiprofiiliga, ning neid käitavad tavaliselt VKEd ja kauplejad riigisiseses transpordis. Kiiruspiiriku nõudmine ainult samasse klassi kuuluvate mitteelektriliste kaubikute puhul suurendab kulusid ja paberitööd, ilma et see suurendaks ohutust, kuna tüübikinnituse ohutuskatseid kohaldatakse olenemata jõuseadmest. Tehnoloogianeutraalne erand peegeldab sõidumeeriku eeskirja ja ÜRO eeskirja nr 89 kohaldamisala.

Muudatusettepanek 154
Volker Schnurrbusch

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 9 – lõige 5a

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
5a. ***Elektri jõul liikuvate*** N_2 -kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89**.**	5a. N_2 -kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89.

Or. en

Muudatusettepanek 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 9 – lõige 5a

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
5a. Elektri jõul liikuvate N_2 -kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89**.**	5a. Elektri ***või vesiniku*** jõul liikuvate N_2-kategooria sõidukite puhul, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei nõuta kiiruspiirikute paigaldamist vastavalt ÜRO eeskirjale nr 89.

Or. en

Muudatusettepanek 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 a (uus)
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 8a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	Lisatakse uus artikkel 8a:
	Tasapinnaliste ja sissetõmmatavate uksekäepidemete ohutusnõuded
	1. M_1- ja N_1-kategooria sõidukid, millel on tasapinnalised, sissetõmmatavad või elektrooniliselt kasutatavad välisukse käepidemed, peavad olema projekteeritud nii, et neid käepidemeid saab avada elektrikatkestuse, kokkupõrke, külmumise või hädaolukorra, sealhulgas sõiduki põlengu või vette sattumise korral.

2. Sellised käepidemed peavad sisaldama mehaanilist ümberlülitussüsteemi, mis on elektritoitest sõltumatu ning võimaldab sisemist ja välimist käsitsi avamist.

3. Komisjonil on õigus võtta vastu delegeeritud õigusakt, et kehtestada selliste käepidemete ohutuse üksikasjalikud eeskirjad ja tehnilised nõuded.

Or. en

(32019R2144)

Muudatusettepanek 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 a (uus)
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 14 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	Määruse (EL) 2019/2144 artiklisse 14 lisatakse järgmine lõik:
	„Lisaks hindab komisjon artikli 9 lõikes 5a sätestatud lubatud hälvet, et elektri jõul liikuvaid N_2-kategooria sõidukeid, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on 3,5–4,25 tonni, ei varustataks kiiruspiirikutega, pidades silmas võimalikke ohutusriske ja aku energiatiheduse parandamist, mis võiks toetada näitaja 4,25 tonni allapoole korrigeerimist. Kui hindamine toetab sellist läbivaatamist, piirdub see uue tootmisega alates teatavast kuupäevast ja komisjon esitab vastavalt seadusandliku ettepaneku.“

Or. en

(32019R2144)

Selgitus

Käesoleva seadusandliku ettepaneku alusel mõjuhinnangut ei tehtud ja seega tuleks 2019/2144 läbivaatamise raames teha nõuetekohane hindamine.

Muudatusettepanek 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 a (uus)
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 9 – lõige 5 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	Määruse (EL) 2019/2144 artiklisse 9 lisatakse lõige 5b:
	5b. Komisjon võtab 31. detsembriks 2029 vastu artikli 15 lõike 2 punktis a osutatud delegeeritud õigusakti I lisa tabelis 8 esitatud M_2-, N_2-, M_3- ja N_3-kategooria sõidukite pidurite heite piirnormide kohta.

Or. en

(32019R2144)

Selgitus

Need muudatused on seotud raskeveokite ja kergsõidukite pidurite heite piirnormidega. Kuna CO_2 heite 90 % vähendamise eesmärk võimaldab sisepõlemismootoriga sõidukitel ja hübriidsõidukitel jääda kättesaadavaks ka pärast 2035. aastat, tuleb kavandatud pidurite tekitatud osakeste heite piirnormid läbi vaadata, et võtta arvesse erinevaid jõuseadmete tehnoloogiaid, mitte ainult pistikühendusega elektrisõidukeid. Lisaks peavad raskeveokite tulevased piirnormid tasakaalustama linna- ja linnalähisõidu mõju elektrisõidukipargi kiire suurenemisega kulude-tulude alusel, mis on kooskõlas määruse (EL) 2024/1257 läbivaatamisega.

Muudatusettepanek 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 a (uus)
Määrus (EL) 2019/2144
Artikkel 6 – lõige 1 – punkt g a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	Määruse (EL) 2019/2144 artikli 6 lõikesse 1 lisatakse järgmine punkt:
	„ga) elektrisõidukite sõidukisisene laadimiskatkestussüsteem vastavalt artikli 12 kohaselt vastu võetud tehnilistele kirjeldustele.“

Or. en

(32019R2144)

Selgitus

Laadimispunktid asuvad sageli kõrvalistes või eraldatud piirkondades, kus sõitjad võivad seista silmitsi olukordadega, kus ohutu väljumine sõidukist laadimisseansi katkestamiseks ei ole võimalik. Standardne sõidukisisene mehhanism, mis võimaldab juhil laadimise igal ajal katkestada, kõrvaldab selle ohutuslünga. Tehnilised kirjeldused, sealhulgas liidese ja koostalitlusvõime nõuded olemasolevate laadimisstandarditega, määrab kindlaks komisjon artikli 12 kohase delegeeritud õigusaktiga, tagades kooskõla asjakohaste standarditega.

Muudatusettepanek 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 1 – punkt -1 (uus)
Määrus (EL) 2024/1257
Artikkel 3 – lõik 2 – punkt 50 a (uus)

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
	(-1) Artiklisse 3 lisatakse järgmine punkt 50a:
	(50a) „sõiduk, mis kasutab ainult nõuetele vastavaid kütuseid“ – sõiduauto või väike tarbesõiduk, mis kasutab kogu oma kasutusea jooksul ainult nõuetele vastavaid kütuseid;

Or. en

(32024R1257)

Selgitus

Kategooria kehtestamine sõidukitele, mis kasutavad üksnes nõuetele vastavaid kütuseid, tagab tehnoloogianeutraalsuse ja võrdsed tingimused akutoitega elektrisõidukitega.

Muudatusettepanek 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 1 – punkt -1 (uus)
Määrus (EL) 2024/1257
Artikkel 3 – lõik 2 – punkt 50 c (uus)

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
	(-1) Artiklisse 3 lisatakse punkt 50ca:
	(50c) „kütuse meeldetuletussüsteem“ – süsteem, mis on projekteeritud nii, et ainult nõuetele vastavatel kütustel töötaval sõidukil ei ole võimalik kasutada muid kütuseid kui nõuetele vastavad kütused;

Or. en

(32024R1257)

Selgitus

Kui sõidukit käitatakse nõuetele mittevastavate kütustega, on vaja meeldetuletussüsteemi. Kütuse meeldetuletussüsteem peab olema projekteeritud nii, et fossiilkütuste kasutuselevõtmise korral on sõiduk viimases etapis välja lülitatud, kuid alles pärast seda, kui paindlik ja eskaleeruv hoiatussüsteem on juhti olukorrast teavitanud.

Muudatusettepanek 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik -1 (uus)
Määrus (EL) 2024/1257
Artikkel 3 – lõik 2 – punkt 50 b (uus)

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
	(-1) Artikli 3 lõiku 2 lisatakse järgmine

punkt:

(50b) „nõuetekohased kütused“ – kõik taastuvenergia direktiivis (EL) 2018/2001 määratletud kütused, mis vastavad kõnealuse direktiivi säästlikkuskriteeriumidele;

Or. en

(32024R1257)

Selgitus

See lähenemisviis tagab ELi õigusaktide õigusliku sidususe.

Muudatusettepanek 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik -1 (uus)
Määrus (EL) 2024/1257
Artikkel 3 – lõik 2 – punkt 50 c (uus)

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
	(-1) Artikli 3 lõiku 2 lisatakse järgmine punkt:
	(50c) „kütuse seireseade“ – seade, mis on ette nähtud kontrollimaks, et ainult nõuetele vastavatel kütustel töötavat sõidukit varustatakse ainult nõuetele vastavate kütustega;

Or. en

(32024R1257)

Selgitus

Selleks et oleks võimalik kontrollida, kas sõiduk töötab ainult nõuetele vastavatel kütustel, on vaja kütuse seireseadet, mis tõendab, et vastav sõiduk on varustatud ainult nende nõuetele vastavate kütustega.

Muudatusettepanek 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini,

Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 1 – punkt -1 (uus)
Määrus (EL) 2024/1257
Artikkel 4 – lõige 5

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
	(-1) Artikli 4 lõige 5 asendatakse järgmisega:
5. Tootjad ei tohi projekteerida, ehitada ega panna kokku manipulatsiooniseadmete või manipuleerimisstrateegiatega sõidukeid.	„5. Tootjad ei tohi projekteerida, ehitada ega panna kokku manipulatsiooniseadmete või manipuleerimisstrateegiatega sõidukeid. ***Kui tüübikinnitusasutus on seadme või strateegia käesoleva määruse ning artikli 14 lõike 3 punktides a–c ja artikli 14 lõike 4 punktides s ja u osutatud rakendusakti kohaselt heaks kiitnud, sealhulgas asjakohased dokumendid, ei kujuta selline seade või strateegia endast manipuleerimisseadet või -strateegiat või määruse (EL) 2018/858 artikli 13 lõike 5 kohast strateegiat.“***

Or. en

(32024R1257)

Selgitus

Nende muudatuste eesmärk on kehtestada viieaastane moratoorium Euro 7 raskeveokite kohaldamisele. Eesmärk on võimaldada tootjatel suunata investeeringud raskeveokite ja reisijateveo CO_2 heite vähendamisse kooskõlas ELi kliima- ja CO_2 eesmärkidega, tagades samal ajal, et komisjon jätkab vajalike rakendusaktide ettevalmistamist, et tagada tööstusele õiguskindlus ja piisav üleminekuaeg.

Muudatusettepanek 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 1 – punkt -1 (uus)
Määrus (EL) nr 2024/1257
Artikkel 4 – lõige 4 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(-1) Artiklisse 4 lisatakse lõik 1a järgmises sõnastuses:
	„1a. Raskeveokite ja asjakohasel juhul väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate suhtes kohaldatakse käesolevas lõikes sätestatud nõudeid kumulatiivselt ning nendega tagatakse heite piirnormide järgimine ning sõidukite ja masinate katkematu käideldavus kõigis tavapärastes ja mõistlikult prognoositavates käitamistingimustes kogu liidus. Tootjad projekteerivad, kalibreerivad ja jälgivad reagentidel põhinevaid heitekontrollisüsteeme, sealhulgas selektiivse katalüütilise taandamise süsteeme, nii et need süsteemid säilitavad täieliku toimivuse kõigil transpordilogistikale, ehitusele, kaevandamisele, metsandusele, põllumajandusele, jäätmekäitlusele ning muudele pideva või suure kasutusega tööstus- ja teenindusrakendustele tüüpilistel kasutusjuhtudel.
	Kui tingimused, sealhulgas tingimused, mis põhjustavad reagendi kristalliseerumist või külmutamist, kahjustavad või võivad kahjustada süsteemi toimimist, kohaldatakse järgmisi nõudeid:
	(a) heitekontrollisüsteeme muudetakse, kohandatakse või toetatakse viivitamata alternatiivsete tehniliste lahendustega, sealhulgas alternatiivsete reagentide kasutamisega;
	(b) samaväärseid heitenäitajaid tuleb tõendada ja säilitada igal ajal kõigis kohaldatavates katse- ja tegelikes liiklustingimustes;
	(c) käitamisvalmidus ei tohi väheneda rohkem, kui on vaja heite piirnormide järgimise tagamiseks ja
	(d) kehtivate heite piirnormide järgimist ei

peatata, katkestata ega vähendata ühegi käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva käitamistingimuse korral.“

Or. en

Muudatusettepanek 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik -1 (uus)
Määrus (EL) 2024/1257
Artikkel 4 – lõige 2

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
	(-1) Artikli 4 lõige 2 asendatakse järgmisega:
Tootjad projekteerivad, ehitavad ja monteerivad sõidukeid nii, et need vastaksid käesolevale määrusele, sealhulgas vastaksid I lisas sätestatud heite piirnormidele III lisas sätestatud tingimustes ning peaksid kinni vastavustunnistuses ja tüübikinnitusdokumentides deklareeritud väärtustest sõiduki kasutusea jooksul, nagu on sätestatud IV lisa tabelis 1. Neid sõidukeid nimetatakse Euro 7 sõidukiteks.	**„**Tootjad projekteerivad, ehitavad ja monteerivad sõidukeid nii, et need vastaksid käesolevale määrusele, sealhulgas vastaksid I lisas sätestatud heite piirnormidele III lisas sätestatud tingimustes ning***, kui see on asjakohane,*** peaksid kinni vastavustunnistuses ja tüübikinnitusdokumentides deklareeritud ***maksimaalsetest tegelikus liikluses tekkivatest heitkoguste*** väärtustest sõiduki kasutusea jooksul, nagu on sätestatud IV lisa tabelis 1. Neid sõidukeid nimetatakse Euro 7 sõidukiteks.**“**

Or. en

(32024R1257)

Selgitus

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides

legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Muudatusettepanek 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 1 – punkt -1 (uus)
Määrus (EL) 2024/1257
Artikkel 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(-1) Lisatakse artikkel 4a:
	Artikkel 4, punkt a
	Erinõuded ja -sätted sõidukitele, mis kasutavad ainult nõuetele vastavaid kütuseid
	1. Sõidukid, mis on saanud tüübikinnituse sõidukitena, mis kasutavad ainult nõuetele vastavaid kütuseid, peavad lisaks käesolevas määruses ning selle alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktides ja rakendusaktides sätestatud nõuetele vastama ka käesolevas artiklis sätestatud nõuetele. Ainult nõuetele vastavaid kütuseid kasutava sõiduki CO_2 eriheide on 0 g CO_2/km. See väärtus märgitakse määruse (EL) 2018/858 artikli 36 kohaselt välja antud vastavustunnistusele ja seda kohaldatakse määruse (EL) 2019/631 kohaldamisel. Eriheite mõõtmist ei nõuta, tüübikinnitusmenetluses, toodangu vastavuse kontrollimisel või kasutusel olevate sõidukite vastavuskatsetes tuleb mõõta kütusekulu (l/100 km).
	2. Ainult nõuetele vastavaid kütuseid kasutav sõiduk peab olema varustatud kütuse seireseadmega ja kütuse meeldetuletussüsteemiga. Sellised süsteemid peavad olema projekteeritud, ehitatud ja paigaldatud viisil, mis tagab kaitse omavolilise muutmise eest. Kütuse sisselaskeava märgistatakse sobival viisil,

mis näitab, et mootor töötab üksnes nõuetele vastavatel kütustel.

3. Kütuse seireseade peab suutma sõiduki töötamise ajal ja iga tankimissündmuse ajal kindlaks teha, kas sõidukit käitatakse ainult nõuetele vastavate kütustega. Eelkõige peab see suutma avastada selliste kütuste või kütusesegude kasutamist, mis ei kvalifitseeru nõuetele vastavateks kütusteks, kasutades tehniliselt sobivat jälgimismeetodit ja nende kombinatsiooni. Selline meetod võiks hõlmata järgmisi meetodeid, mis põhinevad järgmistel lähenemisviisidel või mis tahes muul tehniliselt sobival jälgimismeetodil:

(a) nõuetele vastavate kütuste algusest lõpuni digitaalne jälgitavussüsteem kogu kütuse tarneahelas, sealhulgas autenditud digitaalsete andmete kasutamine ja digitaalne isikutuvastus, mis ühendab tankimissündmuse konkreetse sõiduki ja tankimispunktiga;

(b) nõuetele mittevastavate kütuste kasutamise tuvastamine pardal, töödeldes sõiduki olemasolevaid signaale ja funktsioone, sealhulgas sõiduki juhtseadmete ja nendega seotud andurisüsteemide genereeritud signaale;

(c) pardal kütuse koostise kindlaksmääramine molekulaarse, spektroskoopilise või võrreldava analüütilise seire abil, mis võimaldab otseselt kontrollida, kas kasutatud kütus vastab nõuetele;

(d) turvaline kahesuunaline side sõiduki ja kütuseseadme vahel, sealhulgas tankimissündmuse autentimine ja terviklikkuse kontroll ning vajaduse korral tehnilised meetmed, mis võimaldavad tankida nõuetele vastavate kütustega ja vältida nõuetele mittevastavate kütuste kasutamist;

(e) massibilansi jaotussüsteem, mille puhul turule lastud nõuetele vastavate kütuste kogused on tõendatud

kontrollitavate dokumentidega ja eraldatud konkreetsete sõidukite kasutamiseks kogustes, mis vastavad nende omistatavale tarbimisele; samuti digitaalsetel tõenditel põhinev tasakaalustav lähenemisviis, mille puhul sõidukile omistatavat kütusekasutust jälgitakse ja võrreldakse digitaalsete tõenditega (sealhulgas sertifikaadid või samaväärsed dokumendid), ilma et oleks vaja tankimissündmuse isikutuvastust koos tankimispunktiga; kui kütusesüsteemi seireseade teeb kindlaks, et sõiduki elektritoiteallikas ei tööta ainult nõuetele vastavatel kütustel, peab kütuse meeldetuletussüsteem automaatselt aktiveeruma.

4. Kütuse meeldetuletussüsteem peab juhti hoiatama, kui sõiduki elektritoiteallikas ei tööta ainult nõuetele vastavatel kütustel, ning takistama pärast eskaleeruvat hoiatussüsteemi sõiduki edasist käitamist. Seda on võimalik saavutada eelkõige seeläbi, et lõpuks takistatakse sõiduki (taas)käivitamist.

5. Erandina lõikest 4 võib kütuse meeldetuletussüsteem erakorralistel asjaoludel lubada juhile vahemaapiiranguga möödasõitu, kui selline möödasõit on vajalik liikuvuse ebaproportsionaalse piiramise vältimiseks, eelkõige:

(a) liidu piirkondades, kus 100 kilomeetri raadiuses ei ole mõistlikult kättesaadavaid kütuseid, mida saaks kasutada nõuetele vastavate kütustega või

(b) kui sõidukit käitatakse väljaspool liidu territooriumi. Esimeses lõigus osutatud ümbersõit peab piirduma rangelt vajalikuga ega tohi võimaldada sõiduki alalist käitamist või vahemaapiirangu ületamist ilma nõuetele vastavate kütusteta.

6. Tootja taotluse korral võib tüübikinnitusasutus anda kütuse seireseadmele ja/või kütuse meeldetuletussüsteemile ELi

tüübikinnituse, kui on tõendatud vastavus käesolevale artiklile. Selline tüübikinnitus ei tähenda iseenesest sõidukitele, mis kasutavad ainult nõuetele vastavaid kütuseid, tüübikinnituse andmist ning see ei piira täiendavate nõuete kohaldamist, mida kohaldatakse sõidukitele, mis kasutavad ainult nõuetele vastavaid kütuseid, tüübikinnituse andmisel. Liikmesriigid teatavad komisjonile kõigist käesoleva lõigu kohaselt kütuse seireseadmele ja/või kütuse meeldetuletussüsteemile antud tüübikinnitustest 30 päeva jooksul alates nende väljaandmise kuupäevast. Teatis peab sisaldama tüübikinnituse saanud kütuse seireseadme ja/või kütuse meeldetuletussüsteemi tehniliste kirjelduste neutraalset kokkuvõtet. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles määratakse kindlaks kütuse seireseadmete ja/või kütuse meeldetuletussüsteemide tüübikinnituse üksikasjalikud tehnilised ja menetlusnõuded.

7. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse ühtsed menetlused ja tehnilised kirjeldused sõidukite, mis kasutavad ainult nõuetele vastavaid kütuseid, tüübikinnituseks seoses käesolevas artiklis sätestatud nõuetega, sealhulgas nõuded, mis on seotud omavolilise muutmise vastase kaitsega, katsetamisega ja lõike 5 kohase erandi kohaldamisega. See hõlmab komisjoni rakendusmääruse (EL) 2025/1706 I, II, IX ja XIV lisa ning komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683 I lisa vajalikke muudatusi.

Or. en

(32024R1257)

Selgitus

Artikliga 4a kehtestatakse õiguslik alus uuele sõidukikategooriale „sõidukid, mis kasutavad ainult nõuetele vastavaid kütuseid“. Kavandatava artikli lõikes 3 määratakse kindlaks

rahastamiskõlblikud seiremeetodid. Lõigetega 4 ja 5 võetakse kasutusele stiimulikontseptsioonid, mis tagavad nõuetele vastavuse proportsionaalsel ja kasutajasõbralikul viisil. Lõige 6 võimaldab liikmesriikidel kiita heaks täiendavaid seiremeetodeid, mida võidakse tulevikus välja töötada. Lõikega 7 antakse komisjonile õigus võtta vastu vajalikke rakendusakte ja delegeeritud õigusakte, et rakendada ainult nõuetele vastavaid kütuseid kasutavate sõidukite kontseptsiooni.

Muudatusettepanek 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 1 – punkt -1 (uus)
Määrus (EL) 2024/1257
Artikkel 7 – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(-1) Artiklisse 7 lisatakse lõige 1a:
	„1a. Tootjad peavad tagama, et reagenti kasutava heitgaaside järeltöötlussüsteemide võime heidet piirata säilib iga ilmaga (eelkõige madalal temperatuuril).“

Or. en

(32024R1257)

Muudatusettepanek 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik 1 – punkt -1 (uus)
Määrus (EL) 2024/1257
Artikkel 7 – lõige 1 a (uus)

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
	(-1) Artiklisse 7 lisatakse lõige 1a:
	„1a. Ainult nõuetele vastavaid kütuseid kasutava sõiduki puhul ei nõuta CO_2 eriheite mõõtmist, samas kui tüübikinnitusprotsessi osana nõutakse kütusekulu mõõtmist ühikutes l/100 km. Heitealase ELi tüübikinnituse taotluses märgib tootja, et sõiduki mootor töötab ainult nõuetele vastavatel kütustel. Tootja

esitab ka teabe kütuse seireseadme ja kütuse meeldetuletussüsteemi kohta ning meetmed, mis on võetud kütuse seireseadme ja kütuse meeldetuletussüsteemi kaitsmiseks ümberehitamise ja omavolilise muutmise eest.“

Or. en

(32024R1257)

Selgitus

Artiklis 7 sätestatakse tootjate kohustused seoses heitealase tüübikinnitusega. Muudatus on vajalik tehniline kohandus, et lisada ainult nõuetele vastavaid kütuseid kasutava sõiduki elektritoiteallikad ning teave kütuse seireseadme ja kütuse meeldetuletussüsteemi kohta.

Muudatusettepanek 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 – lõik -1 (uus)
Määrus (EL) 2024/1257
Artikkel 7 – lõige 2 a (uus)

Kehtiv tekst	*Muudatusettepanek*
	(-1) Artiklisse 7 lisatakse lõige 2a:
	2a. Tootjad esitavad tüübikinnitusasutusele allkirjastatud vastavusdeklaratsiooni selle kohta, et dünaamilistes tingimustes, kus tüübikinnituses kirjeldatud reagent külmub ja sulab korduvalt, ei esine reagendi sissepritsesüsteemi vastupidavust ega ebatavalisi tõrkemäärasid. Sellised süsteemid peavad vastu pidama IV lisa tabelis 1 esitatud kasutusea nõuetele.

Or. en

(32024R1257)

Selgitus

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.