



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

Brüssel, 24. mai 2019
(OR. en)

2018/0143 (COD)

PE-CONS 60/19

CLIMA 61
ENV 170
TRANS 123
MI 184
CODEC 497

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema:	EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO ₂ -heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ
--------	--

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
MÄÄRUS (EL) 2019/...,**

...,

**millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid
ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009
ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt²

¹ ELT C 62, 15.2.2019, lk 286.

² Euroopa Parlamendi 18. aprilli 2019. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu ... otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Pariisi kokkuleppes püstitatakse muu hulgas pikaajaline eesmärk, mis on kooskõlas eesmärgiga hoida üleilmne keskmine temperatuuri tõus tuntavalt allpool 2 °C võrreldes tööstusajastu eelse tasemega ning püüdes piirata temperatuuri tõusu 1,5 °kraadini võrreldes tööstusajastu eelse tasemega. Teaduslikud tõendid, mis esitati valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) viimases eriaruandes, milles käsitletakse mõjusid, mis tulenevad üleilmsest soojenemisest 1,5 °C üle tööstusajastueelse taseme ja sellega seotud kasvuhoonegaaside ülemaailmsete heitkoguste muutumisest, kinnitavad ühemõtteliselt kliimamuutuste negatiivset mõju. Eriaruandes järeldatakse, et üleilmse soojenemise pidurdamiseks tuleb kindlasti vähendada heitkoguseid kõigis majandusharudes.
- (2) Pariisi kokkuleppe eesmärkide täitmisele kaasaaitamiseks tuleb kiirendada kogu transpordisektori heitevabaks muutmist, võttes arvesse komisjoni 28. novembri 2018. aasta teatist „Puhas planeet kõigi jaoks – Euroopa pikaajaline strateegiline visioon, et jõuda jõuka, nüüdisaegse, konkurentsivõimelise ja kliimaneutraalse majanduseni“, milles visandatakse üldpilt nõutavatest majanduse ja ühiskonna kõiki valdkondi hõlmavatest muutustest, et viia kasvuhoonegaaside netoheide aastaks 2050 nulli. Samuti tuleb kohe järsult vähendada transpordist tulenevat ning meie tervist ja keskkonda oluliselt kahjustavat õhusaasteainete heidet.

- (3) Komisjon võttis liikuvuspaketid vastu 31. mail 2017 („Säästva liikuvuse suunas – Tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“) ja 8. novembril 2017 („Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine – Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid“). Neis esitati positiivne tegevuskava, mille eesmärk oli samuti tagada üleminek keskkonnahoidlikule, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvussüsteemile.
- (4) Käesolev määrus on osa komisjoni 17. mai 2018. aasta kolmandast liikuvuspaketist „Liikuvus Euroopas – Säästev liikuvus Euroopas – ohutu, ühendatud ja keskkonnahoidlik“, mis on järeelmeetmeks komisjoni 13. septembri 2017. aasta teatisele „Investeerimine aruka, innovatiivse ja jätkusuutliku tööstuse nimel – Uus ELi tööstuspoliitika strateegia“.
- Käesoleva määruse eesmärk on viia lõpule protsess, mis võimaldab liidul igakülgset ära kasutada liikuvusvaldkonna ajakohastamise ja süsinikdioksiidi (CO₂) heite vähendamise positiivset mõju. Kolmanda liikuvuspaketi eesmärk on muuta Euroopa liikuvussüsteem ohutumaks ja paremini ligipääsetavaks ning Euroopa tööstus konkurentsivõimelisemaks, suurendada Euroopas töökohakindlust ning muuta liikuvussüsteem keskkonnasäästlikumaks ja kliimamuutustega paremini toime tulevaks. See eeldab liidu, liikmesriikide ja sidusrühmade täielikku pühendumust muu hulgas CO₂-heite ja õhusaaste vähendamisele.

- (5) Käesolev määrus, nagu ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/...¹⁺, annavad selge suuna maanteetranspordi CO₂-heite vähendamisele ja aitavad saavutada siduvat eesmärki, mille kohaselt tuleb liidu kõigis majandusharudes kasvuhoonegaaside heidet vähendada 2030. aastaks vähemalt 40 % võrreldes 1990. aastaga ning mille Euroopa Ülemkogu kiitis heaks 23.–24. oktoobri 2014. aasta järeldustes ja nõukogu 6. märtsi 2015. aasta istungil kui liidu kavatsetava riiklikult kindlaksmääratud panuse Pariisi kokkuleppe raames.
- (6) Euroopa Ülemkogu kiitis 23.–24. oktoobri 2014. aasta järeldustes heaks eesmärgi vähendada majandusharudes, mis ei ole hõlmatud liidu heitkogustega kauplemise süsteemiga, kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks 30 % võrreldes 2005. aasta tasemega. Maanteetranspordi kasvuhoonegaaside heide moodustab suure osa nimetatud majandusharude heitest. Maanteetranspordi heide moodustas 2016. aastal ligikaudu veerand liidu koguheitest. Maanteetranspordi heide kasvab ja ületab 1990. aasta taset ikka veel olulisel määral. Kui maanteetranspordi heide peaks veelgi suurenema, nullib see ära muudes majandusharudes kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutatud heite vähenemise.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EL) 2019/..., millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L ..., ..., lk ...).

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)) sisalduva määruse number ning esitada joonealuses märkuses kõnealuse määruse kuupäev, number ja ELT avaldamisviide.

- (7) Euroopa Ülemkogu 23.–24. oktoobri 2014. aasta järel dustes rõhutati, kui tähtis on vähendada transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet ja fossiilkütustest sõltumisega seotud riske, kasutades terviklikku ja tehnoloogiast sõltumatut lähenemisviisi, et vähendada transpordisektori heidet ja edendada energiatõhusust, soodustada elektritransporti ning kasutada transpordisektoris taastuvaid energiaallikaid ka pärast 2020. aastat.
- (8) Selleks et varustada liidu tarbijaid turvalise, säästva, konkurentsivõimelise ja taskukohase energiaga, on energiatõhusus, mis aitab vähendada nõudlust, üks viiest vastastikku üksteist tugevdavast ja omavahel tihedalt seotud mõõtmest, mis on esitatud komisjoni 25. veebruari 2015. aasta teatises „Vastupidava energialiidu ja tulevikku suunatud kliimamuutuste poliitika raamstrateegia“. Kõnealuses teatises on märgitud, et kuigi kõik majandusharud peavad tegema jõupingutusi energiatarbimise tõhustamiseks, on transpordisektori energiatõhususe potentsiaal väga suur.
- (9) Raskeveokite, sealhulgas veoautode ning busside CO₂-heide moodustab ligikaudu 6 % liidu CO₂-koguheitest ja ligikaudu 25 % maanteedtranspordi CO₂-koguheitest. Ilma edasiste meetmeteta suureneb raskeveokite tekitatava CO₂-heite osakaal ajavahemikus 2010–2030 tõenäoliselt veel ligikaudu 9 %. Praegu ei ole liidu õiguses sätestatud raskeveokitele mingeid CO₂-heite vähendamise nõudeid ja seetõttu on selliste sõidukite jaoks vaja viivitamata erimeetmeid.

- (10) Seepärast tuleks kehtestada kõigi liidu uute raskeveokite jaoks CO₂-heite vähendamise eesmärgid 2025. ja 2030. aastaks, võttes arvesse sõidukipargi uuendamiseks vajaminevat aega ning seda, et maanteetranspordisektor peab aitama saavutada liidu kliima- ja energiaeesmärke 2030. aastaks ja sellele järgneval ajal. Selline etapiviisiline käsitlus on ka tööstusele selgeks ja õigeaegseks märguandeks, et kiirendada energiatõhusate tehnoloogiate ning heiteta ja vähese heitega raskeveokite turuletoomist. Heiteta raskeveokite kasutuselevõtt peaks aitama lahendada ka linnalise liikuvuse probleeme. Lisaks olulisusele maanteetranspordi CO₂-heite vähendamisel on selliste raskeveokite edendamine tootjate poolt tähtis ka õhusaasteainete ja liigse müra taseme tulemuslikuks vähendamiseks linnades ja linnapiirkondades.
- (11) Et täielikult ära kasutada energiatõhususpotsentiaali ja tagada kasvuhoonegaaside heite kokkulepitud vähendamine maanteetranspordisektoris tervikuna, on asjakohane kehtestada lisaks uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite suhtes juba kehtivatele CO₂-heite normidele ka CO₂-heite normid uutele raskeveokitele. Need normid innustavad innovatsiooni kütusetõhusate tehnoloogialahenduste alal ning aitavad tugevdada liidu tootjate ja tarnijate juhtpositsiooni tehnoloogiavallas ja kindlustada pikas perspektiivis kõrget kvalifikatsiooni nõudvaid töökohti.

- (12) Võttes arvesse kliimamuutuste probleemi piiriülesust ja vajadust kaitsta nii maanteedtransporditeenuste kui ka raskeveokite hästi toimivat ühtset turgu, vältides samal ajal turu killustamist, on asjakohane kehtestada raskeveokite CO₂-heite normid liidu tasandil. Kõnealused normid ei tohiks kahjustada liidu konkurentsioigust.
- (13) Liidu taotletavate raskeveokipargi CO₂-heite vähendamise määrade kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta seda, kuivõrd kulutõhusalt aitavad need määrad vähendada 2030. aastaks CO₂-heidet Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/842¹ hõlmatud majandusharudes, samuti tuleks arvesse võtta ühiskonnale, tootjatele, veoettevõtjatele ja tarbijatele kaasnevaid kulusid ja säästu ning nende määrade otsest ja kaudset mõju tööhõivele ja innovatsioonile ning lisakasu õhusaaste vähenemise ja suurema energiajulgeoleku seisukohast.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmetesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013 (ELT L 156, 19.6.2018, lk 26).

- (14) Tuleks tagada sotsiaalselt vastuvõetav ja õiglane üleminek heiteta liikuvusele. Selleks on tähtis pidada silmas ülemineku sotsiaalset mõju kogu autotööstuse väärtusahelas ja tegeleda ennetavalt mõjuga tööhõivele. Seepärast tuleb kaaluda sihipäraste liidu, riikliku ja piirkondliku tasandi programmide rakendamist, mille sisuks on töötajate ümberõpe, täiendõpe ja ümberpaigutamine ning haridus- ja tööhõivealgatused negatiivseid mõjusid kogevates piirkondades ja kogukondades, olles tihedas kontaktis sotsiaalpartnerite ja pädevate asutustega. Ülemineku käigus tuleks selles sektoris tugevdada naiste tööhõivet ja võrdseid võimalusi.
- (15) Edukas üleminek heiteta liikuvusele eeldab ühtset käsitlust ja sobivat soodsat keskkonda, mis ergutaks innovatsiooni ja säilitaks liidu tehnoloogilise juhtpositsiooni maanteetranspordisektoris. See hõlmab avaliku ja erasektori investeringuid teadusuuringutesse ja innovatsiooni, vähese heitega ja heiteta raskeveokite kasvavat pakkumist, laadimis- ja tankimistaristute väljaarendamist ja energiavõrkudega lõimimist, samuti kestlikku materjalitarnet ning tootmist, akude korduskasutamist ja ringlussevõttu Euroopas. Kõik see nõuab kooskõlastatud tegevust liidu, riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil, sealhulgas stiimuleid heiteta ja vähese heitega raskeveokite kasutuselevõtu toetamiseks.

- (16) Uus üksiku raskeveoki CO₂-heite ja kütusekulu kindlaksmääramise menetlus on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 595/2009¹ rakendamise osana. Komisjoni määrusega (EL) 2017/2400² on sätestatud modelleerimisvahendil VECTO põhinev metoodika, mille abil on võimalik jälgendada kõikide raskeveokite CO₂-heidet ja kütusekulu. See metoodika võimaldab arvesse võtta raskeveokisektori mitmekesisust ja üksikute raskeveokite märkimisväärset kohandamist kasutajate vajadustega. Esimese sammuna määratakse 1. juulist 2019 kindlaks CO₂-heide sellise nelja raskeveokirühma jaoks, mis kokku moodustavad ligikaudu 65–70 % liidu raskeveokipargi CO₂-koguheitest.
- (17) Innovatsiooni silmas pidades ja raskeveokite kütusetõhusust parandavate uute tehnoloogialahenduste rakendamist arvestades ajakohastatakse modelleerimisvahendit VECTO ja määrust (EL) 2017/2400 pidevalt ja õigel ajal.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ (ELT L 188, 18.7.2009, lk 1).

² Komisjoni 12. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2400, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite CO₂ heitkoguste ja kütusekulu kindlaksmääramisega ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EL) nr 582/2011 (ELT L 349, 29.12.2017, lk 1).

- (18) Määruse (EL) 2017/2400 kohaselt kindlaks määratud CO₂-heite andmeid tuleb seirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/956¹ alusel. Nende andmete põhjal tuleks liidus nelja kõige rohkem heidet õhku paiskava raskeveokirühma jaoks kindlaks määrata CO₂-heite vähendamise eesmärgid, aga ka tootjate keskmine CO₂-eriheide konkreetsel aruandlusperioodil.
- (19) 2025. aastaks tuleks kehtestada ajavahemikul 1. juulist 2019 kuni 30. juunini 2020 registreeritud uute raskeveokite keskmisel CO₂-heitel põhinev CO₂-heite vähendamise eesmärk, mis kajastab heite suhtelist vähenemist ja mille puhul võetakse arvesse tavasõidukite jaoks hõlpsasti kättesaadavaid kulutõhusaid tehnoloogialahendusi. CO₂-heite vähendamise eesmärk tuleks kehtestada ka 2030. aastaks ja sellele järgnevateks aastateks. Seda eesmärki tuleks järgida, kui 2022. aastal toimuva läbivaatamise tulemusel ei otsustata teisiti. 2030. aasta eesmärki tuleks hinnata kooskõlas Euroopa Liidu kohustustega Pariisi kokkuleppe raames.
- (20) Selleks et tagada CO₂-võrdlusheite usaldusväärsus raskeveokite CO₂-heite kohatute menetluslike vahenditega suurendamise vastu, mis ei oleks representatiivne olukorra puhul, kus CO₂-heidet juba reguleeritakse, on asjakohane näha ette meetoodika, mille abil CO₂-võrdlusheidet vajaduse korral korrigeeritakse.

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

- (21) Raskeveokite puhul võiks diislikütust asendada veeldatud maagaas (liquefied natural gas, LNG). Tänu praeguste ja tulevaste innovaativsemate LNG-tehnoloogialahenduste kasutuselevõtule on võimalik täita lühikeseks ja keskpikaks tähtajaks seatavaid CO₂-heite vähendamise eesmärgi, sest selliste tehnoloogialahenduste CO₂-heide on diiselveokitega võrreldes väiksem. LNG-veokite väiksemat CO₂-heite potentsiaali on modelleerimisvahendis VECTO juba täielikult arvesse võetud. Lisaks tagavad praegused LNG-tehnoloogialahendused õhusaasteainete, näiteks lämmastikoksiidide (NO_x) ja tahkete osakeste väiksema heite. Piisav minimaalne tankimistaristu on samuti olemas ja seda suurendatakse tulevikus veelgi alternatiivkütuste taristut käsitlevate riiklike poliitikaraamistike alusel.
- (22) 2025. ja 2030. aasta CO₂-eriheite sihttasemete kehtestamisel aluseks võetava CO₂-võrdlusheite arvutamisel tuleks võtta arvesse raskeveokite CO₂-heite vähenemise eeldatavat potentsiaali. Seepärast on asjakohane jätta sellest arvutusest välja eriotstarbelised veokid, näiteks jäätmete kogumiseks või ehitustöödel kasutatavad veokid. Kõnealuste veokite läbisõit on võrdlemisi väike ja nende erilise sõidurežiimi tõttu ei tundu nende CO₂-heite ja kütusekulu vähendamiseks võetavad tehnilised meetmed nii kulutõhusad kui kaubatarneteks kasutatavate raskeveokite puhul.
- (23) Raskeveokite kasulikkuse iseloomustamiseks tuleks CO₂-heite vähendamise nõudeid väljendada CO₂ grammides tonnkilomeetri kohta.

- (24) On vaja tagada üldiste CO₂-heite vähendamise nõuete õiglane jaotumine tootjate vahel ning võtta arvesse raskeveokite konstruktsiooni, sõidurežiimi, aastase läbisõidu, kandevõime ja haagiste koostu erinevusi. Seepärast on asjakohane liigitada raskeveokid erinevatesse ja eraldi allrühmadesse, mis kajastavad veokite tüüpilist kasutusviisi ja konkreetseid tehnilisi näitajaid. Kehtestades tootjale iga-aastase CO₂- eriheite sihttaseme iga veokite allrühma kohta määratud eesmärkide kaalutud keskmisena, antakse tootjatele ka vahend teatava allrühma veokite CO₂-heite eesmärgi võimaliku alataitmise tulemuslikuks kompenseerimiseks selle ületäitmisega teiste allrühmade veokite puhul, võttes arvesse eri allrühmade veokite keskmist CO₂-heidet nende kasutusea jooksul.
- (25) Tootja vastavust aastase CO₂-eriheite sihttasemetele tuleks hinnata tema veokite keskmise CO₂-heite alusel. Keskmise CO₂-eriheite kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta ka veokite eri allrühmade eripära. Sellest tulenevalt peaksid tootjale seatavad keskmise CO₂-eriheite sihttasemed põhinema iga allrühma kohta määratud keskmisel CO₂-heitel, muu hulgas kaalutuna nende veokite eeldatava aastase läbisõidu ja keskmise kandevõime alusel, mis annab ülevaate CO₂-koguheitest nende kasutusea jooksul. Eriotstarbeliste veokite vähese CO₂-heite vähendamise potentsiaali tõttu ei tuleks neid keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse võtta.

- (26) Selleks et tagada sujuv üleminek heiteta liikuvusele ning pakkuda heiteta ja vähese heitega raskeveokite arendamiseks ja liidu turule toomiseks stiimuleid, mis täiendaksid nõudluspoole vahendeid, nt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/33/EÜ¹, tuleks 2025. aasta eelseteks aruandlusperioodideks kehtestada spetsiaalne lisaühikute süsteem ning aruandlusperioodideks alates 2025. aastast tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega raskeveokite osakaalu võrdlustase.
- (27) Stiimulisüsteemi kujundamisel tuleks tagada laadimistaristu pakkujatele ja tootjatele investeerimiskindlus, et edendada heiteta ja vähese heitega raskeveokite kiiret kasutuselevõttu liidu turul, võimaldades samas tootjatele teatavat paindlikkust oma investeeringute ajakava üle otsustamisel.
- (28) 2025. aasta eelsetel aruandlusperioodidel tuleks tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvestada kõiki heiteta ja vähese heitega raskeveokeid mitu korda. Aruandlusperioodidel alates 2025. aastast tuleks tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel võtta arvesse tema tulemusi heiteta ja vähese heitega raskeveokite võrdlustaseme suhtes. Stiimulite tase peaks varieeruma vastavalt veoki tegelikule CO₂-heitele. Selleks et säilitada suured keskkonnaeesmärgid, peaks stiimulitest tuleneva CO₂-heite vähendamise suhtes kehtima ülemmäär.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee sõidukite edendamise kohta (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

- (29) Vähese heitega raskeveokeid tuleks stimuleerida üksnes juhul, kui nende CO₂-heide on vähem kui pool kõigi veokite CO₂-võrdlusheitest allrühmas, kuhu raskeveok kuulub. See stimuleeriks sellekohast innovatsioonitegevust.
- (30) Heiteta raskeveokite kasutuselevõtu stiimulisüsteemi kujundamisel tuleks arvesse võtta ka väiksemaid veoautosid, mis käesoleva määruse kohaste CO₂-heite vähendamise eesmärkide alla ei kuulu. Nende veokite kaudu on ka võimalik linnade õhusaasteprobleeme märgataval määral lahendada. Selleks et tagada eri veokiliikide tasakaalustatud stimuleerimine, tuleks ülemmäär kehtestada ka väiksematest heiteta veoautodest tuleneva tootja keskmise CO₂-eriheite vähendamise suhtes.
- (31) Selleks et soodustada CO₂-heite vähendamise nõuete kulutõhusat rakendamist ja samal ajal võtta arvesse raskeveokipargi koosseisu ja CO₂-heite muutumist aastate jooksul, peaks tootjatel olema võimalik tasakaalustada ühel aastal CO₂-eriheite sihttasemest suuremat heidet eesmärgist väiksema heitega mõnel muul aastal.

- (32) Selleks et stimuleerida varajast CO₂-heite vähendamist, peaks tootja, kelle keskmine CO₂-eriheide on allpool CO₂-heite vähendamise trajektoori, mis määratakse kindlaks CO₂-võrdlusheitest ja 2025. aasta CO₂-heite sihtasemest lähtuvalt, saama kanda need heiteühikud oma arvele 2025. aasta eesmärgi täitmiseks. Samamoodi peaks tootja, kelle keskmine CO₂-eriheide on 2025. aasta eesmärgi ja alates 2030. aastast kohaldatava eesmärgi vahel allpool CO₂-heite vähendamise trajektoori, saama kanda need heiteühikud oma arvele CO₂-heite sihttaseme saavutamiseks alates 1. juulist 2025 kuni 30. juunini 2030.
- (33) Kui mõne 12-kuulise aruandlusperioodi jooksul alates 1. juulist 2025 kuni 30. juunini 2030 ei täida tootja CO₂-eriheite sihttasest, peaks tal olema võimalik omandada väike heitevõlg. 30. juunil 2030 lõppeval aasta 2029 aruandlusperioodil peaksid tootjad aga kõik allesjäänud heitevõlad likvideerima.
- (34) Heiteühikuid ja heitevõlgu tuleks arvesse võtta üksnes selleks, et teha kindlaks, kas tootja täidab CO₂-eriheite sihttasest, mitte aga käsitada neid ülekantava või fiskaalmeetmete alla kuuluva varana.

- (35) Komisjon peaks kehtestama ülemäärase CO₂-heite eest eritasu vormis rahalise karistuse, kui heiteühikuid ja heitevõlgu arvesse võttes ilmneb tootjal ülemäärane CO₂-heide. Teave tootjate ülemäärase CO₂-heite kohta tuleks teha avalikkusele kättesaadavaks. Selleks et piisavalt stimuleerida tootjaid võtma meetmeid raskeveokite CO₂-eriheite vähendamiseks, on oluline, et see eritasu ületaks CO₂-heite sihttasemete saavutamiseks vajalike tehnoloogialahenduste keskmisi piirkulusid. Eritasude kogumise metoodika tuleks kindlaks määrata rakendusaktiga, võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 443/2009¹ kohaselt vastu võetud metoodikat. Eritasu peaks kajastuma Euroopa Liidu üldeelarves tuluna. Määruse (EL) 2019/...⁺ kohaselt tehtava hindamise käigus peaks komisjon hindama võimalust suunata need summad sihtotstarbelisse fondi või asjaomasesse programmi, mille eesmärk on tagada õiglane üleminek heiteta liikuvusele ning toetada autotööstuse töötajate ümberõpet, täiendõpet ja koolitust.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames (ELT L 140, 5.6.2009, lk 1).

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)) sisalduva määruse number.

- (36) Usaldusväärne nõuete täitmise süsteem on vajalik selleks, et tagada käesolevast määrusest tulenevate CO₂-heite sihttasemete saavutamine. Tootjate kohustus esitada täpseid andmeid vastavalt määrusele (EL) 2018/956 ja haldustrahvid, mille võib määrata kõnealuse kohustuse täitmata jätmise korral, aitavad tagada käesoleva määrusega seatud eesmärgi täitmisel kasutatavate andmete usaldusväärsuse.
- (37) Et saavutada käesoleva määruse kohaselt CO₂-heite vähendamiseks seatud eesmärk, peaks kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heide olema kooskõlas määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetega kindlaks määratud väärtustega. Seepärast peaks komisjonil olema võimalik võtta tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse kõiki süsteemseid mittevastavusi, mille tüübikinnitusasutused on kasutusel olevate uute raskeveokite CO₂-heite suhtes kindlaks teinud.

- (38) Et komisjonil oleks võimalik selliseid meetmeid võtta, peaks tal olema õigus kehtestada kord, mille alusel kontrollitakse määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmete kohaselt määratud kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heite vastavust CO₂-heite näitajatele, mis on kantud vastavustunnistusele, üksiksõiduki kinnitustunnistusele või kliendi teabefaili, ning seda korda kohaldada. Sellise korra väljatöötamisel tuleks eriti hoolikalt püüda välja töötada meetodid (näiteks kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete näitude kasutamine) selliste strateegiate tuvastamiseks, millega sõiduki CO₂-heite näitusid sertifitseerimismenetluse käigus kunstlikult tegelikust paremana näidatakse. Kui sellise kontrolli käigus tuvastatakse kõrvalekaldeid või sõiduki CO₂-heite näitude kunstlikult tegelikust paremana näitamise strateegiad, on see piisav põhjus tõsiselt kahtlustada määruses (EÜ) nr 595/2009 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2018/858¹ sätestatud nõuete võimalikku rikkumist, mispuhul peaksid liikmesriigid võtma määruse (EL) 2018/858 XI peatükis sätestatud meetmeid.

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

- (39) Käesolevas määruses sätestatud CO₂-heite sihttasemete tulemuslikkus sõltub suuresti CO₂-heite kindlaksmääramisel kasutatud metoodika representatiivsusest tegelikes kasutustingimustes. Lähtudes teadusnõustajate kõrgetasemelise tööühma (Scientific Advice Mechanism) 2016. aasta arvamusest kergsõidukite kohta, ja soovitusel, mille Euroopa Parlament esitas autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimise põhjal, on asjakohane võtta ka raskeveokite suhtes kasutusele süsteem, mille alusel hinnata, kas CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad, mis on kindlaks määratud määruse (EL) 2017/2400 kohaselt, on representatiivsed ka tegelikes kasutustingimustes. Nende näitajate representatiivsuse tegelikes kasutustingimustes tagab kõige paremini kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete näitude kasutamine. Komisjonil peaks seetõttu olema õigus töötada välja selliste hindamiste läbiviimiseks vajalike kütusekulu ja energiatarbimise andmete kogumise ja töötlemise kord ning tagada avalikkusele juurdepääs sellistele andmetele, kaitstes samal ajal isikuandmeid.
- (40) Komisjon peaks hindama, kuidas saaks kütusekulu ja energiatarbimise andmete abil aidata tagada, et modelleerimisvahendi VECTO abil määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmete kohaselt kindlaksmääratud sõidukite CO₂-heide oleks aja jooksul representatiivne kõigi tootjate tegelikus liikluses tekkivate CO₂-heitkoguste puhul, ning täpsemalt, kuidas saaks selliste andmete põhjal jälgida modelleerimisvahendi VECTO abil määratud CO₂-heite väärtuste ja tegelikus liikluses tekkivate CO₂-heitkoguste erinevust ning vajaduse korral vältida selle erinevuse suurenemist.

- (41) Komisjon peaks 2022. aastal hindama käesolevas määruses sätestatud CO₂-heite normide tõhusust, eelkõige 2030. aastaks saavutatavat CO₂-heite vähendamise eesmärgi määra, selle eesmärgi ja edasiste eesmärkide saavutamise võimalusi ning CO₂-heite vähendamise eesmärkide seadmist ka muudele raskeveokiliikidele, näiteks väiksematele veoautodele, eriotstarbelistele veokitele, bussidele ning haagistele. Hindamisel tuleks rangelt käesoleva määruse kohaldamise eesmärgil võtta arvesse ka raskeveokitega ja autorongidega seotud kaalutlusi, arvestades riigisiseste vedude puhul kohaldatavaid masse ja mõõtmeid, näiteks liidendsõidukeid ja ühendvedusid, hinnates samas ka võimalikke transpordi ohutuse ja tõhususe aspekte, mitmeliigilise transpordi, keskkonna- ja taristumõju ning tagasipõrke fenomeni, samuti liikmesriikide geograafilist asendit.
- (42) Tähtis on liidu tasandil hinnata raskeveokite kogu olelusringi kestel tekkivaid CO₂-heitkoguseid. Selleks peaks komisjon hiljemalt 2023. aastal hindama võimalust koostada ühtne liidu metoodika liidu turule lastud raskeveokite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO₂-heite hindamiseks ja vastavate andmete järjepidevaks esitamiseks. Komisjon peaks võtma järelmeetmeid, sealhulgas esitama asjakohasel juhul seadusandlikud ettepanekud.

- (43) Selleks et raskeveokite CO₂-eriheited oleksid ka edaspidi representatiivsed ja igati ajakohased, peaks käesolev määrus kajastama kõnealuseid CO₂-eriheiteid mõjutavaid määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmete muudatusi. Selleks tuleks anda komisjonile õigus kehtestada metoodika igat raskeveokite allrühma esindava veoki kindlaksmääramiseks, mida tuleks kasutada CO₂-eriheite muutumise hindamisel.
- (44) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused teatavate andmete loetelu ja tootjate tulemuste avaldamiseks.

- (45) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses selliste raskeveokite kindlakstegemisega, mis on sertifitseeritud eriotstarbeliste veokitena, ning tootja aastase keskmise CO₂-eriheite suhtes korrektsioonimäärade kohaldamisega; ülemäärase CO₂-heite eritasu kogumisega; kõrvalekalletest teatamisega ja nende arvessevõtmisega keskmise CO₂-eriheite arvutamisel; tingimuste kohaldamisega, mille alusel CO₂-võrdlusheide kindlaks määrati, ja kriteeriumidega, et tuvastada, kas kõnealust heitkogust on põhjendamatult suurendatud, ning kui see on nii, siis otsustada, kuidas seda tuleks korrigeerida; teatavate andmete, mis on seotud raskeveokite CO₂-heite ja energiatarbimisega tegelikes kasutustingimustes, komisjonile kättesaadavaks tegemisega; kontrollide tegemisega, et kliendi teabefailidesse kantud CO₂-heite ja kütusekulu väärtused vastavad kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heitele ja kütusekulule, ning kas kasutatakse strateegiaid, millega sõiduki tulemusi CO₂-heitkoguste ja kütusekulu sertifitseerimise eesmärgil tehtavate katsete või arvutuste ajal kunstlikult tegelikust paremana näidatakse; ning veokite allrühma ühe või mitme representatiivse veoki kindlaksmääramisega, mille alusel määratakse kindlaks kandevõime kohandus. Selleks et tagada määruse (EÜ) 595/2009 ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses meetmetega M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-kategooria mootorsõidukite keskkonnatoime teatavate aspektide kindlaksmääramiseks. Käesolevas põhjenduses osutatud rakendamisvolitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (46) Selleks et muuta või täiendada käesoleva määruse mitteolemuslikke osi, tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega kohandatakse CO₂-võrdlusheidet, sätestatakse kasutusel olevate raskesõidukite CO₂-heite kontrollimise korra juhtpõhimõtted ja kriteeriumid ning muudetakse käesoleva määruse lisasid seoses teatavate tehniliste näitajatega, sealhulgas seoses kasutusotstarbe osatähtsuste, kandevõime ja aastase läbisõidu ning kandevõime kohandamise teguritega. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

¹ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (47) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt uute raskeveokite CO₂-heite normide kehtestamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (48) Määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ¹ tuleks seetõttu samuti vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

¹ Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).

Artikkel 1
Reguleerimisese ja eesmärk

Selleks et aidata saavutada liidu eesmärki vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet 30 % võrreldes 2005. aasta tasemega määruse (EL) 2018/842 artikliga 2 hõlmatud sektorites ja Pariisi kokkuleppe eesmärke ning tagada siseturu nõuetekohane toimimine, kehtestatakse käesoleva määrusega uute raskeveokite CO₂-heite nõuded, vähendades seeläbi liidu uute raskeveokite pargi CO₂-eriheidet võrreldes CO₂-võrdlusheitega järgmiselt:

- a) aasta 2025 aruandlusperioodist alates 15 %;
- b) aasta 2030 aruandlusperioodil ja järgnevatel aruandlusperioodidel 30%, kui artiklis 15 osutatud läbivaatamise tulemusel ei otsustata teisiti.

CO₂-võrdlusheide põhineb määruse (EL) 2018/956 kohaselt ajavahemiku 1. juuli 2019–30. juuni 2020 („võrdlusperiood“) kohta esitatud seireandmetel, mis ei hõlma eriotstarbelisi veokeid, ja see arvutatakse vastavalt käesoleva määruse I lisa punktile 3.

Artikkel 2
Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse järgmistele kriteeriumidele vastavate uute N₂- ja N₃-kategooria raskeveokite suhtes:
- a) jäiga kerega veoautod telgede arvuga 4x2 ja suurima tehniliselt lubatud täismassiga üle 16 tonni;
 - b) jäiga kerega veoautod telgede arvuga 6x2;
 - c) sadulvedukid telgede arvuga 4x2 ja suurima tehniliselt lubatud täismassiga üle 16 tonni, ning
 - d) sadulvedukid telgede arvuga 6x2.

Käesoleva määruse artikli 5 ja I lisa punkti 2.3 puhul kohaldatakse käesolevat määrust ka selliste N-kategooria uute raskeveokite suhtes, mis ei kuulu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 510/2011¹ kohaldamisalasse ega vasta esimese lõigu punktides a–d sätestatud kriteeriumidele.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 510/2011, millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist (ELT L 145, 31.5.2011, lk 1).

Käesoleva lõike esimeses ja teises lõigus osutatud veokikategooriad osutavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ¹ II lisas määratletud sõidukikategooriatele.

2. Käesoleva määruse kohaldamisel käsitatakse lõikes 1 osutatud sõidukeid uute raskeveokitena 12-kuulisel perioodil, mis algab 1. juulil, kui sel perioodil registreeritakse need sõidukid liidus esimest korda ja neid ei ole väljaspool liitu varem registreeritud.

Arvesse ei võeta eelnevat registreerimist väljaspool liitu, mis on toimunud vähem kui kolm kuud enne liidus registreerimist.

3. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu konkreetse korra selliste raskeveokite kindlakstegemiseks, mis on sertifitseeritud eriotstarbeliste veokitena vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele, kuid ei ole sellisena registreeritud, ning kohaldab tootja aastase keskmise CO₂-eriheite suhtes korrektsioonimäärasid, et võtta neid sõidukeid arvesse alates aasta 2021 aruandlusperioodist ja iga sellele järgneva aruandlusperioodi puhul. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

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

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruuses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „CO₂-võrdlusheide“ – igasse veokite allrühma kuuluvate kõigi uute raskeveokite, välja arvatud eriotstarbelised veokid, keskmine CO₂-eriheide artikli 1 teises lõigus osutatud võrdlusperioodil määratuna vastavalt I lisa punktile 3;
- 2) „CO₂-eriheide“ – iga üksiku raskeveoki CO₂-heide määratuna vastavalt I lisa punktile 2.1;
- 3) „aasta Y aruandlusperiood“ – ajavahemik aasta Y 1. juulist kuni aasta Y+1 30. juunini;
- 4) „keskmine CO₂-eriheide“ – tootja uute raskeveokite keskmine CO₂-eriheide konkreetsel aruandlusperioodil määratuna vastavalt I lisa punktile 2.7;
- 5) „CO₂-eriheite sihttase“ – iga üksiku tootja CO₂-heite sihttase väljendatuna g/tkm-tes ja määratuna igal aastal eelneva aruandlusperioodi kohta vastavalt I lisa punktile 4;

- 6) „jäiga kerega veoauto“ – veoauto, mis ei ole ette nähtud ega konstrueeritud poolhaagise vedamiseks;
- 7) „sadulveduk“ – veoüksus, mis on ette nähtud ja konstrueeritud üksnes või põhiliselt poolhaagiste vedamiseks;
- 8) „veokite allrühm“ – selliste I lisa punktis 1 määratletud veokite rühm, mida iseloomustavad CO₂-heite ja kütusekulu kindlaksmääramise seisukohast asjakohased ühised ja eristavad tehnilised kriteeriumid;
- 9) „eriotstarbeline veok“ – raskeveok, mille CO₂-heide ja kütusekulu on vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmete määratud üksnes sellisteks kasutusotstarveteks, mida ei ole määratletud käesoleva määruse I lisa punktis 2.1;
- 10) „tootja“ – isik või üksus, kelle ülesanne on esitada andmeid uute raskeveokite kohta vastavalt määruse (EL) 2018/956 artiklile 5, või heiteta raskeveokite puhul isik või üksus, kes vastutab tüübikinnitusasutuse ees EÜ kogu sõiduki tüübikinnitusmenetluse või üksiksõiduki kinnituse menetluse kõigi aspektide eest vastavalt direktiivile 2007/46/EÜ ja toodangu nõuetele vastavuse tagamise eest;

- 11) „heiteta raskeveok“ – sisepõlemismootorita raskeveok või sellise sisepõlemismootoriga raskeveok, mis paiskab õhku vähem kui 1 g CO₂/kWh, nagu on kindlaks määratud kooskõlas määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetega, või mis paiskab õhku vähem kui 1 g CO₂/km, nagu on kindlaks määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 715/2007¹ ja selle rakendusmeetmete kohaselt;
- 12) „vähese heitega raskeveok“ – muu kui heiteta raskeveok, mille CO₂-eriheide on vähem kui pool kõigi veokite CO₂-võrdlusheitest veokite allrühmas, kuhu raskeveok kuulub, määratuna vastavalt I lisa punktile 2.3.3;
- 13) „kasutusotstarve“ – sihtkiirusetsükli, kandevõime, kere või haagise koostu ja muude asjakohaste näitajate kombinatsioon, mis iseloomustab sõiduki konkreetset kasutust ning mille alusel määratakse kindlaks raskeveoki ametlik CO₂-heide ja kütusekulu;
- 14) „sihtkiirusetsükkel“ – sõidukijuhi soovitava või liiklusoludega piiratud kiiruse kirjeldus reisi jooksul läbitud vahemaa funktsioonina;

¹ 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).

- 15) „kandevõime“ – veokiga eri tingimustes veetavate kaupade mass.

Artikkel 4

Tootja keskmine CO₂-eriheide

Alates 1. juulist 2020 ja seejärel igal järgmisel aruandlusperioodil määrab komisjon iga tootja kohta kindlaks eelneva aruandlusperioodi keskmise CO₂-eriheite g/tkm-tes, lähtudes järgmisest:

- a) määruse (EL) 2018/956 kohaselt esitatud andmed tootja eelnenud aruandlusperioodil registreeritud uute raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, kohta, ning
- b) heiteta ja vähese heite koefitsient määratuna vastavalt artiklile 5.

Keskmine CO₂-eriheide määratakse kindlaks vastavalt I lisa punktile 2.7.

Artikkel 5

Heiteta ja vähese heitega raskeveokid

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

Heiteta ja vähese heite koefitsiendi puhul võetakse arvesse aruandlusperioodil tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega raskeveokite, sealhulgas artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud heiteta raskeveokite, ning heiteta ja vähese heitega eriotstarbeliste veokite arvu ja CO₂-heidet ning see määratakse kindlaks vastavalt I lisa punktile 2.3.

2. Aruandlusperioodide 2019–2024 puhul arvestatakse heiteta ja vähese heitega raskeveokeid lõike 1 kohaldamisel järgmiselt:
 - a) heiteta raskeveok arvestatakse kahe sõidukina, ning
 - b) vähese heitega raskeveok arvestatakse kuni kahe sõidukina sõltuvalt tema CO₂-eriheitest ja vähese heite künnisväärtusest veokite allrühmas, kuhu veok kuulub, nagu on määratud kindlaks I lisa punktis 2.3.3.

Heiteta ja vähese heite koefitsient määratakse kindlaks vastavalt I lisa punktile 2.3.1.

3. Alates aasta 2025 aruandlusperioodist määratakse heiteta ja vähese heite koefitsient kindlaks 2 % suuruse võrdlustaseme alusel vastavalt I lisa punktile 2.3.2.

4. Heiteta ja vähese heite koefitsient vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt 3 %. Artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud heiteta raskeveokite osakaal kõnealuses koefitsiendis vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt 1,5 %.

Artikkel 6

Tootja CO₂-eriheite sihttase

Alates 1. juulist 2026 ja igal järgmisel aruandlusperioodil määrab komisjon iga tootja kohta kindlaks eelneva aruandlusperioodi CO₂-eriheite sihttaseme. Kõnealune CO₂-eriheite sihttase on veokite kõikide allrühmade kohta saadud järgmiste väärtuste summa:

- a) CO₂-heitekoguste vähendamise eesmärk, millele on osutatud artikli 1 esimese lõigu punktis a või b;
- b) CO₂-võrdlusheide;
- c) tootja veokite osakaal igas veokite allrühmas;
- d) iga veokite allrühma kohta kehtiv aastase läbisõidu ja kandevõime osatähtsuse tegur.

CO₂-eriheite sihttase määratakse kindlaks vastavalt I lisa punktile 4.

Artikkel 7
Heiteühikud ja heitevõlad

1. Selleks et kontrollida, kas tootja järgib CO₂-eriheite sihttasemeid aastate 2025–2029 aruandlusperioodidel, võetakse arvesse tema heiteühikuid või heitevõlgu, mis määratakse kindlaks vastavalt I lisa punktile 5 ning mis vastab tootja uute raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, arvule aruandlusperioodil, ning mis korrutatakse:
 - a) lõikes 2 osutatud tootja CO₂-heitekoguste vähendamise trajektoori ja keskmise CO₂-eriheite vahega, kui see vahe on positiivne („heiteühik“), või
 - b) tootja keskmise CO₂-eriheite ja CO₂-eriheite sihttaseme vahega, kui see vahe on positiivne („heitevõlg“).

Heiteühikud omandatakse aastate 2019–2029 aruandlusperioodidel. Aastate 2019–2024 aruandlusperioodidel omandatud heiteühikuid võetakse siiski arvesse üksnes selle kindlakstegemiseks, kas tootja järgib aasta 2025 aruandlusperioodi CO₂-eriheite sihttasest.

Heitevõlad omandatakse aastate 2025–2029 aruandlusperioodidel. Sellegipoolest ei tohi tootja heitevõlg kokku ületada 5 % tootja aasta 2025 aruandlusperioodi CO₂-eriheite sihttaseme ja asjaomase perioodi uute raskeveokite arvu korrutisest („heitevõla piirmäär“).

Aastate 2025–2028 aruandlusperioodidel omandatud heiteühikud ja heitevõlad kantakse olemasolu korral üle ühest aruandlusperioodist järgmisse. Kõik allesjäänud heitevõlad likvideeritakse aasta 2029 aruandlusperioodil.

2. CO₂-heitekoguste vähendamise trajektoor määratakse iga tootja kohta kindlaks vastavalt I lisa punktile 5.1, tuginedes artikli 1 teises lõigus osutatud CO₂-võrdlusheite ja kõnealuse artikli esimese lõigu punktis a aasta 2025 aruandlusperioodiks sätestatud CO₂-heite sihttaseme vahelisele lineaartrajektoorige ning aasta 2025 aruandlusperioodi CO₂-heite sihttaseme ja kõnealuse artikli esimese lõigu punktis b aasta 2030 aruandlusperioodiks sätestatud CO₂-heite sihttaseme vahelisele lineaartrajektoorige.

Artikkel 8

CO₂-eriheite sihttasemete järgimine

1. Kui lõike 2 alusel leitakse, et tootjal on mõnel aruandlusperioodil alates 2025. aastast ettenähtust ülemääraseid CO₂-heitekoguseid, kehtestab komisjon ülemäärase CO₂-heite eritasu, mis arvutatakse järgmise valemi abil:

- a) ajavahemikul 2025–2029:

$$(\text{ülemäärase CO}_2\text{-heite eritasu}) = (\text{ülemäärane CO}_2\text{-heide} \times 4\,250 \text{ eurot/gCO}_2\text{/tkm})$$

- b) alates 2030. aastast:

$$(\text{ülemäärase CO}_2\text{-heite eritasu}) = (\text{ülemäärane CO}_2\text{-heide} \times 6\,800 \text{ eurot/gCO}_2\text{/tkm}).$$

2. Tootja CO₂-heitekogused loetakse ülemääraseks kõigil järgmistel juhtudel:

- a) kui mõnel aastate 2025–2028 aruandlusperioodil ületab heiteühikute summa võrra vähendatud heitevõlgade summa artikli 7 lõike 1 kolmandas lõigus osutatud heitevõla piirmäära;
- b) kui aasta 2029 aruandlusperioodil on heiteühikute summa võrra vähendatud heitevõlgade summa positiivne;
- c) kui aasta 2030 aruandlusperioodist alates ületab tootja keskmine CO₂-eriheide tema CO₂-eriheite sihttaseme.

Ülemäärased CO₂-heitekogused konkreetsel aruandlusperioodil arvutatakse vastavalt I lisa punktile 6.

3. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks käesoleva artikli lõike 1 kohase ülemäärase CO₂-heite eritasu kogumise korra. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
4. Ülemäärase CO₂-heite eritasud kajastatakse Euroopa Liidu üldeelarves tuluna.

Artikkel 9

Seireandmete kontrollimine

1. Tüübikinnitusasutused teatavad komisjonile viivitamata käesoleva määruse artiklis 13 osutatud korras tehtava kontrolli tulemusena avastatud kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heite väärtuste kõrvalekalletest vastavustunnistusel või määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 lõikes 4 osutatud kliendi teabefailis märgitud väärtuste suhtes.
2. Komisjon võtab lõikes 1 osutatud kõrvalekaldeid arvesse tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel.

3. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu üksikasjaliku korra sellistest kõrvalekalletest teatamiseks ja nende arvessevõtmiseks keskmise CO₂-eriheite arvutamisel. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 10

CO₂-võrdlusheite hindamine

Selleks et tagada CO₂-võrdlusheite usaldusväärsus ja representatiivsus kogu liidu sõidukipargi suhtes kohaldatavate CO₂-heite sihttasemete määramise alusena, kehtestab komisjon rakendusaktidega metoodika, et hinnata nende tingimuste kohaldamist, mille alusel CO₂-võrdlusheide kindlaks määrati, ja kriteeriumid, et tuvastada, kas kõnealust heitkogust on põhjendamatult suurendatud, ning kui see on nii, siis otsustada, kuidas seda tuleks korrigeerida.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 11

Andmete avaldamine ja tootja tegevus

1. Komisjon avaldab iga aasta 30. aprilliks vastuvõetavates rakendusaktides järgmiste näitajate loetelu:
 - a) alates 1. juulist 2020 iga tootja keskmine CO₂-eriheide eelneval aruandlusperioodil, nagu on osutatud artiklis 4;
 - b) alates 1. juulist 2020 iga tootja heiteta ja vähese heite koefitsient eelneval aruandlusperioodil, nagu on osutatud artikli 5 lõikes 1;
 - c) alates 1. juulist 2026 iga tootja CO₂-eriheite sihttase eelneval aruandlusperioodil, nagu on osutatud artiklis 6;
 - d) alates 1. juulist 2020 kuni 30. juunini 2031 iga tootja CO₂-heitekoguste vähendamise trajektoor, tema heiteühikud ja alates 1. juulist 2026 kuni 30. juunini 2031 tema heitevõlad eelneval aruandlusperioodil, nagu on osutatud artiklis 7;
 - e) alates 1. juulist 2026 iga tootja ülemäärased CO₂-heitekogused eelneval aruandlusperioodil, nagu on osutatud artikli 8 lõikes 1;
 - f) alates 1. juulist 2020 liidus eelneval aruandlusperioodil registreeritud kõigi uute raskeveokite keskmine CO₂-eriheide.

30. aprilliks 2021 avaldatav loetelu peab sisaldama artikli 1 teises lõigus osutatud CO₂-võrdlusheidet.

2. Komisjon võtab kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusaktid, et kohandada CO₂-võrdlusheidet järgmiselt:

- a) kui kasutusotstarbe osatähtsusi või kandevõime väärtusi on kohandatud kooskõlas artikli 14 lõike 1 punktidega b või c, rakendatakse II lisa punktis 1 sätestatud korda;
- b) kui kohandustegurid on kindlaks määratud kooskõlas artikli 14 lõikega 2, siis kohaldatakse neid kohandustegureid CO₂-võrdlusheite suhtes;
- c) kui artiklis 10 osutatud metoodika kohaselt on kindlaks tehtud CO₂-võrdlusheite põhjendamatu suurendamine, korrigeeritakse CO₂-võrdlusheide hiljemalt 30. aprilliks 2022.

Komisjon avaldab kohandatud CO₂-võrdlusheite väärtused ja arvutab nende abil välja tootja CO₂-eriheite sihttasemed, mida kohaldatakse kõnealuseid väärtusi kohandavate delegeeritud õigusaktide kohaldamise alguskuupäeval algavatel aruandlusperioodidel.

Artikkel 12

CO₂-heide ja energiatarbimine tegelikes kasutustingimustes

1. Komisjon jälgib ja hindab seda, kas CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad, mis on kindlaks määratud määruse (EÜ) nr 595/2009 raames, on representatiivsed ka tegelikes kasutustingimustes.

Lisaks kogub komisjon korrapäraselt andmeid raskeveokite CO₂-heite ja energiatarbimise kohta tegelikes kasutustingimustes, kasutades kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete näitusid ja alustades uutest raskeveokitest, mis on registreeritud alates määruse (EÜ) nr 595/2009 artikli 5c punktis b osutatud meetmete kohaldamise alguskuupäevast.

Komisjon tagab, et avalikkust teavitatakse representatiivsuse aja jooksul muutumisest.

2. Käesoleva artikli lõike 1 kohaldamiseks tagab komisjon, et alates määruse (EÜ) nr 595/2009 artikli 5c punktis b osutatud meetmete kohaldamise alguskuupäevast tehakse talle regulaarsete ajavahemike järel kättesaadavaks järgmised, vastavalt olukorrale kas tootjatelt, riigi ametiasutustelt või sõidukitelt otse saadavad andmed, mis on seotud raskeveokite CO₂-heite ja energiatarbimisega tegelikes kasutustingimustes:

- a) valmistajatehase tähis;

- b) tarbitud kütuse ja elektrienergia kogus;
- c) läbitud vahemaa kokku;
- d) kasulik koormus;
- e) välise laadimisega hübriidelektriraskeveokite puhul tarbitud kütuse ja elektrienergia kogus ning eri sõidurežiimides sõidetud vahemaa;
- f) muud käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud kohustuse täitmise tagamiseks vajalikud näitajad.

Komisjon töötleb käesoleva lõike esimese lõigu alusel saadud andmeid, et luua lõike 1 kohaldamiseks anonümiseeritud ja koondatud andmekogud, sealhulgas iga tootja kohta. Valmistajatehase tähiseid kasutatakse üksnes andmete töötlemiseks ja neid ei säilitata kauem kui sel eesmärgil vajalik.

3. Selleks et vältida erinevuse suurenemist tegelikus liikluses tekkivatest heitkogustest, hindab komisjon hiljemalt kaks aastat ja viis kuud pärast määruse (EÜ) nr 595/2009 artikli 5c punktis b osutatud meetmete kohaldamise alguskuupäeva, kuidas oleks kütusekulu ja energiatarbimise andmeid võimalik kasutada selle tagamiseks, et kõnealuse määruse kohaselt määratud sõidukite CO₂-heite ja energiatarbimise näitajad oleksid aja jooksul representatiivsed iga tootja puhul tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste suhtes.

Komisjon jälgib ja annab kord aastas aru esimeses lõigus osutatud erinevuse muutumisest ja erinevuse suurenemise vältimiseks hindab 2027. aastal, kas oleks võimalik luua mehhanism tootja keskmise CO₂-eriheite kohandamiseks alates 2030. aastast, ning esitab asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku sellise mehhanismi loomiseks.

4. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu käesoleva artikli lõikes 2 osutatud andmete kogumise ja töötlemise üksikasjaliku menetluse. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 13

Kasutuselolevate raskeveokite CO₂-heite kontrollimine

1. Tootjad tagavad, et määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 lõikes 4 osutatud kliendi teabefaili kantud CO₂-heite ja kütusekulu väärtused vastavad kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heitele ja kütusekulule, mis on kõnealuse määruse kohaselt kindlaks määratud.

2. Lõikes 4 osutatud menetluste jõustumise järel kontrollivad tüübikinnitusasutused nende tootjate puhul, kellele nad on andnud tegevusloa modelleerimisvahendi kasutamiseks kooskõlas määrusega (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetega, asjakohaste ja representatiivsete sõidukinäidiste alusel, et kliendi teabefailidesse kantud CO₂-heite ja kütusekulu väärtused vastavad kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heitele ja kütusekulule, mis on kindlaks määratud kõnealuse määruse ja selle rakendusmeetmete kohaselt, kaaludes samal ajal muu hulgas kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete saadaolevate andmete kasutamist.

Samuti kontrollivad tüübikinnitusasutused muu hulgas kütusekulu ja/või energiatarbimist mõõtvate pardaseadmete andmeid kasutades selliste pardaseadmete või näidissõidukitega seotud strateegiate olemasolu, millega sõiduki tulemusi CO₂-heitekoguste ja kütusekulu sertifitseerimise eesmärgil tehtavate katsete või arvutuste ajal kunstlikult tegelikust paremana näidatakse.

3. Kui lõike 2 kohaselt tehtud kontrollide tulemusel tuvastatakse CO₂-heitekoguste ja kütusekulu mittevastavus, mida ei saa seostada modelleerimisvahendi mittetoimimisega, või mõne sellise strateegia olemasolu, millega veoki tulemusi kunstlikult tegelikust paremana näidatakse, tagab vastutav tüübikinnitusasutus lisaks määruse (EL) 2018/858 XI peatükis sätestatud vajalike meetmete võtmisele vastavalt olukorrale kliendi teabefailide, vastavustunnistuste või üksiksõiduki kinnitustunnistuste korrigeerimise.

4. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks käesoleva artikli lõikes 2 osutatud kontrollide läbiviimise korra. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Komisjonil on õigus võtta enne esimeses lõigus osutatud rakendusaktide vastuvõtmist kooskõlas artikliga 17 vastu käesoleva määruse täiendamiseks delegeeritud õigusakt, milles sätestatakse esimeses lõigus osutatud korra juhtpõhimõtted ja kriteeriumid.

Artikkel 14

I ja II lisa muutmine

1. Tagamaks et tehnilised näitajad, mida kasutatakse tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamiseks vastavalt artiklile 4 ja CO₂-eriheite sihttasemete arvutamiseks vastavalt artiklile 6, vastavad tehnika ja kaubatranspordi logistika arengule, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta I ja II lisa järgmisi sätteid:
- a) I lisa tabeli 1 kanded kabiini tüübi ja mootori võimsuse kohta ning kõnealuses tabelis osutatud mõisted „magamiskabiin“ ja „päevakabiin“;
 - b) I lisa tabelis 2 esitatud kasutusotstarvete osatähtsused;

- c) kandevõime väärtused, mis on esitatud I lisa tabelis 3, ja kandevõime kohandamise tegurid, mis on esitatud II lisa tabelis 1;
 - d) I lisa tabelis 4 esitatud aastase läbisõidu väärtused.
2. Kui määruses (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetes sätestatud tüübikinnitusmenetlusi muudetakse muude kui käesoleva artikli lõike 1 punktides b ja c osutatud muudatustega nii, et käesoleva lõike kohaselt kindlaks määratud representatiivsete veokite CO₂-heide suureneb või väheneb rohkem kui 5 g CO₂/km, kohandab komisjon CO₂-võrdlusheidet, mis arvutatakse II lisa punktis 2 esitatud valemi järgi, kooskõlas artikli 11 lõike 2 esimese lõigu punktis b osutatud kohandusteguriga.
3. Komisjon kehtestab rakendusaktidega metoodika, et määrata veokite allrühma üks või mitu representatiivset veokit, sealhulgas nende statistiline osatähtsus, mille alusel määratakse kindlaks käesoleva artikli lõikes 2 osutatud kohandus, võttes arvesse määruse (EL) 2018/956 kohaselt edastatud seireandmeid ja määruse (EL) 2017/2400 artikli 12 lõikes 1 loetletud sõidukite tehnilisi omadusi. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 15

Läbivaatamine ja aruandlus

1. Hiljemalt 31. detsembriks 2022 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse tulemuslikkuse kohta, alates 2030. aastast kohaldatava CO₂-heite vähendamise eesmärgi ning heiteta ja vähese heitega raskeveokite stiimulisüsteemi taseme kohta, muude raskeveokiliikide, sealhulgas haagiste, busside ja eriotstarbeliste veokite CO₂-heite vähendamise eesmärkide kehtestamise kohta ning raskeveokite heite vähendamise siduvate sihttasemete kehtestamise kohta alates 2035. ja 2040. aastast. 2030. aasta eesmärki hinnatakse kooskõlas Euroopa Liidu kohustustega Pariisi kokkuleppe raames.
2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud aruanne sisaldab eeskätt järgmist:
 - a) hinnang artiklis 7 osutatud heiteühikute ja heitevõla süsteemi tulemuslikkuse kohta ning nimetatud süsteemi kohaldamise pikendamise asjakohasuse kohta 2030. aastani ja pärast seda;
 - b) hinnang heiteta ja vähese heitega raskeveokite kasutuselevõtu kohta, võttes arvesse direktiivis 2009/33/EÜ sätestatud eesmärke, ning selliste raskeveokite turulelaskmist mõjutavaid asjakohaseid parameetreid ja tingimusi;

- c) hinnang artiklis 5 sätestatud heiteta ja vähese heitega raskeveokite stiimulisüsteemi tulemuslikkuse kohta ja selle eri elementide asjakohasuse kohta, et kohandada seda 2025. aasta järgseks perioodiks, pidades silmas võimalikku diferentseerimist heitevaba läbisõiduvahemiku ja veokite allrühmade alusel kombineerituna läbisõidu ja kandevõime osatähtsuse teguritega, mille kohaldamise alguskuupäevaga nähakse ette vähemalt kolmeaastane üleminekuperiood;
- d) hinnang vajaliku laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtu kohta, võimaluse kohta kehtestada mootori CO₂-heite normid, eelkõige eriotstarbeliste veokite jaoks, ning selle kohta, kuivõrd määruse (EL) 2017/2400 kohaselt kindlaks määratud CO₂-heite ja kütusekulu näitajad on representatiivsed tegelikes kasutustingimustes;
- e) üksnes käesoleva määruse kohaldamise eesmärgil, raskeveokitega ja autorongidega seotud kaalutlused, võttes arvesse riigisiseste vedude puhul kohaldatavaid masse ja mõõtmeid, näiteks liidendsõidukeid ja ühendvedusid, hinnates samas ka võimalikke transpordiohutuse ja tõhususe aspekte, mitmeliigilise transpordi, keskkonna- ja taristumõju ning tagasipõrke fenomeni, samuti liikmesriikide geograafilist asendit;
- f) hinnang modelleerimisvahendi VECTO kohta, et tagada selle vahendi pidev ja õigeaegne ajakohastamine;

- g) hinnang võimaluse kohta töötada välja spetsiaalne metoodika, et hinnata potentsiaalset mõju, mida omab CO₂-heitekoguste vähendamisele selliste sünteetiliste ja täiustatud taastuvate alternatiivvedelkütuste ning taastuva gaaskütuse, sealhulgas e-kütuste kasutamine, mis on toodetud taastuvatest energiaallikatest ning mis vastavad säästlikkuse ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise kriteeriumitele, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001¹;
- h) hinnang tootjatevahelise avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva vahendite koondamise korra kehtestamise teostatavuse kohta;
- i) hinnang ülemäärase heite eritasu suuruse kohta, tagamaks et eritasu on suurem kui CO₂-heite sihttasemete saavutamiseks vajalike tehnoloogialahenduste keskmised piirkulud.

3. Asjakohasel juhul lisatakse lõikes 1 osutatud aruandele seadusandlik ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.

¹ 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).

4. Määruse (EL) 2019/...⁺ artikli 15 lõike 5 kohase hindamise raames hindab komisjon võimalust suunata ülemäärase CO₂-heite eritasust saadavad tulud sihtotstarbelisse fondi või asjaomasesse programmi, mille eesmärk on tagada õiglane üleminek kliimaneutraalsele majandusele, nagu on osutatud Pariisi kokkuleppe artikli 4 lõikes 1, eelkõige toetada autotööstussektori töötajate ümberõpet, täiendõpet, koolitust ja ümberpaigutamist kõigis mõjutatud liikmesriikides, eelkõige üleminekust enim mõjutatud piirkondades ja kogukondades. Asjakohasel juhul esitab komisjon hiljemalt 2027. aastaks selleteemalise seadusandliku ettepaneku.
5. Hiljemalt 2023. aastal hindab komisjon võimalust arendada välja ühtne liidu metoodika liidu turule lastud uute raskeveokite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO₂-heite hindamiseks ja selle kohta järjepidevaks andmete esitamiseks. Komisjon edastab kõnealuse hinnangu Euroopa Parlamendile ja nõukogule, lisades sellele asjakohasel juhul ettepanekud järelmeetmeteks, näiteks seadusandlikud ettepanekud.

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)) sisalduva määruse number.

Artikkel 16
Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab kliimamuutuste komitee, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1999¹ artikli 44 lõike 1 punktis a. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.
3. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1999, milles käsitletakse energialiidu ja kliimameetmete juhtimist ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 663/2009 ja (EÜ) nr 715/2009, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 94/22/EÜ, 98/70/EÜ, 2009/31/EÜ, 2009/73/EÜ, 2010/31/EL, 2012/27/EL ja 2013/30/EL ning nõukogu direktiive 2009/119/EÜ ja (EL) 2015/652 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 525/2013 (ELT L 328, 21.12.2018, lk 1).

Artikkel 17

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 11 lõikes 2, artikli 13 lõike 4 teises lõigus ja artikli 14 lõikes 1 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates ... [käesoleva määruse jõustumise kuupäev]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 11 lõikes 2, artikli 13 lõike 4 teises lõigus ja artikli 14 lõikes 1 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 11 lõike 2, artikli 13 lõike 4 teise lõigu ja artikli 14 lõike 1 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 18

Määruse (EÜ) nr 595/2009 muutmine

Määrust (EÜ) nr 595/2009 muudetakse järgmiselt:

- 1) Artikli 2 esimesele lõigule lisatakse järgmine lause:

„Käesoleva määruse artikleid 5a, 5b ja 5c kohaldatakse ka O₃- ja O₄-kategooria mootorsõidukite suhtes.“

2) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 5a

Erinõuded tootjatele seoses M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-kategooria mootorsõidukite keskkonnatoimega

1. Tootjad tagavad, et müüdavad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued O₃- ja O₄-kategooria mootorsõidukid vastavad järgmistele nõuetele:
 - a) nende mootorsõidukite mõju mootorsõidukite CO₂-heitele, kütusekulule, elektrienergia tarbimisele ja heitevabale läbisõiduvahemikule määratakse kindlaks vastavalt artikli 5c punktis a osutatud metoodikale;
 - b) nad on varustatud kandevõimet mõõtvate ja salvestavate pardaseadmetega vastavalt artikli 5c punktis b osutatud nõuetele.
2. Tootjad tagavad, et müüdavad, registreeritavad või kasutuselevõetavad uued M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria mootorsõidukid on varustatud kütusekulu ja/või energiatarbimist, kandevõimet ja läbisõitu mõõtvate ja salvestavate pardaseadmetega vastavalt artikli 5c punktis b osutatud nõuetele.

Samuti tagavad nad, et nende mootorsõidukite heitevaba läbisõiduvahemik ja elektrienergia tarbimine määratakse kindlaks vastavalt artikli 5c punktis c osutatud metoodikale.

Artikkel 5b

Erinõuded liikmesriikidele seoses M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄- kategooria mootorsõidukite keskkonnatoimega

1. Kooskõlas artiklis 5c osutatud rakendusmeetmetega keelduvad riigiasutused EÜ või siseriikliku tüübikinnituse andmisest uut tüüpi M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄- kategooria mootorsõidukitele, mis ei vasta nimetatud rakendusmeetmetes sätestatud nõuetele.
2. Kooskõlas artiklis 5c osutatud rakendusmeetmetega keelustavad riigiasutused selliste uute M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-kategooria mootorsõidukite müügi, registreerimise ja kasutuselevõtmise, mis ei vasta nimetatud rakendusmeetmetes sätestatud nõuetele.

Artikkel 5c

Meetmed M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-kategooria mootorsõidukite keskkonnatoime teatavate aspektide kindlaksmääramiseks

31. detsembriks 2021 võtab komisjon rakendusaktidega vastu järgmised meetmed:

- a) metoodika O₃- ja O₄-kategooria mootorsõidukite toime hindamiseks seoses nende mõjuga mootorsõidukite CO₂-heitele, kütusekulule, elektrienergia tarbimisele ja heitevabale läbisõiduvahemikule;

- b) tehnilised nõuded kütusekulu ja/või energiatarbimist ning läbisõitu mõõtvate ja salvestavate pardaseadmete paigaldamiseks M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-kategooria mootorsõidukitele ning kandevõimet või kogukaalu kindlaksmääravate ja salvestavate seadmete paigaldamiseks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/...⁺ artikli 2 lõike 1 esimese lõigu punkti a, b, c või d kohaste omadustega sõidukitele ning nende kombinatsioonidele O₃- ja O₄-kategooria sõidukitega, sealhulgas vajaduse korral andmete edastamiseks sama kombinatsiooni sõidukite vahel;
- c) meetodika uute M₂-, M³-, N₂- ja N₃-kategooria mootorsõidukite heitevaba läbisõiduvahemiku ja elektrienergia tarbimise kindlaksmääramiseks.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artiklis 13a osutatud kontrollimenetlusega.

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EL) 2019/..., millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L ..., ..., lk ...).“

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 60/19 (2018/0143(COD)) sisalduva määruse number ning esitada joonealuses märkuses kõnealuse määruse kuupäev, number ja ELT avaldamisviide.

3) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 13a

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab mootorsõidukite tehniline komitee, mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858*. Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.
3. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

* 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).“

Artikkel 19
Määruse (EL) 2018/956 muutmine

Määrust (EL) 2018/956 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3
Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2007/46/EÜ*, määruses (EÜ) nr 595/2009 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/...^{***} sätestatud mõisteid.

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

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EL) 2019/..., millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L ..., ..., lk ...).“

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 60/19 (2018/0143(COD)) sisalduva määruse number ning esitada joonealuses märkuses kõnealuse määruse kuupäev, number ja ELT avaldamisviide.

2) Artikli 4 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid seiravad alates 1. jaanuarist 2019 I lisa A osas sätestatud andmeid seoses uute raskeveokitega, mis registreeritakse liidus esimest korda.

Liikmesriikide pädevad asutused esitavad alates 2020. aastast iga aasta 30. septembriks eelmise aruandlusperioodi (1. juuli – 30. juuni) andmed komisjonile vastavalt II lisas sätestatud aruandluskorrale.

2019. aasta puhul hõlmavad 30. septembriks 2020 esitatavad andmed 1. jaanuarist 2019 – 30. juunini 2020 seiratud andmeid.

Andmeid eelnevalt väljaspool liitu registreeritud uute raskeveokite kohta ei seirata ega esitata, välja arvatud juhul, kui veok registreeriti väljaspool liitu vähem kui kolm kuud enne selle registreerimist liidus.“

3) Artikli 5 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Raskeveokite tootjad seiravad iga uue raskeveoki puhul alates I lisa B osa punktis 1 sätestatud algusaastast andmeid, mis on täpsustatud I lisa B osa punktis 2.

Alates I lisa B osa punktis 1 sätestatud algusaastatest esitavad raskeveokite tootjad vastavalt II lisa sätestatud aruandluskorrale iga aasta 30. septembriks komisjonile kõnealused andmed iga uue raskeveoki kohta, mille modelleerimise kuupäev jääb eelmisesse aruandlusperioodi (1. juuli – 30. juuni).

2019. aasta puhul esitavad tootjad andmed iga uue raskeveoki kohta, mille modelleerimise kuupäev jääb ajavahemikku 1. jaanuar 2019 – 30. juuni 2020.

Modelleerimise kuupäev on kuupäev, mis on esitatud I lisa B osa punkti 2 kande 71 kohaselt.“

4) Artikli 10 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Komisjon avaldab iga aasta 30. aprilliks aastaaruande ning liikmesriikide ja tootjate poolt eelmise aruandlusperioodi kohta esitatud andmete analüüsi.“

5) II lisa punkt 3.2 asendatakse järgmisega:

„3.2. Eelneval aruandlusperioodil registreeritud raskeveokite kohta käivad andmed, mis on kantud registrisse, avaldatakse alates 2021. aastast iga aasta 30. aprilliks, välja arvatud artikli 6 lõikes 1 osutatud andmed.“

Artikkel 20
Direktiivi 96/53/EÜ muutmine

Direktiivi 96/53/EÜ muudetakse järgmiselt.

- 1) Artiklisse 2 lisatakse pärast mõistet „alternatiivkütusega töötav sõiduk“ järgmine mõiste:

„– „heiteta sõiduk“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/...⁺ artikli 3 punktis 11 määratletud heiteta raskeveok;

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EL) 2019/..., millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L ..., ..., lk ...).“

- 2) Artikkel 10b asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10b

Alternatiivkütusega töötava või heiteta sõiduki lubatud täismass on I lisa punktides 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 ja 2.4 sätestatud mass.

⁺ ELT: palun sisestada teksti dokumendis PE-CONS 60/19 (2018/0143(COD)) sisalduva määruse number ning esitada joonealuses märkuses kõnealuse määruse kuupäev, number ja ELT avaldamisviide.

Alternatiivkütusega töötavad või heiteta sõidukid peavad vastama ka I lisa punktis 3 sätestatud telgedele langeva lubatud täismassi piirnormidele.

Alternatiivkütusega töötavate või heiteta sõidukite puhul vajalik lisamass määratakse kindlaks kõnealuse sõiduki tüübikinnituse käigus tootja poolt esitatavate dokumentide alusel. Nimetatud lisamass tuleb märkida ametlikul tõendil, mida nõutakse kooskõlas artikliga 6.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10h vastu delegeeritud õigusakte, et ajakohastada käesoleva direktiivi kohaldamiseks nende artiklis 2 osutatud alternatiivkütuste loetelu, mis eeldavad lisamassi. On eriti oluline, et komisjon järgiks oma tavapärast praktikat ning konsulteeriks enne kõnealuste delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist ekspertidega, sealhulgas liikmesriikide ekspertidega.“

3) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) punktide 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 ja 2.2.4 teise veergu lisatakse järgmine lõik:

„Veokikombinatsioonide, sealhulgas alternatiivkütusega töötavate või heitevabade sõidukite puhul suurendatakse käesolevas jaos sätestatud lubatud täismassi alternatiivse kütuse või heiteta tehnoloogialahenduse lisamassi võrra, vastavalt maksimaalselt ühe või kahe tonni ulatuses.”;

- b) punkti 2.3.1 teise veergu lisatakse järgmine lõik:

„Heiteta sõidukid: 18-tonnist lubatud täismassi suurendatakse heiteta tehnoloogialahenduse lisamassi võrra maksimaalselt kahe tonni ulatuses.“;

- c) punkti 2.3.2 kolmandasse veergu lisatakse järgmine lõik:

„Kolmeteljelised heiteta sõidukid: 25-tonnist või 26-tonnist (kui igal veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni) lubatud täismassi suurendatakse heiteta tehnoloogialahenduse lisamassi võrra maksimaalselt kahe tonni ulatuses.“;

- d) punkti 2.4 kolmandasse veergu lisatakse järgmine lõik:

„Kolmeteljelised liigendbussid, mis on heiteta sõidukid: 28-tonnist lubatud täismassi suurendatakse heiteta tehnoloogialahenduse lisamassi võrra maksimaalselt kahe tonni ulatuses.“

Artikkel 21

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I LISA

Keskmine CO₂-eriheide, CO₂-eriheite sihttasemed ja ülemäärased CO₂ heitkogused

1. VEOKITE ALLRÜHMAD

Iga uus raskeveok liigitatakse ühte tabelis 1 määratletud veokite allrühma kooskõlas kõnealuses tabelis esitatud tingimustega.

Tabel 1 – Veokite allrühmad (sg)

Raskeveokid	Kabiini tüüp	Mootori võimsus	Veokite allrühm (sg)
Jäiga kerega veoautod telgede arvuga 4x2 ja suurima tehniliselt lubatud täismassiga > 16 tonni	Kõik	<170 kW	4-UD
	Päevakabiin	≥170 kW	4-RD
	Magamiskabiin	≥170 kW ja <265 kW	
	Magamiskabiin	≥265 kW	4-LH
Jäiga kerega veoautod telgede arvuga 6x2	Päevakabiin	Kõik	9-RD
	Magamiskabiin		9-LH
Sadulvedukid telgede arvuga 4x2 ja suurima tehniliselt lubatud täismassiga > 16 tonni	Päevakabiin	Kõik	5-RD
	Magamiskabiin	< 265 kW	
	Magamiskabiin	≥ 265 kW	5-LH
Sadulvedukid telgede arvuga 6x2	Päevakabiin	Kõik	10-RD
	Magamiskabiin		10-LH

„Magamiskabiin“ – kabiin, millel on juhiistme taga magamiseks ette nähtud ruum kooskõlas määrusega (EL) 2018/956.

„Päevakabiin“ – muud tüüpi kabiin kui magamiskabiin.

Kui uut raskeveokit ei ole võimalik ühtegi veokite allrühma liigitada, kuna puudub teave kabiini tüübi või mootori võimsuse kohta, liigitatakse see pikamaaveokite allrühma vastavalt šassii tüübile (jäiga kerega veoauto või sadulveduk) ja telgede arvule (4x2 või 6x2).

Kui uus raskeveok liigitatakse veokite allrühma 4-UD, kuid punktis 2.1 esitatud tabeli 2 kohaste kasutusotstarvete UDL või UDR kohta puuduvad CO₂-heite andmed g/km-tes, liigitatakse uus raskeveok veokite allrühma 4-RD.

2. TOOTJA KESKMINE CO₂-ERIHEIDE

2.1. Uue raskeveoki CO₂-eriheide

Veokite allrühma (*sg*) liigitatava uue raskeveoki (*v*) CO₂-eriheide g/km (*CO_{2v}*) arvutatakse järgmise valemi alusel:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

kus:

$\sum mp$ kõigi tabelis 2 loetletud kasutusotstarvete (*mp*) summa;

sg veokite allrühm, millesse uus raskeveok (*v*) on käesoleva lisa punkti 1 kohaselt liigitatud;

$W_{sg,mp}$ tabelis 2 märgitud kasutusotstarbe osatähtsus;

$CO_{2v,mp}$ uue raskeveoki (*v*) CO₂-heide g/km, mis on kasutusotstarbe (*mp*) jaoks kindlaks tehtud ja millest on teatatud kooskõlas määrusega (EL) 2018/956.

Heiteta raskeveokite CO₂-eriheiteks määratakse 0 g CO₂/km.

Eriotstarbelise veoki CO₂-eriheide on määruse (EL) 2018/956 kohaselt teatatud keskmine CO₂-heide g/km.

Tabel 2 - Kasutusotstarvete osatähtsused ($W_{sg,mp}$)

Veokite allrühm (sg)	Kasutusotstarve ¹ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Kasutusotstarvete määratlused

RDL	Piirkondlik vedu, väike kandevõime
RDR	Piirkondlik vedu, tüüpiline kandevõime
LHL	Pikamaavedu, väike kandevõime
LHR	Pikamaavedu, tüüpiline kandevõime
UDL	Asulasisene vedu, väike kandevõime
UDR	Asulasisene vedu, tüüpiline kandevõime
REL	Piirkondlik vedu (EMS), väike kandevõime
RER	Piirkondlik vedu (EMS), tüüpiline kandevõime
LEL	Pikamaavedu (EMS), väike kandevõime
LER	Pikamaavedu (EMS), tüüpiline kandevõime

2.2. Kõigi ühte veokite allrühma kuuluvate uute raskeveokite keskmine CO₂-eriheide tootja kohta

Ühte veokite allrühma (*sg*) kuuluvate kõigi uute raskeveokite keskmine CO₂-eriheide g/tkm-tes (*avgCO2_{sg}*) arvutatakse iga tootja ja iga aruandlusperioodi kohta järgmiselt:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

kus:

$\sum v$ kõigi ühte veokite allrühma (*sg*) kuuluvate ühe tootja uute raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, summa kooskõlas artikli 4 esimese lõigu punktiga a;

CO_{2v} uue raskeveoki (*v*) CO₂-eriheide, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;

V_{sg} ühte veokite allrühma (*sg*) kuuluvate ühe tootja uute raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, arv kooskõlas artikli 4 esimese lõigu punktiga a;

PL_{sg} ühte veokite allrühma (*sg*) kuuluvate veokite keskmine kandevõime, mis on kindlaks määratud punktis 2.5.

2.3. Artiklis 5 osutatud heiteta ja vähese heite koefitsent

2.3.1 Aruandlusperioodid 2019–2024

Artiklis 5 osutatud heiteta ja vähese heite koefitsent (ZLEV) arvutatakse iga tootja ja iga aruandlusperioodi (2019–2024) kohta järgmiselt:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \text{ kusjuures miinimum on } 0,97$$

kus:

V ühe tootja artikli 2 lõike 1 esimese lõigu kohaste omadustega uute raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, arv kooskõlas artikli 4 esimese lõigu punktiga a;

V_{conv} ühe tootja artikli 2 lõike 1 esimese lõigu kohaste omadustega uute raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, arv kooskõlas artikli 4 esimese lõigu punktiga a, miinus heiteta ja vähese heitega raskeveokite arv;

V_{zlev} V_{in} ja V_{out} summa;

kus:

$$V_{in} = \sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$$

Σ_v kõigi artikli 2 lõike 1 esimese lõigu kohaste omadustega uute heiteta ja vähese heitega raskeveokite summa;

CO_{2v} heiteta ja vähese heitega raskeveoki (v) CO_2 -eriheide g/km-tes, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;

LET_{sg} madala heite künnisväärtus veokite allrühmas (sg), millesse veok (v) kuulub, määratuna vastavalt punktile 2.3.3;

V_{out} artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud uute registreeritud heiteta raskeveokite koguarv korrutatuna kahega, kusjuures näitaja V_{conv} maksimaalne osakaal on 1,5 %.

2.3.2 Aruandlusperioodid alates 2025. aastast

Artiklis 5 osutatud heiteta ja vähese heite koefitsient ($ZLEV$) arvutatakse iga tootja ja iga aruandlusperioodi kohta järgmiselt:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1 või väiksem kui 0,97; sellisel juhul sätestatakse koefitsendiks $ZLEV$ vastavalt kas 1 või 0,97,

kus:

$x = 0,02$

$y = (V_{in} + V_{out}) / V_{total}$, kus:

Vin artikli 2 lõike 1 esimese lõigu kohaste omadustega heiteta ja vähese heitega uute registreeritud raskeveokite koguarv, kusjuures igaüht neist arvestatakse ZLEV-spetsiifilisena (ZLEVspecific) vastavalt järgnevale valemile:

$$\text{ZLEVspecific} = 1 - (\text{CO2}_v / \text{LET}_{sg})$$

kus:

CO2_v heiteta ja vähese heitega raskeveoki (v) CO_2 -eriheide g/km-tes, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;

LET_{sg} madala heite künnisväärtus allrühmas (sg), millesse veok (v) kuulub, määratuna vastavalt punktile 2.3.3;

Vout artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud uute registreeritud heiteta raskeveokite koguarv, kusjuures näitaja Vtotal maksimaalne osakaal on 0,035;

Vtotal tootja uute registreeritud raskeveokite koguarv antud aruandlusperioodil.

Kui V_{in}/V_{total} on väiksem kui 0,0075, määratakse koefitsendiks ZLEV 1.

2.3.3 Madala heite künnisväärtus

Madala heite künnisväärtus LET_{sg} veokite allrühmas (sg) määratakse kindlaks järgmiselt:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

kus:

$rCO2_{sg}$ veokite allrühma (sg) CO_2 -võrdlusheide, mis on kindlaks määratud punktis 3;

PL_{sg} ühte veokite allrühma (sg) kuuluvate veokite keskmine kandevõime, mis on kindlaks määratud punktis 2.5.

2.4. Tootja uute raskeveokite osakaal igas veokite allrühmas

Iga tootja uute raskeveokite osakaal ($share_{sg}$) veokite allrühmas (sg) arvutatakse iga aruandlusperioodi kohta järgmiselt:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

kus:

V_{sg} ühte veokite allrühma (sg) kuuluvate ühe tootja uute raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, arv kooskõlas artikli 4 esimese lõigu punktiga a;

V ühe tootja uute raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, arv kooskõlas artikli 4 esimese lõigu punktiga a.

2.5. Kõigi ühte veokite allrühma kuuluvate veokite keskmise kandevõime väärtused

Ühte veokite allrühma (sg) kuuluva veoki keskmise kandevõime (PL_{sg}) väärtused arvutatakse järgmiselt:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

kus:

Σ_{mp} kõigi kasutusotstarvete (mp) summa;

$W_{sg,mp}$ punktis 2.1 esitatud tabelis 2 märgitud kasutusotstarbe osatähtsus;

$PL_{sg,mp}$ ühte veokite allrühma (sg) kuuluvatele veokitele kasutusotstarbe (mp) alusel määratud kandevõime väärtus, mis on esitatud tabelis 3.

Tabel 3 - Kandevoime väärtused ($PL_{sg, mp}$) (tonnides)

Veokite allrühm (sg)	Kasutusotstarve ¹ (mp)									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Vt punktis 2.1 esitatud tabeli 2 all esitatud kasutusotstarvete määratlusi.

2.6. Läbisõidu ja kandevoime osatähtsuse tegur

Veokite allrühma (sg) läbisõidu ja kandevoime osatähtsuse tegur (MPW_{sg}) on veokite allrühma (sg) jaoks tabelis 4 kindlaks määratud aastase läbisõidu ja punktis 2.5 esitatud tabelis 3 kindlaks määratud kandevoime väärtuse korrutis, mis on normaliseeritud veokite allrühma 5-LH vastavaks väärtuseks ja mis arvutatakse järgmiselt:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

kus:

AM_{sg} vastava veokite allrühma veokite jaoks tabelis 4 kindlaks määratud keskmine aastane läbisõit;

AM_{5-LH} veokite allrühma 5-LH jaoks tabelis 4 kindlaks määratud aastane läbisõit;

PL_{sg} keskmise kandevõime väärtus, mis on kindlaks määratud punktis 2.5;

PL_{5-LH} veokite allrühma 5-LH keskmise kandevõime väärtus, mis on kindlaks määratud punktis 2.5.

Tabel 4 - Aastane läbisõit

Veokite allrühm (sg)	Aastane läbisõit AM_{sg} (kilomeetrites)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7. Artiklis 4 osutatud tootja keskmine CO₂-eriheide (g/tkm)

Keskmine CO₂-eriheide g/tkm-tes (*CO2*) arvutatakse iga tootja ja iga aruandlusperioodi kohta järgmiselt:

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

kus:

$\sum_{sg}$ kõigi veokite allrühmade summa;

ZLEV heiteta ja vähese heite tegur, mis on kindlaks määratud punktis 2.3;

share_{sg} uute raskeveokite osakaal veokite allrühmas, mis on kindlaks määratud punktis 2.4;

MPW_{sg} läbisõidu ja kandevõime osatähtsuse tegur, mis on kindlaks määratud punktis 2.6;

avgCO2_{sg} keskmine CO₂-eriheide g/tkm, mis on kindlaks määratud punktis 2.2.

3. ARTIKLI 1 TEISES LÕIGUS OSUTATUD CO₂-VÕRDLUSHEIDE

CO₂-võrdlusheide (rCO_{2sg}) arvutatakse iga veokite allrühma (sg) puhul kõigi tootjate kõigi võrdlusperioodi uute raskeveokite alusel järgmiselt:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v} / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

kus:

Σ_v kõigi ühte veokite allrühma (sg) kuuluvate võrdlusperioodil registreeritud uute raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, summa kooskõlas artikli 1 teise lõiguga;

CO_{2v} uue raskeveoki (v) CO₂-eriheide, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 2.1 ja mida on asjakohasel juhul kohandatud vastavalt II lisale;

rV_{sg} kõigi ühte veokite allrühma (sg) kuuluvate võrdlusperioodil registreeritud uute raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, koguarv kooskõlas artikli 1 teise lõiguga;

PL_{sg} ühte veokite allrühma (sg) kuuluvate veokite keskmine kandevõime, mis on kindlaks määratud punktis 2.5.

4. ARTIKLIS 6 OSUTATUD TOOTJA CO₂-ERIHEITE SIHTTASEMED

CO₂-eriheite sihttase (T) arvutatakse alates 1. juulist 2025 iga tootja ja iga aruandlusperioodi kohta järgmiselt:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

kus:

$\sum_{sg}$ kõigi veokite allrühmade summa;

$share_{sg}$ uute raskeveokite osakaal veokite allrühmas (sg), mis on kindlaks määratud punktis 2.4;

MPW_{sg} läbisõidu ja kandevõime osatähtsuse tegur, mis on kindlaks määratud punktis 2.6;

rf konkreetsel aruandlusperioodil kohaldatav CO₂-heite vähendamise eesmärk (protsentides);

$rCO2_{sg}$ CO₂-võrdlusheide, mis on kindlaks määratud punktis 3.

5. ARTIKLIS 7 OSUTATUD HEITEÜHIKUD JA HEITEVÕLAD

5.1. CO₂-heitkoguste vähendamise trajektoor heiteühikute jaoks

Iga tootja ja iga aasta (Y) aruandlusperioodi kohta ajavahemikul 2019–2030 määratakse CO₂-heitkoguste trajektoor (ET_Y) kindlaks järgmiselt:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

kus:

$\sum_{sg} (...)$ kõigi veokite allrühmade summa;

$share_{sg}$ uute raskeveokite osakaal veokite allrühmas (sg), mis on kindlaks määratud punktis 2.4;

MPW_{sg} läbisõidu ja kandevõime osatähtsuse tegur, mis on kindlaks määratud punktis 2.6;

$rCO2_{sg}$ CO₂-võrdlusheide, mis on kindlaks määratud punktis 3;

kus:

aastate (Y) aruandlusperioodide puhul ajavahemikul 2019–2025:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

aastate (Y) aruandlusperioodide puhul ajavahemikul 2026–2030:

$$R-ET_Y = (1 - rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

rf_{2025} ja rf_{2030} on vastavalt aastate 2025 ja 2030 aruandlusperioodide suhtes kohaldatavad CO₂-heite vähendamise eesmärgid (protsentides).

5.2. Iga aruandlusperioodi heiteühikud ja heitevõlad

Iga tootja ja iga aasta (Y) aruandlusperioodi kohta ajavahemikul 2019–2029 arvutatakse heiteühikud (cCO_{2Y}) ja heitevõlad (dCO_{2Y}) järgmiselt:

Kui $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \text{ ja}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

kui $CO_{2Y} > T_Y$ ajavahemikul 2025–2029:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \text{ ja}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

kõigil muudel juhtudel määratakse dCO_{2Y} ja cCO_{2Y} väärtuseks 0,

kus:

ET_Y aasta (Y) aruandlusperioodil tootja CO₂-heitkoguste vähendamise trajektoor, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.1;

$CO2_Y$ aasta (Y) aruandlusperioodil tootja keskmine CO₂-eriheide, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 2.7;

T_Y aasta (Y) aruandlusperioodil tootja CO₂-eriheite sihttase, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 4;

V_Y tootja uute raskeveokite arv aasta (Y) aruandlusperioodil, v.a eriotstarbelised veokid, kooskõlas artikli 4 esimese lõigu punktiga a.

5.3. Heitevõla piirmäär

Iga tootja kohta määratakse heitevõla piirmäär ($limCO_2$) kindlaks järgmiselt:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

kus:

T_{2025} aasta 2025 aruandlusperioodil tootja CO₂-eriheite sihttase, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 4;

V_{2025} tootja uute raskeveokite arv aasta 2025 aruandlusperioodil, v.a eriotstarbelised veokid, kooskõlas artikli 4 esimese lõigu punktiga a.

5.4. Enne 2025. aastat omandatud heiteühikud

Aasta 2025 aruandlusperioodil omandatud heitevõlgadest arvatakse maha summa ($redCO_2$), mis vastab enne kõnealust aruandlusperioodi omandatud heiteühikutele ja mis arvutatakse iga tootja kohta järgmiselt:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

kus:

$\min$ sulgudes esitatud kahe väärtuse miinimum;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ aastate (Y) aruandlusperioodide summa ajavahemikul 2019–2024;

dCO_{2025} aasta 2025 aruandlusperioodi heitevõlad, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.2;

cCO_{2Y} aasta (Y) aruandlusperioodi heiteühikud, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.2.

6. ARTIKLI 8 LÕIKES 2 OSUTATUD TOOTJA ÜLEMÄÄRANE HEIDE

Alates 2025. aastast arvutatakse iga tootja ja iga aruandlusperioodi ülemäärase heite ($exeCO2_Y$) väärtus järgmiselt, kui väärtus on positiivne:

Aasta 2025 aruandlusperioodi puhul

$$exeCO2_{2025} = dCO2_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO2_Y - limCO2$$

Aastate (Y) aruandlusperioodide puhul ajavahemikul 2026–2028

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2_J - redCO2 - limCO2$$

Aasta 2029 aruandlusperioodi puhul

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

Aasta 2030 ja sellele järgnevate aastate (Y) aruandlusperioodide puhul

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

kus

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ aastate (Y) aruandlusperioodide summa ajavahemikul 2019–2025;

$\sum_{I=2025}^Y$ aastate (I) aruandlusperioodide summa ajavahemikul 2025–Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ aastate (J) aruandlusperioodide summa ajavahemikul 2025–(Y–1);

$\sum_{J=2025}^{2028}$ aastate (J) aruandlusperioodide summa ajavahemikul 2025–2028;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ aastate (I) aruandlusperioodide summa ajavahemikul 2025–2029;

$dCO2_Y$ aasta (Y) aruandlusperioodil heitevõlad, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.2;

$cCO2_Y$ aasta (Y) aruandlusperioodil heiteühikud, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.2;

$limCO2$ heitevõla piirmäär, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.3;

$redCO2$ aasta 2025 aruandlusperioodi heitevõlgade mahaarvamine kooskõlas punktiga 5.4.

Kõigil muudel juhtudel määratakse ülemäärase CO₂-heite ($exeCO2_Y$) väärtuseks 0.

II LISA

Kohandamine

1. ARTIKLI 14 LÕIKE 1 PUNKTIS C OSUTATUD KANDEVÕIME KOHANDAMISE TEGURID

Kui artikli 11 lõike 2 punktis a ei ole sätestatud teisiti, kasutatakse artikli 1 teises lõigus osutatud CO₂-võrdlusheite arvutamisel kasutusotstarbe osatähtsusi ja kandevoime väärtusi, mida kohaldatakse aruandlusperioodil, mil artikli 14 lõike 1 punktis c osutatud muudatused jõustuvad kõigi uute raskeveokite suhtes, ning I lisa punktis 2.1 esitatud tabelis 2 osutatud kasutusotstarbe (*mp*) jaoks kindlaks määratud raskeveoki (*v*) CO₂-heidet g/km kohandatakse järgmiselt:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

kus:

sg sõidukite allrühm, kuhu veok (*v*) kuulub;

CO2(RP)_{v,mp} veoki (*v*) CO₂-eriheide g/km, mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe (*mp*) alusel ja mis põhineb võrdlusperioodi seireandmetel, mis tuleb esitada kooskõlas määrusega (EL) 2018/956;

$PL(RP)_{sg, mp}$ kandevõime väärtus, mis määrati ühte veokite allrühma (*sg*) kuuluvale veokile (*v*) kasutusotstarbe (*mp*) alusel võrdlusperioodil kooskõlas I lisa punktis 2.5 esitatud tabeliga 3, et teha kindlaks võrdlusperioodi seireandmed, mis tuleb esitada kooskõlas määrusega (EL) 2018/956;

$PL_{sg, mp}$ kandevõime väärtus, mis on määratud ühte veokite allrühma (*sg*) kuuluvatele veokitele kasutusotstarbe (*mp*) alusel sel aruandlusperioodil, mil artikli 14 lõike 1 punktis c osutatud muudatused jõustuvad kõigi uute raskeveokite suhtes, kooskõlas I lisa punktis 2.5 esitatud tabeliga 3;

$PLa_{sg, mp}$ tabelis 5 kindlaks määratud kandevõime kohandamise tegur.

Tabel 5 - Kandevõime kohandamise tegurid $PLa_{sg, mp}$

$PLa_{sg, mp}$ (1/tonnides)		Kasutusotstarve (mp) ¹				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Veokite allrühm (sg)	4-UD	0,026	Ei kohaldata	0,015	Ei kohaldata	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
	10-LH					

¹ Vt I lisa punktis 2.1. esitatud kasutusotstarvete määratlusi.

2. ARTIKLI 11 LÕIKE 2 PUNKTIS B OSUTATUD KOHANDUSTEGURID

Vastavalt artikli 11 lõike 2 punktis b sätestatule kasutatakse artikli 1 teises lõigus osutatud CO₂-võrdlusheite arvutamisel kasutusotstarbe osatähtsusi ja kandevõime väärtusi, mida kohaldatakse aruandlusperioodil, mil artikli 14 lõike 1 punktis c osutatud muudatused jõustuvad kõigi uute raskeveokite suhtes, ning I lisa punktis 2.1 osutatud kasutusotstarbe (*mp*) jaoks kindlaks määratud raskeveoki (*v*) CO₂-heidet g/km kohandatakse järgmiselt:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(RP)_{r,mp})$$

kus:

$\sum_r$ kõigi veokite allrühma (*sg*) esindavate veokite (*r*) summa;

sg veokite allrühm, kuhu veok (*v*) kuulub;

s_{r,sg} esindava veoki (*r*) statistiline osatähtsus veokite allrühmas (*sg*);

CO2(RP)_{v,mp} veoki (*v*) CO₂-eriheide g/km, mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe (*mp*) alusel ja mis põhineb võrdlusperioodi seireandmetel, mis tuleb esitada kooskõlas määrusega (EL) 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$ esindava veoki (r) CO₂-eriheide g/km, mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe (mp) alusel vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele sellel võrdlusperioodil, mil määrati kindlaks $CO_2(RP)_{v,mp}$;

$CO_{2r,mp}$ esindava veoki (r) CO₂-eriheide, mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe (mp) alusel vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele sellel aruandlusperioodil, mil käesoleva määruse artikli 14 lõikes 2 osutatud muudatused jõustuvad kõigi uute raskeveokite suhtes.

Esindav veok (r) määratakse kindlaks käesoleva määruse artikli 14 lõikes 3 osutatud metoodika kohaselt.
