



Brüssel, 10. oktoober 2023
(OR. en)

13843/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0042(COD)

CLIMA 450
ENV 1086
TRANS 400
MI 823
CODEC 1780

MÄRKUS

Saatja:	Alaliste esindajate komitee (COREPER I)
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	13361/23 + COR 1
Komisjoni dok nr:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242 seoses uute raskeveokite CO ₂ -heite normide karmistamisega ja aruandekohustuste lõimimisega ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956 – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 14. veebruaril 2023 Euroopa Parlamendile ja nõukogule uute raskeveokite CO₂-heite normide karmistamise määruse läbivaatamise ettepaneku¹.

¹ Dok 6539/23 + ADD1–ADD5.

2. Ettepaneku eesmärk on aidata kaasa liidu kliimaeesmärkide saavutamisele, kehtestades uued rangemad CO₂-heite vähendamise eesmärgid uutele raskeveokitele 2030. aastaks (30 %-lt 45 %-le), 2035. aastaks (65 %) ja 2040. aastaks (90 %) ning laiendades määruse kohaldamisala, hõlmates lisaks veoautodele ka bussid ja haagised. Samuti on selle eesmärk stimuleerida heiteta sõidukite osakaalu suurendamist kogu liidu raskeveokipargis, tagades samal ajal sektori innovatsiooni ja konkurentsivõime kindlustamise ja tugevdamise.
3. Euroopa Parlamendis määrati keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni (ENVI) nimel ettepaneku raportööriks Bas Eickhout (Verts/ALE, NL). ENVI-komisjon võtab oma raporti eeldatavasti vastu 23.–24. oktoobril 2023, millele järgneb täiskogu hääletus 2023. aasta novembri teises pooles.
4. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee esitas oma arvamuse 12. juulil 2023. Regioonide Komitee otsustas 10. mail 2023 arvamust mitte esitada.
5. Nõukogu pidas 20. juuni 2023. aasta istungil ettepaneku üle poliitilise mõttevahetuse. Töörühma tasandil jätkas eesistujariik Hispaania ettepaneku läbivaatamist keskkonna töörühma kolmel koosolekul. Viimasel koosolekul 28. septembril 2023 vaatas töörühm läbi kolmanda eesistujariigi muudetud kompromissteksti².
6. Alaliste esindajate komitee (COREPER) vaatas 4. oktoobril 2023 ettepaneku läbi, tuginedes eesistujariigi neljandale kompromisstekstile,³ milles säilitati komisjoni ettepaneku põhielemendid ja esitati mitu piiratud kohandust.
7. Eesistujariigi viimane kompromisstekst on esitatud käesoleva märkuse lisas.

² Dok 13240/23.

³ Dok 13361/23 + COR1.

II. EESISTUJARIIGI KOMPROMISSTEKSTI PÕHIELEMENDID

8. Eesistujariik säilitab komisjoni ettepaneku 2030., 2035. ja 2040. aasta peamiste eesmärkide (artikkel 3a) osas ning eelmistes kompromisstekstides tehtud peamised muudatusettepanekud järgmiselt:
- alandada CO₂-heite künnist heiteta sõiduki määratluses (artikli 3 punkt 11);
 - võtta arvesse eriti raskete autorongide eripära (artikli 3 punkt 24, artikkel 14, IV lisa, põhjendused);
 - vähendada poolhaagiste sihttaset 15 %-lt 7,5 %-le (1. lisa punkt 4.3.1);
 - jätta välja piiratud osakaalu puudutav erand 2030. aastaks seatud 100 % heiteta linnabusside eesmärgist (artikkel 3b);
 - vabastada linnadevahelised bussid 2030. aastaks seatud 100 % heiteta linnabusside eesmärgist (I lisa punktid 4.2 ja 4.3.1);
 - laiendada määruse kohaldamisala kahe raskeveokikategooria heiteta sõidukitele (1. lisa punkt 1.1.1);
 - võtta arvesse raskeveokite CO₂-heite normide läbivaatamise mõju selliste sõidukite käitamisele kolmandates riikides (põhjendus 12);
 - tugevdada läbivaatamisklauslit mitme sättega, mis käsitlevad muu hulgas linnabusside heitevabaduseesmärki (artikkel 15);
 - selgitada täiendavalt linnabusside riigihankemenetlustes tarnekindlusega seotud hindamiskriteeriume, et lihtsustada rakendamist avaliku sektori asutuste poolt ja tagada õiguskindlus (artikkel 3c, põhjendused);
 - muuta määrust (EL) 2018/858 tüübikinnituse kohta, sealhulgas e-haagiste osas (artikkel 2a).

III. ÜLEVAADE OLUKORRAST

9. Seni peetud arutelude põhjal on eesistujariik säilitanud eelmises kompromissettepanekus soovitatud muudatused ning teinud ettepaneku muuta artiklit 15 raskeveokite CO₂-heite norme käsitleva määruse ettepaneku läbivaatamise kohta, et tuua läbivaatamise aeg 2028. aastalt 2027. aastale⁴. Eesistujariik leiab, et tema viimane kompromisstekst loob tasakaalu delegatsioonide erinevate seisukohtade vahel.

IV. JÄRELDUSED

10. Nõukogul (keskkond) palutakse lahendamata küsimused lahendada ja leppida oma 16. oktoobri 2023. aasta istungil kokku üldises lähenemisviisis, tuginedes käesoleva märkuse lisas esitatud tekstile⁵. Üldine lähenemisviis on nõukogu volitus seadusandliku tavamenetluse raames toimuvateks läbirääkimisteks Euroopa Parlamendiga.

⁴ Lisaks on riigihankemenetlusi käsitleva artikli 3c lõikes 1 tehtud tehnilist laadi parandus, et lisada teksti (artikli 3c lõike 1 read 7–8) taas viide „tegutsedes kooskõlas“, mis oli eelmises kompromisstekstis ekslikult välja jäetud.

⁵ Uus tekst on **paksus allajoonitud kirjas** ning uus välja jäetud tekst on asendatud nurksulgudega ([...]).

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242 seoses uute raskeveokite CO₂-heite normide karmistamisega ja aruandekohustuste lõimimisega ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956 ja muudetakse määrust (EL) 2018/858

(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,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

¹ ELT C [...], [...], lk [...].

² ELT C [...], [...], lk [...].

- (1) Kliima- ja keskkonnaprobleemide lahendamine ning 2015. aasta detsembris ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kliimakokkuleppe³ eesmärkide saavutamine on kesksel kohal komisjoni teatises „Euroopa roheline kokkulepe[...]”⁴. Võttes arvesse COVID-19 pandeemia väga tugevat mõju liidu kodanike tervisele ja majanduslikule heaolule, on Euroopa roheline kokkuleppe vajalikkus ja väärtus üksnes kasvanud.
- (2) Euroopa rohelises kokkuleppes on esitatud ulatuslikud üksteist vastastikku tugevdavad meetmed ja algatused, mille eesmärk on saavutada liidus 2050. aastaks kliimanetraalsus, ning uus majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Samuti on selle eesmärk kaitsta, säilitada ja suurendada liidu looduskapitali ning kaitsta kodanike tervist ja heaolu keskkonnaga seotud ohtude ja mõju eest. Samas mõjutab [...]see üleminek naisi ja mehi erinevalt ning avaldab eriti suurt mõju teatavatele ebasoodsas olukorras olevatele rühmadele, nagu eakamad inimesed, puuetega inimesed ja rassilise või etnilise vähemuse taustaga inimesed. Seepärast tuleb tagada, et üleminek oleks õiglane ja kaasav, nii et kedagi ei jäetaks kõrvale.
- (3) 17. detsembril 2020 ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni sekretariaadile esitatud ajakohastatud riiklikult kindlaksmääratud panuses kohustus liit vähendama 2030. aastaks liidu kogu majandust hõlmavat kasvuhoonegaaside netoheidet võrreldes 1990. aasta tasemega vähemalt 55 %[...].

³ ELT L 282, 19.10.2016, lk 4.

⁴ [...]

- (4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2021/1119⁵ sätestas [...]liit oma õigusaktiga eesmärgi saavutada 2050. aastaks kogu majanduses kliimanetraalsus. [...]Kõnealuse määrusega kehtestatakse ka [...]liidu jaoks siduv eesmärk vähendada [...]liidusisest kasvuhoonegaaside netoheidet (heide pärast seotud koguste mahaarvamist) 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.
- (5) Kõik majandussektorid, sealhulgas maanteetranspordisektor, peaksid heite vähendamisele kaasa aitama.
- (6) [...]Komisjoni poolt 2021. aastal [...]ettepandud õigusaktide paketi „Eesmärk 55“ siht on kehtestada kasvuhoonegaaside netoheidete vähendamise eesmärk 2030. aastaks. See hõlmab mitmesuguseid poliitikavaldkondi. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1242⁶ läbivaatamine on kõnealuse seadusandliku paketi lahutamatu osa.
- (7) Komisjon visandas 18. mail 2022 esitatud [...]teatises „Kava „REPowerEU““⁷ kava, mille eesmärk on muuta liit aegsasti enne käesoleva kümnendi lõppu sõltumatuks Venemaa fossiilkütustest. Teatises rõhutatakse muu hulgas seda, kui oluline on veelgi suurendada tõhusust ja vähendada fossiilkütuste kasutamist transpordisektoris, kus on fossiilkütuste asendamiseks võimalik kombineerida elektrifitseerimist ja taastuvallikatest toodetud vesiniku kasutamist.

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, 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 198, 25.7.2019, lk 202).

⁷ [...]

- (8) Selleks et aidata vähendada 2030. aastaks [...]kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja järgida seejuures energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet, on vaja karmistada määruses (EL) 2019/1242 raskeveokite jaoks sätestatud CO₂-heitte vähendamise nõudeid[...]. Samuti tuleb ette näha selge tee heitte edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsuse eesmärk.
- (9) Rangemad CO₂-heitte vähendamise nõuded peaksid soodustama heiteta raskeveokite kasutuselevõttu liidu turul, millega tekib kasu kasutajatele ja kodanikele õhukvaliteedi ja energiasäästu seisukohast ning tagatakse jätkuv innovatsioon autotööstuse väärtusahelas. Heiteta raskeveokite hulka kuuluvad praegu akutoitega elektrisõidukid ning kütuseelemendiga ja muud vesinikkütusega töötavad sõidukid, ning uuendusliku tehnoloogia väljatöötamine [...]jätkub[...].
- (10) [...]Uutele raskeveokitele tuleks kehtestada uued rangemad CO₂-heitte vähendamise eesmärgid alates 2030. aastast. Need eesmärgid tuleks kehtestada tasemel, mis annab tugeva signaali liidu turul heiteta raskeveokite kasutuselevõtu kiirendamiseks ja heitevaba tehnoloogia valdkonnas innovatsiooni kulutõhusaks stimuleerimiseks.

- (11) Komisjoni 5. mai 2021. aasta teatise „2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda“ [...] ⁸ eesmärk on rohe- ja digipöörde juhiste koostamine koostöös tööstussektori, avaliku sektori asutuste, sotsiaalpartnerite ja muude sidusrühmadega. Seega töötatakse autotööstuse väärtusahelas toimuva üleminekuga seoses välja üleminekukava liikuvuse ökosüsteemi jaoks. Üleminekukavas [...] pööratakse erilist tähelepanu autotööstuse tarneahelas tegutsevatele väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele [...] ning sotsiaalpartneritega konsulteerimisele, sealhulgas liikmesriikide tasandil. [...] Samuti tuginetakse üleminekukavas Euroopa oskuste tegevuskavale, sealhulgas sellistele algatustele nagu oskuste pakt, et kaasata erasektor ja muud sidusrühmad rohe- ja digipöördega seonduvasse Euroopa tööjõu täiendus- ja ümberõppesse, ning talendiotsingumehhanismile, mis kuulub ELi piirkondades talentide rakendamist käsitleva algatuse raamesse. Üleminekukavas käsitletakse ka asjakohaseid Euroopa ja riikliku tasandi meetmeid ja stiimuleid, [...] et edendada heiteta sõidukite taskukohasust. Näiteks võib see sisaldada võimalust, et liikmesriigid saavad kasutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu⁹ määrusega (EL) 2023/955¹⁰ loodud kliimameetmete sotsiaalfondi, et aidata mikroettevõtjatel [...] soetada [...] heiteta veokeid. Komisjoni 1. veebruari 2023. aasta teatise „Rohelise kokkuleppe tööstuskava kliimaneutraalsuse ajastuks“[...] eesmärk on edendada Euroopa nullnetotööstuse konkurentsivõimet ja toetada kiiret üleminekut kliimaneutraalsusele. [...] Selle kavaga tahetakse luua keskkond, mis aitaks paremini suurendada [...] liidu suutlikkust luua tehnoloogiaid ja toota tooteid, mis aitavad saavutada netoheite puudumist ja on vajalikud liidu ambitsioonikate kliimaeesmärkide saavutamiseks.

⁸ [...]

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/955, millega luuakse kliimameetmete sotsiaalfond ja muudetakse määrust (EL) 2021/1060 (ELT L 130, 16.5.2023, lk 1).

- (12) Kogu liidu sõidukiparki hõlmavaid CO₂-heite vähendamise eesmärgi tuleb täiendada vajaliku laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtmisega, nagu on kirjeldatud [...] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2023/... alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta¹¹. On asjakohane kaaluda käesoleva määruse mõju ELis registreeritud uute raskeveokite kasutamise võimalusele väljaspool liitu, pidades silmas võimalikke taristupiiranguid kolmandates riikides.
- (13) Kliimaneutraalsusele üleminek nõuab märkimisväärseid investeeringuid [...] elektrivõrkudesse, sealhulgas nende võimsuse ja vastupidavuse parandamiseks, energia paremaks salvestamiseks ning täiendavate ühenduste tegemiseks. [...] Pidades silmas raskeveokitele 2030. aastaks käesoleva määrusega kehtestatud CO₂-heite vähendamise eesmärgi, [...] on heiteta raskeveokite osakaal kõigist teedel liikuvatest raskeveokitest ning sektori elektritarbimine endiselt piiratud. Seega on endiselt piiratud ka sellega seotud mõju elektrivõrgule.
- (14) Tootjatele tuleks võimaldada piisavat paindlikkust oma raskeveokite pargi järkjärgulisel kohandamisel, et tagada üleminek heiteta raskeveokitele kulutõhusal viisil. [...] Seepärast on asjakohane jätkata sihttasemete [...] suurendamist viieaastaste etappide kaupa.

¹¹ [...] Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrus (EL) 2023/..., milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL [...] (ELT L ...).

- (15) Kuna [...] kogu sõidukipargi struktuur on heterogeenne, ei ole võimalik täielikult prognoosida, kas [...] tehnoloogiline areng on kõigi nišikasutuste puhul piisavalt kiire tagamaks, et heiteta väljalasketoru tehnoloogia on elujõuline valik. See [...] võib hõlmata kaugvedusid raskeveokiga konkreetset tüüpi maastikul või konkreetsetes ilmastikutingimustes ning busse ja veoautosid kriitilise tähtsusega turva- ja ohutusrakendustes, mida heiteta väljalasketoru tehnoloogiaga teostada ei saa. [...] Sellised sõidukid [...] peaksid kogu raskeveokipargist moodustama piiratud osa. Neil kaalutlustel tuleks 2040. aasta CO₂-heite vähendamise eesmärgis jätta veidi ruumi, et võtta arvesse tehnoloogia arengut, [...] mis võib edaspidi toimuda.
- (15a) Selleks et vähendada õhusaastet linnades ning pakkuda tõhusaid ja säästvamaid transporditeenuseid, on eriti oluline käsitleda linnabusside heidet. Kuna selliste eesmärkide saavutamiseks on vajalik linnabusside kättesaadavus, on oluline selliste busside tarnekindlus, ning avaliku sektori hankijad peaksid kasutama artiklis 3c sätestatud riigihangete sätet, et määrata kindlaks tarnekindluse osakaal lepingu sõlmimisel.
- (16) Linnabusside ostmiseks või kasutamiseks riigihankelepingute sõlmimisel ning selliste busside kasutamist käsitlevate avaliku teenindamise lepingute sõlmimisel peaksid avaliku sektori hankijad kaaluma panust tarnekindluses seoses teatavate kriteeriumidega, mis peaksid hõlmama vähemalt ühte järgmistest: oluliste varuosade kättesaadavus, muutused tarneahelas või konkreetsed sertifitseerimis- või dokumenteerimise nõuded jne. Kolmandate riikide puhul, kellega liit ei ole mitmepoolselt ega kahepoolselt sõlminud lepingut, millega tagatakse liidu ettevõtjatele võrreldav ja tõhus juurdepääs kõnealuste kolmandate riikide turgudele (WPAga mitte ühinenud riigid), on võimalik arvesse võtta pakkumustes sisalduvate kolmandatest riikidest pärit toodete osakaalu, mis on kindlaks määratud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 952/2013.

- (16a) Artiklis 3c sätestatud tarnekindluse tagamise kohaldamine ei tohiks piirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/24/EL artikli 25 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL artiklite 43 ja 85 kohaldamist, ning avaliku sektori või võrgustikusektori hankijad peaksid järgima komisjoni 24. juuli 2019. aasta teatise „Suunised kolmandate riikide pakkujate ja kaupade osalemise kohta ELi hanketurul“ esitatud suuniseid [...].
- (17) Tulenevalt liidu sõidukipargi CO₂-heite vähendamise eesmärgi karmistamisest alates 2030. aastast peavad [...] tootjad tooma liidu turule oluliselt rohkem heiteta raskeveokeid. Seepärast ei täidaks heiteta ja vähese heitega raskeveokite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism enam oma algset eesmärki ja ohustaks määruse (EL) 2019/1242 tulemuslikkust. Seega tuleks heiteta ja vähese heitega raskeveokite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism alates [...] 2030. aastast kaotada.
- (18) Määruse (EL) 2019/1242 artikli 15 lõike 4 kohaselt hinnati võimalust suunata ülemäärase CO₂-heite eritasust saadav tulu sihtotstarbelisse fondi või asjaomasesse programmi ja jõuti järeldusele, et see suurendaks märkimisväärselt halduskoormust, kuid ei tooks üleminekuprotsessis autotööstusele otsest kasu. Seepärast tuleks ülemäärase CO₂-heite eritasust saadavat tulu jätkuvalt kajastada tuluna Euroopa Liidu üldeelarves, nagu on sätestatud määruse (EL) 2019/1242 artikli 8 lõikes 4.

- (19) Määruse (EL) 2019/1242 reguleerimiseset tuleks laiendada nii, et see hõlmaks ka käesoleva määrusega määrusesse (EL) 2019/1242 lõimitud seire- ja aruandluskohustust.
- (20) Määrust (EL) 2019/1242 tuleks muuta, nii et selle kohaldamisala oleks sama, mis Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusel (EL) 2018/956¹².

¹² 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) Nende raskeveokite puhul, mis ei kuulu sõidukite tüübikinnitust reguleerivate liidu õigusaktide kohaldamisalasse, näiteks põllumajandus- ja metsatraktorid, relvajõududele kasutamiseks projekteeritud ja ehitatud raskeveokid ning roomikmasinad, ei ole CO₂-heide kindlaks määratud ning seepärast ei pea need raskeveokid vastama käesoleva määrusega kehtestatud CO₂-heite vähendamise sihttasemetele. Samuti tuleks käesoleva määrusega kehtestatud CO₂-heite vähendamise sihttaseme järgimise kohustuse suhtes teha erand selliste tsiviilkaitses, tuletõrjes ja korrakaitsejõududes kasutamiseks ning kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks projekteeritud ja konstrueeritud või kohandatud raskeveokite puhul, mis on saanud vabatahtliku tüübikinnituse, et ei tekiks põhjust sellistele raskeveokitele edaspidi vabatahtlikku tüübikinnitust mitte anda, millel oleks negatiivne mõju ohutusele ja keskkonnale, välja arvatud juhul, kui tootja taotleb nende raskeveokite lisamist. Samuti peaks liikmesriikidel olema õigus [...] teha erand käesoleva määrusega kehtestatud CO₂-heite vähendamise sihttaseme järgimise kohustuse suhtes nende [...] raskeveokite puhul, mis ei ole spetsiaalselt projekteeritud tsiviilkaitses, tuletõrjes, korrakaitsejõududes, või relvajõududes kasutamiseks või kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks, kuid on selleks registreeritud, näiteks tavalised bussid, millega veetakse politseitöötajaid või kaitseväelasi; liikmesriik peaks kinnitama, et selline erand on [...] kooskõlas avalike huvidega. Teatavate tüübikinnitust omavate [...] raskeveokite rühmade puhul, mille puhul ei ole CO₂-heide tehnilistel põhjustel veel kindlaks tehtud, ei pea need raskeveokid järgima käesoleva määrusega kehtestatud CO₂-heite vähendamise sihttaseme järgimise kohustust. [...] Need on näiteks eriotstarbelised sõidukid, nagu liikurkraanad, mitmesuguseid hüdraulikaseadmeid kandvad sõidukid või erakorralisteks raskevedudeks ettenähtud sõidukid, maastikusõidukid nagu teatavad kaevandamisel, metsa- ja põllutööl kasutatavad raskeveokid, ning muud mittestandardse telgede konfiguratsiooniga raskeveokid, näiteks raskeveokid, millel on rohkem kui neli telge või rohkem kui kaks veotelge, väikebussid täismassiga alla 7,5 tonni ja väikeveokid täismassiga alla 5 tonni. Eriotstarbeliste veokite, näiteks prügiautode, kallurite ja betoonisegurautode puhul ei peaks endiselt erandina tootjate keskmist CO₂-eriheidet arvutama.

- (22) Kasutusele tuleks võtta teatavad määratlused, et ühtlustada määruse (EL) 2019/1242 terminoloogiat sõidukite tüübikinnitust käsitlevate õigusaktidega, eriti Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858¹³ ja komisjoni määrusega (EL) nr 2017/2400¹⁴.
- (23) Seoses uue raskeveokite ülekandmisega tootjate vahel ja erandi kehtestamisega raskeveokite väiketootjatele tuleks määrusesse (EL) 2019/1242 lisada termini „seotud üksuste rühm“ määratlus, järgides kergsõidukeid käsitlevas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/631¹⁵ kasutatud terminoloogiat.
- (24) Selleks et määrata kindlaks üksiktootjate kohustused, tuleks kogu liidu sõidukiparki hõlmavad, uute raskeveokite pargi jaoks määratud CO₂ -heite vähendamise eesmärgid teisendada selliste sõidukite allrühmade konkreetseteks heite vähendamise eesmärkideks, mida kirjeldatakse nende koosseisus olevate raskeveokite tehniliste omaduste alusel.
- (25) Kuna haagistega seotud CO₂-heitel on mootoriga raskeveokite üldisele CO₂-heitele ja energiakulule oluline mõju, tuleks kindlaks määrata vastavad CO₂ -heite vähendamise eesmärgid ka haagiste jaoks [...].

¹³ 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.

¹⁴ 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).

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

- (26) Kuna vastav allsektor on selleks tehniliselt valmis ning linnade õhu kvaliteet vajab parandamist, tuleks kehtestada heiteta linnabusside kohustuslik minimaalne osakaal.
- (27) Heiteta linnabusside kohustuslik minimaalne osakaal peaks kajastama ühiskondlikku vajadust taskukohase ühistranspordi järele, sealhulgas ka maapiirkondades. Sellise kohustusliku minimaalse osakaalu olemasolu peaks suurendama heiteta linnabusside pakkumist, millel oleks omakorda positiivne mõju soetamismaksumusele nii ostuhinna kui ka heiteta linnabusside omamise kogukulude seisukohast, sest [...] selliste linnabusside kasutamisega kaasneb kokkuhoid fossiilkütuste pealt. Linnabusside ühishange algatuse Clean Bus Platform kaudu võib selliste busside soetamismaksumust veelgi vähendada ning liikmesriigid saavad kasutada [...] kliimameetmete sotsiaalfondi, et toetada ebasoodsas olukorras olevaid elanikke soodsamate või tasuta ühistranspordipiletitega. Piirkondlike ja kaugbusside, sealhulgas maapiirkondades veoteenust osutavate busside suhtes kohaldatakse endiselt raskeveokite jaoks kehtestatud CO₂ -heite vähendamise eesmärgi. Kliimameetmete sotsiaalfondist saadav toetus võiks katta maapiirkondade spetsiifilisi vajadusi ja ennetada määruse (EL) 2023/955¹⁶ artikli 2 lõikes 2 määratletud liikuvusvaesust, sest toetusega saaks tagada juurdepääsu taskukohasele ühistranspordile.
- (28) Heiteta ja vähese heite koefitsiendi tuleks viimast korda kohaldada 2029. aasta aruandlusperioodil, sest seda ei peeta pärast nimetatud aega heiteta raskeveokite turulepääsu soodustava stiimulina vajalikuks.
- (29) Kuna ettenähtud nõuete täitjana tuleks käsitada pigem äriettevõtjaid, mitte juriidilisi isikuid, tuleks majanduslikult seotud tootjatel teatavais piires lubada raskeveokeid üksteisele üle kanda, et pidada [...] nende raskeveokite üle määruse (EL) 2019/1242 kohast arvestust.

¹⁶[...]

- (30) Selleks et tugevdada uue nullheitetehnoloogia väljatöötamist spetsialiseerunud väikestes ja keskmise suurusega ettevõtetes, peaks olema võimalik heiteta raskeveokeid üle kanda ka selliste üksuste vahel, mis ei ole omavahel seotud.
- (31) Selleks et vältida nõuete täitmisest tulenevaid ebaproportsionaalselt suuri kulusid [...] ning vähendada halduskoormust, tuleks raskeveokite [...] väiketootjatele, kes vastavad teatavatele õiguslikele nõuetele, teha erand CO₂-heitte vähendamise eesmärgi järgimise suhtes. Kuna nad peavad järgima määrusega (EL) 2019/1242 sätestatud aruandekohustusi, on olemas nende ettevõtjate jaoks asjakohane kontrollimehhanism.
- (32) Olemasolevat CO₂ mitmeaastaste arvestusühikute ja heitevõlgade süsteemi tuleks pikendada 2039. aastani, kuna CO₂-heitte vähendamise eesmärgid karmistuvad [...] pärast 2030. aastat kuni 2040. aastani ning nõuavad tootjate tulevikku suunatud tehnilist arengut selle perioodi jooksul.
- (33) Määruses (EL) 2019/1242 tuleks iga sõidukikategooria puhul selgelt sätestada, [...] kes on see tootja, kellele raskeveok tuleks omistada, ning võtta seejuures eriti arvesse eri struktuure M-kategooria raskeveokite puhul.
- (34) Seireandmete kontrollimise eeskirju tuleks kohaldada ka [...] võimalike tagantjärele tehtud vigade paranduste suhtes sellistes esitatud andmetes ja nendega tuleks reguleerida ka seda, kuidas komisjon peaks selliseid parandusi [...] kogu liidu sõidukiparki hõlmavate CO₂ -heitte vähendamise eesmärkide kehtestamisel käsitlema.
- (35) CO₂-võrdlusheitte hindamist tuleks muuta, et see hõlmaks ka hiljuti määruse 2019/1242 kohaldamisalasse lisatud veokite allrühmi.

- (36) See, et tootjad ja liikmesriigid teevad seiret ja esitavad vastavad andmed, on määruse (EL) 2019/1242 rakendamise oluline eeltingimus. [...] Määruse (EL) 2018/956 liitmine määrusega (EL) 2019/1242 peaks looma sünergiat ja võimaldama tõlgendada sätteid, võttes arvesse mõlema määruse eesmärke.
- (37) [...] Määruse (EL) 2018/956 seiret ja aruandlust käsitlevate sätete liitmisel määrusega (EL) 2019/1242 tuleks kasutada võimalust neid sätteid pisut muuta, võttes arvesse esimesel kahel määruse (EL) 2018/956 kohasel aruandlusperioodil saadud [...] kogemusi.
- (38) Arvestades asjaolu, et CO₂ -heite näitajaid ei määra enam kindlaks tootjad üksinda, tuleks raskeveokite CO₂-heite ja muude tehniliste andmete esitamise [...] kohustust laiendada tootjatelt ka nendele üksustele, kes teevad kindlaks raskeveokite näitajad kooskõlas määrusega (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2022/1362¹⁷. Esitatavad andmed peavad sisaldama tootja andmefaili.
- (39) Komisjonil tuleks lubada võtta arvesse tehnika arengut, kaubaveologistika väljakujunemist, näiteks mõnes liikmesriigis kasutatavaid eriti raskeid veokite kombinatsioone, käesoleva määruse kohaldamisest tulenevaid vajalikke kohandusi ja aluseks olevate tüübikinnitus käsitlevate õigusaktide muudatusi ning[...] tagada, et CO₂-heite vähendamise eesmärkide saavutamisse raskeveokipargi poolt antava panuse hindamiseks kasutatavate andmete suhtes kehtivad nõuded ning seire ja aruandlus oleksid asjakohased tulevikus, et uusi ja kõrgetasemelisi CO₂-heite vähendamise tehnoloogiaid käsitlevad andmed ja vastavuskontrolli teekatsetuste tulemuste andmed oleksid kättesaadavad ning et õhutakistuse väärtuse vahemikud oleksid vastavuses teavitamise ja võrreldavuse eesmärgiga, ning täiendada sätteid haldustrahvide kohta.

¹⁷ Komisjoni 1. augusti 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/1362, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveoahaagiste näitajate mõjuga mootorsõidukite CO₂ heitele, kütusekulule, energiatarbele ja heiteta sõiduulatusse ning millega muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2020/683 (ELT L 205, 5.8.2022, lk 145).

- (40) Seepärast tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, millega muudetakse sõidukite allrühmade määratlemise kriteeriume, sealhulgas lisatakse allrühm eriti raskes kombinatsioonis olevate veoautode jaoks, määratletakse eriotstarbelised veokid, käitamiskaugused eri tehnoloogiaga jõuseadmete puhul, kasutusotstarvete loetelu ja osatähtsus, kandevõime, reisijate arv, reisijate mass, suurim tehniliselt lubatud kandevõime, veokite allrühma suurim tehniliselt lubatud reisijate arv ja veoseruumi maht ning aastase läbisõidu väärtused, muudetakse andmete suhtes kehtivaid nõudeid ja käesoleva määruse lisades esitatud seire ja aruandluse korda, sätestatakse, milliseid andmeid liikmesriigid vastavuskontrolli teekatsetuste tulemuste seire tarbeks esitavad, muudetakse õhutakistuse väärtuse vahemikke ning määratakse kindlaks tootjatele määratavate haldustrahvide kriteeriumid, arvutamine ja kogumise meetod. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta [...] institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (41) Määrus (EL) 2018/956 tuleks tunnistada kehtetuks selliste [...] üleminekusätetega, mis võimaldavad käesoleva määruse jõustumise hetkel käimasoleva aruandlusperioodi lõpetada ja kogutud andmete järeltöötluste teha kõnealuse aruandlusperioodi alguses kohaldatud eeskirjade kohaselt. Seega tuleks käesolevat määrust kohaldada alates järgmise aruandlusperioodi algusest.

- (42) Kuna käesoleva määruse eesmärke, milleks on kogu liidu sõidukiparki hõlmavate raskeveokite CO₂-heite vähendamise muudetud eesmärkide kaudu edendada kasvuhoonegaaside heite vähendamist kulutõhusal ja majanduslikult tõhusal viisil, mis on kooskõlas kõnealuse kogu majandust hõlmava kasvuhoonegaaside netoheite vähendamise 2030. aasta eesmärgiga, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid meetme ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (43) Määrust (EL) 2019/1242 tuleks seepärast vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) 2019/1242 muutmine

Määrust (EL) 2019/1242 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimise eesmärk

1. Käesoleva määrusega [...] kehtestatakse uute raskeveokite CO₂ -heite normid. Need normid aitavad saavutada määruses (EL) 2023/857¹⁸ sätestatud liidu eesmärki vähendada oma kasvuhoonegaaside heidet ja Pariisi kokkuleppe¹⁹ eesmärke ning tagada siseturu nõuetekohane toimimine.
2. Käesolevas määruses sätestatakse [...] liidus registreeritud uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu aruandluse nõuded.“;

¹⁸ [...] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. aprilli 2023. aasta määrus (EL) 2023/857, millega muudetakse määrust (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning määrust (EL) 2018/1999 (ELT L 111, 26.4.2023, lk 1–14).

¹⁹ [...]

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse uute raskeveokite suhtes, mis on saanud määruse (EL) 2018/858 kohase tüübikinnituse või üksiksõiduki tüübikinnituse või millele on viidatud kõnealuse määruse artikli 2 lõikes 3 ning mis kuuluvad [...] järgmistesse sõidukikategooriatesse:

a) M₂ ja M₃;

b) N₁, N₂ ja N₃, tingimusel et sõidukid ei kuulu määruse (EL) 2019/631 kohaldamisalasse [...];

c) O₃ ja O₄.

Käesoleva määruse kohaldamisel nimetatakse esimeses lõigus osutatud sõidukeid raskeveokiteks [...]. Esimese lõigu punktis [...] a või b osutatud sõidukeid nimetatakse mootoriga raskeveokiteks.

Käesolevas määruses osutatud sõidukikategooriad on määruse (EL) 2018/858 artiklis 4 ja I lisas määratletud kategooriad.“;

b) lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

i) esimene lõik asendatakse järgmisega:

„2. Käesoleva määruse kohaldamisel käsitatakse lõikes 1 osutatud raskeveokeid uute raskeveokitena teataval aruandlusperioodil, kui sel aruandlusperioodil registreeritakse need liidus esimest korda ja neid ei ole väljaspool liitu varem registreeritud.“;

ii) lisatakse järgmine lõik:

„Lõiget 1 ei kohaldada raskeveokite suhtes, mis esimest korda registreeritakse kuni ühekuuliseks perioodiks ja üksnes transiidiks väljaspool liitu asuvasse riiki.“;

[...][...][...][...]

3) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

„1. „CO₂-võrdlusheide“ – igasse veokite allrühma kuuluvate kõigi uute raskeveokite keskmine CO₂-eriheide võrdlusperioodil määratuna vastavalt I lisa punktile 3;“;

b) lisatakse järgmised [...] punktid:

„3a) „aruandlusperiood“ – ajavahemik asjaomase aasta 1. juulist kuni järgmise aasta 30. juunini;

3b) „võrdlusperiood“ – teatava aasta aruandlusperiood, mille suhtes on käesoleva määrusega kindlaks määratud õiguslikud CO₂-heite vähendamiskohustused teatava sõidukite allrühma jaoks;“;

c) punkt 5 asendatakse järgmisega:

„5) „CO₂-eriheite sihttase“ – iga üksiku tootja CO₂-heite sihttase määratuna igal aastal eelneva aruandlusperioodi kohta vastavalt I lisa punktile 4;“;

d) punkt 9 asendatakse järgmisega:

„9) „eriotstarbeline veok“ – raskeveok, mis on ette nähtud eriotstarbeliseks kasutamiseks ja mis liikmesriigi esitatud vastavussertifikaadil oleva teabe kohaselt vastab I lisa punktis 1.2 esitatud kriteeriumidele;“;

e) punkt 10 jäetakse välja;

f) lisatakse järgmine punkt:

„andmete esitaja“ – üksus, kes vastutab komisjonile andmete esitamise eest;

[...];’

g) punkt 11 asendatakse järgmisega:

„11) „heiteta raskeveok“ – mis tahes järgmine sõiduk:

- a) mootoriga raskeveok, mille määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 kohaselt kindlaksmääratud CO₂-heide ei ületa [...] 3 g tonnkilomeetri kohta või [...] 1 g reisijakilomeetri kohta;
- b) sisepõlemismootoriga raskeveok või sellise sisepõlemismootoriga raskeveok, mis paiskab õhku vähem kui [...] 1 g CO₂/kWh, mis on kindlaks tehtud kooskõlas määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetega, või mis paiskab õhku vähem kui 1 g CO₂/km, mis on kindlaks tehtud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetega, tingimusel et CO₂-heidet ei ole määruse (EL) 2017/2400 kohaselt kindlaks määratud;

c) haagis, millel on aktiivselt selle veojõudu toetav seade ja millel ei ole sise põlemismootorit või millel on sise põlemismootor, mille CO₂-heide on alla [...] 1 g/kWh, mis on kindlaks tehtud kooskõlas määrusega (EÜ) nr 595/2009 ning selle rakendusmeetmetega või UNECE eeskirjaga nr 49.“;

h) punkt 12 asendatakse järgmisega:

„12) „vähese heitega raskeveok“ – muu kui heiteta raskeveok, mille CO₂-eriheide on väiksem kui pool kõigi sõidukite CO₂-võrdlusheitest veokite allrühmas, kuhu raskeveok kuulub, määratuna vastavalt I lisa punktile 2.3.4.“;

i) lisatakse järgmised CO₂punktid:

„15) „esimese etapi sõiduk“ – määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 22 määratletud esimese etapi sõiduk;

16) „raskeveoki esimese etapi sõiduk“ – esimese etapi sõiduk [...], mis aitab simulatsiooni teel määrata, milline kere üldtüüp vastab raskeveoki tegelikule keretüübile, võttes arvesse põhja (madal/kõrge) ja korruste (ühe-/kahekorruseline) konfiguratsioone ning muid asjakohaseid parameetreid;

17) „komplekteeritud sõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 26 määratletud komplekteeritud sõiduk;

18) „terviksõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 27 määratletud terviksõiduk;

19) „maastikusõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 2.1 [...] määratletud maastikusõiduk;

20) „eriotstarbeline sõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 31 määratletud eriotstarbeline sõiduk;

21) „eriotstarbeline maastikusõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 2.3.1 [...] määratletud eriotstarbeline maastikusõiduk;

22) „vastavussertifikaat“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 5 määratletud vastavussertifikaat;

23) „riigihankeleping“ – riigihankemenetluste kontekstis ja kui ei ole sätestatud teisiti, direktiivi 2014/24/EL artikli 2 lõike 1 punktis 5 sätestatud riigihankelepingud, direktiivi 2014/25/EL artikli 2 punktis 1 määratletud lepingud [...] ning direktiivi 2014/23/EL artikli 5 punktis 1 määratletud kontsessioon.“;

24) „eriti raske autorong“ – N3-kategooria sõiduk, mis sobib kasutamiseks autorongis ja millel on kolm või enam telge ja mille mootori nimivõimsus on vähemalt 400 kW ja seejuures on autorongi suurim tehniliselt lubatud mass üle 60 tonni;

j) lisatakse järgmine lõige:

„Käesoleva määruse kohaldamisel on „seotud tootjate rühm“ tootja ja temaga seotud ettevõtjad.

„Seotud ettevõtjad“ –

a) ettevõtjad, kelle puhul tootjal on otseselt või kaudselt:

i) õigus kasutada üle poole häältest; [...]

ii) õigus nimetada ametisse üle poole nõukogust, juhatusest või ettevõtjat seaduslikult esindava organi liikmetest; või

iii) õigus juhtida ettevõtja tegevust;

b) ettevõtjad, kellel [...] otseselt või kaudselt on tootja suhtes punktis a osutatud õigus või volitused;

c) ettevõtjad, kelle suhtes punktis b osutatud ettevõtjal on otseselt või kaudselt punktis a osutatud õigus [...] või volitused;

d) ettevõtjad, kelle suhtes tootjal koos ühe või mitme punktis a, b või c osutatud ettevõtjaga või kahel või enamal kõnealustes punktides osutatud ettevõtjal ühiselt on punktis a osutatud õigus [...] või volitused;

e) ettevõtjad, kelle puhul punktis a osutatud õigus [...] või volitused kuuluvad ühiselt tootjale või ühele või mitmele punktides a–d osutatud nendega seotud ettevõtjale ja ühele või mitmele kolmandale isikule.“;

4) Lisatakse järgmised artiklid [...]:

CO₂-heite vähendamise eesmärgid

1. Liidu uute mootoriga raskeveokite (välja arvatud eriotstarbelised sõidukid, maastikusõidukid, eriotstarbelised maastikusõidukid ja eriotstarbelised veokid) keskmist CO₂-heidet tuleb võrreldes 2019. aasta aruandlusperioodi keskmise CO₂-heitega protsentuaalselt vähendada järgmiselt:

a) veokite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH puhul 2025.–2029. aasta aruandlusperioodideks 15 % võrra,

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

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

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

2. Veokite allrühmad aitavad saavutada [...] lõikes 1 osutatud CO₂-heite vähendamise eesmäärke, kooskõlas I lisa punktiga 4.3.

3. Liidu uute haagistega seotud CO₂-heidet tuleb [...] vähendada kooskõlas I lisa punktiga 4.3.

4. Olenemata määruse (EL) 2017/2400 artikli 2 lõikest 3, ei kohaldata käesoleva artikli [...] lõigetega 1–3 kehtestatud CO₂-heite vähendamise eesmärgke määruse (EL) 2018/858 artikli 2 lõike 3 esimese lõigu punkti b kohaste tüübikinnitusega raskeveokite suhtes, välja arvatud juhul, kui tootja otsustab käesoleva määruse IV lisa B osa kohasel raskeveoki kohta aruande esitamisel neid raskeveokeid oma CO₂-eriheite ja sihttasemete arvutustes arvesse võtta.

5. Käesoleva artikli lõigetes 1–3 sätestatud CO₂-heite vähendamise eesmärgke ei kohaldata [...] raskeveokite suhtes, millele ei ole osutatud käesoleva artikli lõikes 4 ja mis on registreeritud tsiviilkaitstes, tuletõrjes, korrakaitsejõududes või relvajõududes kasutamiseks või kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks, kui liikmesriik teeb selle registreerimisel ja aruandluse käigus teatavaks, kinnitades seega IV lisa A osa kohaselt esitatud andmetes, et raskeveoki funktsiooni ei saa samaväärselt täita [...] heiteta raskeveoki abil ning seepärast on avalikes huvides registreerida selle funktsiooni täitmiseks sisepõlemismootoriga raskeveok.

Heiteta raskeveokite eesmärk linnabusside puhul

1. I lisa punktis 4.2 tabeli [...] neljandas veerus osutatud raskeveokitega (linnabussid) seoses peavad tootjad täitma kooskõlas I lisa punktis 4.3.2 esitatud nõude heiteta raskeveokite 100 % minimaalse osakaalu kohta nende uute raskeveokite pargis [...].

2[...][...]

3. Mis puudutab käesolevas artiklis osutatud raskeveokite kasutamist, antakse komisjonile õigus määrata rakendusaktidega kindlaks [...] [...] ühtsed tehnilised kirjeldused, sealhulgas standardid, järgmise kohta:

a) laadimis- ja tankimistaristu ning raskeveokite tehniline ja avatud koostalitlusvõime füüsiliste ühenduste ja teabevahetuse kontekstis;

b) saadud andmete turvaline jagamine ja kasutamine.

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

Artikkel 3c

Riigihankemenetlused

1. Avaliku sektori või võrgustikusektori hankijad võtavad artiklis 3b osutatud [...] linnabusside ostmiseks asjade riigihankelepingute ja selliste sõidukite kasutamiseks vajalike teenuste riigihankelepingute sõlmimisel aluseks majanduslikult kõige soodsama pakkumuse, mille kvaliteedikriteeriumid sisaldavad parima hinna ja kvaliteedi suhet. Avaliku sektori või võrgustikusektori hankijad võtavad arvesse pakkumuse panust tarnekindlusse, kasutades turuolukorrast sõltuvalt tehnilist kirjeldust või pakkumuste hindamise kriteeriume, ning [...] tegutsedes kooskõlas direktiividega 2014/23/EL, 2014/24/EL või 2014/25/EL ja kohaldatavate valdkondlike õigusaktidega, samuti liidu rahvusvaheliste kohustustega, sealhulgas WTO riigihankelepinguga ja muude liidule siduvate rahvusvaheliste lepingutega.

2. Pakkumusega osutatava tarnekindluse tagamise tehnilised kirjeldused või pakkumuste hindamise kriteeriumid hõlmavad vähemalt ühte järgmistest objektiivsel, läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil kohaldatavatest [...] kriteeriumitest:

a) pakkumustes sisalduvate kolmandatest riikidest pärit toodete osakaal, mis on kindlaks määratud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 952/2013. Neid kriteeriume kohaldatakse üksnes GPA-välistest riikidest pärit pakkumustes sisalduvate toodete suhtes;

[...]b[...]) hanke esemeks olevate seadmete toimimiseks vajalike oluliste varuosade kättesaadavus;

c[...]) pakkuja võetud kohustus mitte lasta lepingu [...] täitmise ajal tarneahelas tekkivatel võimalikel muutustel mõjutada negatiivselt lepingu täitmist;

d[...]) tõend või dokumendid, mis tõendavad, et pakkuja tarneahela korraldus võimaldab tal täita tarnekindluse nõuet.

See ei takista avaliku sektori hankijaid ja võrgustiku sektori hankijaid kasutamast täiendavaid [...] kriteeriume.

3. [...] Kui pakkumuse hindamise kriteeriumina kasutatakse pakkumusega osutatava tarnekindluse tagamist, antakse pakkumuse tarnekindlusele hindamiskriteeriumides kaal 15–40 %.“;

5) Artikli 4 esimese lõigu punkt a asendatakse järgmisega:

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

6) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

Heiteta [...] ja vähese heite koefitsiendi puhul võetakse arvesse aruandlusperioodil tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega raskeveokite arvu ja CO₂ heidet.“;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. 2025.–2029. aasta aruandlusperioodideks määratakse heiteta ja vähese heite koefitsient kindlaks 2 % suuruse võrdlustaseme alusel vastavalt I lisa punktile 2.3.2.“;

c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Heiteta [...] ja vähese heite koefitsient vähendab tootja keskmist CO₂ eriheidet maksimaalselt 3 %. N-kategooria heiteta raskeveokite (välja arvatud veokite [...] allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH sõidukid) osakaal kõnealusel koefitsiendis vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt 1,5 %.“;

7) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Tootja CO₂-eriheite sihttasemed

2025. aasta aruandlusperioodiks ja igaks järgmiseks aruandlusperioodiks määrab komisjon iga tootja kohta kindlaks eelneva aruandlusperioodi CO₂-eriheite sihttaseme. Kõnealune sihttase määratakse kindlaks vastavalt I lisa punktile 4.1.“;

8) Lisatakse järgmised artiklid [...]:

„Artikkel 6a

Raskeveokite ülekandmine tootjate vahel

1. Artikli 4 ja I lisa punkti 2.2 kohaseks tootjate keskmise CO₂-eriheite arvutamiseks võib eraldisesivaid raskeveokeid tootjate vahel üle kanda, kui on täidetud järgmised tingimused:

a) kõigi ülekandmiste puhul [...] peavad ülekandev ja vastuvõttev tootja esitama ühise taotluse;

b) muude kui heiteta raskeveokite ülekandmise korral [...] peavad ülekandev ja vastuvõttev tootja kuuluma seotud tootjate rühma;

c) kui heiteta raskeveokite [...] ülekanne toimub tootjate vahel, kes ei kuulu seotud tootjate rühma, ei tohi tootjale ülekantavate heiteta raskeveokite arv olla suurem kui 5 % selle tootja asjaomasel aruandlusperioodil registreeritud uute raskeveokite arvust.

Tootjad esitavad ülekandetaotlused komisjonile, kasutades selleks komisjoni pakutavaid elektroonilisi vahendeid.

2. Kui komisjon leiab, et ülekande [...] tingimused on täidetud, jätab ta ülekantud raskeveoki ülekandva tootja kohta asjaomaste väärtuste arvutamisel välja, kuid arvestab seda raskeveokit vastuvõtva tootja kohta asjaomaste väärtuste arvutamisel.

Artikkel 6b

Raskeveokite väiketootjatele tehtav erand

1. Kui teataval aruandlusperioodil oli tootja registreeritud uusi raskeveokeid alla 100, määratakse selle aruandlusperioodi jaoks artikli 4 ja I lisa punkti 2.7 kohaseks keskmiseks CO₂-eriheiteks ning artikli 6 ja I lisa punkti 4.1 kohaseks CO₂-eriheite sihttasemeks [...] „0“.
2. Keskmise CO₂-eriheite ja CO₂-eriheite sihttaseme väärtusi asjaomaste tootjate ja aruandlusperioodide kohta ei kuulu artikli 11 kohaselt ei avaldatavate andmete hulka.
3. Lõikes 1 sätestatud erandit ei [...] kohaldata teataval aruandlusperioodil järgmistel juhtudel:
 - a) tootja taotluse korral;
 - b) kui tootja taotleb raskeveokite ülekandmist kooskõlas artikliga 6a;

- c) kui tootja kuulub seotud tootjate rühma, mis on kõnealusel aruandlusperioodil ühiselt registreerinud üle 100 raskeveoki, või kui tootja kuulub seotud tootjate rühma, kuhu kuulub tootja, kelle suhtes kohaldatakse [...] punkte a ja b.
4. Tootjad, [...] kes ei kuulu rühma lõike 3 punkti c tähenduses, peavad komisjoni teavitama, kui nad registreerisid teataval aruandlusperioodil alla 100 raskeveoki.
5. Tootjad, [...] kelle suhtes lõikes 1 sätestatud erandit ei kohaldata, teatavad komisjonile igal aruandlusperioodil kõigist endaga seotud ettevõtjatest, kes vastavad lõikes 1 sätestatud erandi kohaldamise tingimustele.
6. [...] Tootjad teavitavad komisjoni lõigete 4 ja 5 kohaselt, kasutades selleks komisjoni pakutavaid elektroonilisi vahendeid.“;
- 9) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:
- a) lõike 1 esimese lõigu sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:
- „Selleks et kontrollida, kas tootja järgib CO₂-eriheite sihttasemeid aastate 2025–2039 aruandlusperioodidel, võetakse arvesse tema heiteühikuid või heitevõlgu, mis määratakse kindlaks vastavalt I lisa punktile 5 ja vastavad tootja uute raskeveokite arvule aruandlusperioodil ning mis korrutatakse:“;
- b) lõike 1 teises lõigus asendatakse aastaarv „2029“ aastaarvuga „2039“;

c) lõike 1 kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Heitevõlad omandatakse aastate 2025–2039 aruandlusperioodidel. Sellegipoolest ei tohi tootja heitevõlg kokku ületada 5 % tootja CO₂-eriheite sihttaseme ja asjaomase perioodi uute raskeveokite arvu korrutisest („heitevõla piirmäär“).“;

d) lõike 1 neljas lõik asendatakse järgmisega:

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

e) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. CO₂-heitkoguste vähendamise trajektoor määratakse iga tootja kohta kindlaks vastavalt I lisa punktile 5.1, tuginedes järgmistele lineaartrajektooridele:

a) CO₂-võrdlusheite ning artikli 3a lõike 1 punktide a ja b kohaselt [...] 2025. või 2030. aasta aruandlusperioodiks määratud CO₂-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor,

b) 2025. aasta aruandlusperioodi CO₂-heite sihttaseme ja artikli 3a lõike 1 punkti b kohaselt 2030. aasta aruandlusperioodiks määratud CO₂-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor,

c) 2030. aasta aruandlusperioodi CO₂-heite sihttaseme ja artikli 3a lõike 1 punkti c kohaselt 2035. aasta aruandlusperioodiks määratud CO₂-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor ning

d) 2035. aasta aruandlusperioodi CO₂-heite sihttaseme ja artikli 3a lõike 1 punkti d kohaselt 2040. aasta aruandlusperioodiks määratud CO₂-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor.“

10) Lisatakse järgmised artiklid [...]:

„Artikkel 7a

Raskeveokite omistamine tootjale

Artiklis 4 osutatud keskmise CO₂-eriheite ja artiklis 6 osutatud CO₂-eriheite sihttaseme arvutamisel omistatakse asjaomasel aruandlusperioodil registreeritud raskeveokid järgmistele tootjatele:

- a) N-kategooria raskeveokid määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 4a määratletud sõiduki tootjale;
- b) M-kategooria raskeveokid määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 29 määratletud esimese etapi sõiduki tootjale;
- c) O-kategooria raskeveokid komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 2 punktis 5 määratletud sõidukitootjale.

Artikkel 7b

M-kategooria raskeveokite keskmise CO₂-eriheite arvutamine

M-kategooria sõidukite puhul kohaldatakse järgmist:

- a) tootja allrühma keskmise CO₂-eriheite arvutamisel käsitatakse uut M-kategooria raskeveokit selle CO₂-eriheite osas I lisa punktis 2.2.2 terviksõidukina või komplekteeritud sõidukina ning seda ei võeta arvesse kõnealuse lisa punktis 2.2.3 [...];
- b) [...] erandina käesoleva artikli punktist a käsitatakse artikli 7a punktis b osutatud tootja poolt komisjonile esitatud taotluse korral ning kui punktis c sätestatud tingimus on täidetud, uut M-kategooria raskeveokit selle CO₂-eriheite osas I lisa punktis 2.2.3 esimese etapi sõidukina ning seda ei võeta arvesse kõnealuse lisa punktis 2.2.2 [...];
- c) punktis b osutatud, uut M-kategooria raskeveokit käsitlev taotlus ei ole vastuvõetav, kui [...] asjaomase raskeveoki tootja ning terviksõiduki või komplekteeritud sõiduki tootja, nagu määratletud määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 4a, on seotud ettevõtjad või sama juriidilise isiku osad. Sellise taotluse esitamisel kinnitab tootja, et see tingimus [...] on täidetud. [...] Ta esitab komisjoni nõudmise korral tõendava teabe;
- d) Euroopa Keskkonnaameti abiga teeb komisjon viivitamatult [...] elektrooniliselt kättesaadavaks vahendid ja menetlussuunised, mida tootjad vajavad, et [...] esitada punktis b osutatud taotlusi komisjonile.“;

11) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

- a) lõike 1 punktis a asendatakse tekst „ajavahemikul 2025–2029“ tekstiga „2025. aastal ja edaspidi“;
- b) lõike 1 punkt b jäetakse välja;

c) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Tootja CO₂-heide loetakse ülemääraseks kõigil järgmistel juhtudel:

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

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

c) kui 2041. aasta aruandlusperioodist alates ületab tootja keskmine CO₂-eriheide tema CO₂-eriheite sihttaset.“;

12) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Tüübikinnitusasutused ja tootjad teatavad komisjonile viivitamata kõigist järgmistest kõrvalekalletest esitatud andmete suhtes:

a) käesoleva määruse artiklis 13 osutatud korras tehtava kontrolli tulemusena avastatud kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heite väärtuste erinevus vastavustunnistusel või määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 lõikes 4 osutatud kliendi teabefailis märgitud väärtustest;

b) vead, mis on CO₂-heite kindlaksmääramisel tekkinud [...] valede sisendandmete tõttu või muul põhjusel;

c) vead, mis on tekkinud CO₂-heite seire tegemisel ja aruandluse käigus;

d) kõik muud kõrvalekalded, mida punktides a, b ja c ei ole nimetatud.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Komisjon võtab lõikes 1 osutatud kõrvalekaldeid arvesse tootja keskmise CO₂-eriheite ja CO₂-võrdlusheite arvutamisel. Komisjon kaalub artikli 11 lõikes 1 [...] osutatud loetelu muutmist. [...] Komisjon ei ole kohustatud kõrvalekaldeid arvesse võtma, kui tootja keskmise CO₂-eriheite või CO₂-võrdlusheite uue arvutamise tulemusena on kõrvalekalle vähem kui 0,1 %.“;

13) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

CO₂-võrdlusheite hindamine

1. Selleks et tagada nende veokite allrühmade CO₂-võrdlusheite usaldusväarsus ja representatiivsus, mille puhul kasutatakse I lisa punkti 3.2 kohase võrdlusperioodina 2024. aasta või hilisemat aruandlusperioodi, hindab komisjon nende tingimuste rakendamist, mille alusel CO₂-võrdlusheite kindlaks määrati ning otsustab, kas kõnealust heitkogust on põhjendamatult suurendatud, ja kui see nii on, siis kuidas seda tuleb parandada.
2. Kui komisjon jõuab järeldusele, et kõik või mõned CO₂-võrdlusheite väärtused [...] vajavad parandamist, võtab ta kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega vastu rakendusakti nende paranduste tegemiseks.“;

14) Artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Võrdlusperioodi lõppemise aastale järgneva aasta 30. aprilliks avaldatav loetelu peab sisaldama kõnealusel võrdlusperioodil kindlaks määratud CO₂-võrdlusheidet.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Komisjon [...] võtab vastu rakendusaktid, et muuta lõikes 1 osutatud loetelu:

a) kui määruses (EÜ) nr 595/2009 osutatud tüübikinnitusmenetlusi (välja arvatud CO₂-heitkoguste kindlaksmääramisel kasutatavate kandevõime ja reisijate arvu väärtused) muudetakse nii, et representatiivsete raskeveokite CO₂-heitkogused, mis on kindlaks määratud käesoleva artikli [...] lõike 3 kohaselt, suurenevad või vähenevad rohkem kui 5 g CO₂/km:

i) kohandatud võrdlusheidet arvutatakse vastavalt II lisa punktile 1;

ii) [...] uued väärtused avaldatakse eelmiste väärtuste täiendusena ja esitatakse aruandlusperiood, mil neid esimest korda kohaldatakse;

b) kui kooskõlas artikli 14 lõike 1 punktidega a–f on muudetud lisasid:

i) varem avaldatud CO₂-võrdlusheited arvutatakse kooskõlas I lisaga uuesti, võttes arvesse parameetreid, mis on muudetud [...] kooskõlas artikli 14 lõike 1 punktidega a–f;

ii) uuesti arvutatud CO₂-võrdlusheite väärtuste kogum avaldatakse ja sellega asendatakse eelmine võrdlusheite väärtuste kogum alates aruandlusperioodist, mil [...] artikli 14 lõike 1 punktide a–f kohaselt muudetud parameetreid esimest korda kohaldatakse.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

c) lisatakse järgmine lõige:

„3. Käesoleva artikli lõike 2 esimese lõigu punktis a osutatud tüübikinnitusmenetluste muutmise korral täpsustatakse või kehtestatakse käesoleva artikli lõikes 2 osutatud rakendusaktiga meetodika, et määrata veokite allrühma üks või mitu representatiivset veokit, sealhulgas nende statistiline osatähtsus, kandevõime ja reisijate arv, mille järgi määratakse kindlaks CO₂-heide, mille alusel määratakse kindlaks käesoleva artikli esimese lõigu lõike 2 punkti a alapunktis i osutatud kohandus, võttes arvesse käesoleva määruse kohaselt edastatud seireandmeid ja määruse (EL) 2017/2400 artikli 12 lõikes 1 esitatud tehnilisi omadusi. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

15) Artikli 13 lõikesse 3 lisatakse järgmine lause:

„Kui kliendi teabefailis, vastavustunnistusel ja üksiksõiduki kinnitustunnistusel sisalduvaid andmeid ei saa määruse (EL) 2018/858 kohaselt parandada, väljastab vastutav tüübikinnitusasutus parandatud andmetega parandusteatis. [...] Ta edastab selle komisjonile ja asjaomastele isikutele.“;

16) Lisatakse järgmised artiklid [...]:

„Artikkel 13a

Liikmesriikide poolne seire ja aruandlus

1. Alates [...] [Väljaannete talitus, palun sisestada aasta: kui käesolev muutmismäärus jõustub enne 1. juulit, siis jõustumise aastale eelnev aasta, *kui käesolev muutmismäärus [...] jõustub pärast 30. juunit, siis järgmine aasta*] aasta aruandlusperioodist teevad liikmesriigid IV lisa A osas kirjeldatud andmete seiret 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 V lisas sätestatud aruandluskorrale.

2. Käesoleva määruse kohase andmete seire ja esitamise eest vastutavad pädevad asutused on need asutused, mille liikmesriigid on määranud kooskõlas määruse (EL) 2019/631 artikli 7 lõikega 6.

3. Käesolevat artiklit kohaldatakse [...] raskeveokite suhtes, mis on projekteeritud ja konstrueeritud või kohandatud kasutamiseks tsiviilkaitses, tuletõrjes ning korrakaitsejõududes [...].

4. [...] Tsiviilkaitstes, tuletõrjes ja korrakaitsejõududes või relvajõududes kasutamiseks ning kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks projekteeritud ja konstrueeritud või kohandatud raskeveokite suhtes kohaldatakse käesolevat artiklit hoolimata sellest, kas nende suhtes on tehtud artikli 3a kohane erand [...].

Artikkel 13b

Raskeveokite CO₂-heite kindlaksmääramise eest vastutavate tootjate või muude üksuste aruanded [...]

1. Raskeveoki, mille suhtes [...] kohaldatakse määruse (EL) 2017/2400 artiklit 9 või rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artiklit 8, CO₂-heite kindlaksmääramise eest vastutavad tootjad või muud üksused esitavad uue raskeveoki andmed vastavalt käesoleva määruse IV lisa B osale.

Iga aasta 30. septembriks esitavad nad V lisa kirjeldatud aruandluskorra kohaselt komisjonile kõnealused andmed iga uue raskeveoki kohta, mille näitajate kindlaksmääramise või hindamise kuupäev jääb 30. juuniga [...] lõppevasse aruandlusperioodi.

Käesolevat lõiget ei kohaldata [...] sõidukite suhtes, millele on tehtud erand kooskõlas artikliga 6b.

2. Iga tootja või muu üksus lõike 1 tähenduses peab määrama kontaktisiku käesoleva määruse kohaste andmete esitamiseks.

3. Artikli 13a lõigete 3 ja 4 kohast aruandluskohustust kohaldatakse tootjate ja muude üksuste suhtes käesoleva artikli lõike 1 tähenduses.

Artikkel 13c

Raskeveokite andmete keskregister

1. Komisjon peab artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud raskeveokite andmete keskregistrit (edaspidi „keskregister“).

Keskregister on avalik, välja arvatud V lisa [...] punktis 3.2 loetletud andmekanded.

[...] Õhutakistuse väärtus tehakse üldsusele kättesaadavaks IV lisa C osas sätestatud vahemiku vormingus.

2. Keskregistrit haldab komisjoni nimel Euroopa Keskkonnaamet.

Artikkel 13d

Vastavuskontrolli teekatsetuste tulemuste seire

1. Komisjon teeb uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu kontrollimiseks määruse (EÜ) nr 595/2009 raames tehtud teekatsetuste tulemuste seiret, kui need tulemused on kättesaadavad.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, sätestades andmed, mida liikmesriikide pädevad asutused käesoleva artikli lõike 1 kohaldamisel esitavad.

Artikkel 13e

Andmekvaliteet

1. Pädevad asutused ja tootjad vastutavad artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete õigsuse ja kvaliteedi eest. Nad teatavad komisjonile viivitamata kõigist esitatud andmetes leitud vigadest.
2. Komisjon kontrollib ise artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete kvaliteeti.
3. Kui komisjonile teatatakse lõike 1 kohaselt esitatud andmetes esinevatest vigadest või kui ta avastab need andmekogumist lõike 2 kohaselt toimuva kontrolli käigus, võtab ta vajaduse korral meetmeid keskregistris avaldatud andmete parandamiseks.
4. Komisjon võib rakendusaktidega määrata kindlaks käesoleva artikli lõigetes 2 ja 3 osutatud kontrolli- ja parandamismeetmed. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artiklis 16 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 13f

Haldustrahvid

1. Komisjon võib määrata haldustrahvi järgmistel juhtudel:
 - a) komisjon leiab, et tootja poolt käesoleva määruse artikli [...] 13b kohaselt esitatud andmed lahknevad tootja arvepidamisfailist või määruse (EÜ) nr 595/2009 kohaselt antud mootori tüübikinnitustunnistusest saadud andmetest, ning andmete lahknevus on tekitatud tahtlikult või tuleneb raskest hooletusest;
 - b) artikli [...] 13b alusel kohaldatavaks tähtpäevaks ei ole andmeid esitatud ja viivitust ei suudeta piisavalt põhjendada.

Punktis a osutatud andmete kontrollimiseks konsulteerib komisjon asjaomaste tüübikinnitusasutustega.

Haldustrahvid peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad ega tohi ületada 30 000 eurot raskeveoki kohta, mille puhul andmed lahknevad punktis a osutatud viisil või andmete esitamine hilineb punktis b osutatud viisil.

2. Komisjon võtab käesoleva artikli lõikes 3 sätestatud põhimõtete alusel ja kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades käesoleva artikli lõikes 1 osutatud haldustrahvide määramise menetluse ning haldustrahvide arvutamise ja kogumise meetodid.

3. Lõikes 2 osutatud delegeeritud õigusaktides järgitakse järgmisi põhimõtteid:

a) komisjoni kehtestatud menetluses austatakse õigust heale haldusele, eelkõige õigust avaldada arvamust ja õigust omada juurdepääsu dokumentidele, võttes samal ajal arvesse konfidentsiaalsuse ning ärisaladusega seotud õigustatud huve;

b) kohase haldustrahvi arvutamisel juhindub komisjon tõhususe, proportsionaalsuse ja hoiatavuse põhimõtetest, võttes vajaduse korral arvesse lahknevuse või viivituse tõsidust ja selle mõju, raskeveokite arvu, mille puhul andmed lahknevad või on esitatud viivitusega, tootja heausksust, tootja hoolsust ning koostööd, lahknevuse või [...] viivituse korduvust, sagedust [...] ja kestust ning ka samale tootjale varem määratud karistusi;

c) haldustrahve kogutakse põhjendamatu viivitusega, määrates kindlaks maksete tähtajad, sealhulgas vajaduse korral [...] võimaluse teha makseid mitmes osas ja etapis.

4. Haldustrahvide summad kajastuvad Euroopa Liidu üldeelarves tuludena.“;

17) Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14

Lisade muutmine

1. Selleks et võtta arvesse tehnilist arengut, kaubavedude logistikat, käesoleva määruse kohaldamisest tulenevaid vajalikke kohandusi ning aluseks olevate tüübikinnitusust käsitlevate õigusaktide, eelkõige määruste (EL) 2018/858 ja [...] (EÜ) 595/2009 muudatusi, on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 17 vastu delegeeritud akte käesoleva määruse I lisa järgmiste elementide muutmiseks:
 - a) punktis 1.1 esitatud kriteeriumid veokite allrühmade määratlemiseks, sealhulgas eraldi allrühmade lisamine EHC-veoautodele;
 - b) punktis 1.2 esitatud kriteeriumid eriotstarbeliste veokite määratlemiseks;
 - c) punktis 1.3 esitatud kriteeriumid käitamiskauguste kohta eri tehnoloogiaga jõuseadmete puhul;
 - d) punktis 1.4 esitatud kasutusotstarvete loetelu;
 - e) punktides 2.1.1 kuni 2.1.3 esitatud kasutusotstarvete osatähtsus;
 - f) [...] punktis 2.5 esitatud kandevõime, reisijate arv, reisijate mass, suurim tehniliselt lubatud kandevõime, suurim tehniliselt lubatud reisijate arv ja veoseruumi maht veokite allrühmade sg jaoks;
 - g) punktides 2.6.1 kuni 2.6.3 esitatud aastase läbisõidu väärtused.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte IV lisa järgmiste elementide muutmiseks:
- a) A osas ja [...] B osas täpsustatud andmenõuded, et võtta arvesse tehnilist arengut, käesoleva määruse kohaldamisest tulenevaid vajalikke kohandusi ning aluseks olevate tüübikinnitus käsitlevate õigusaktide, eelkõige määruste (EL) 2018/858 ja (EÜ) 595/2009 muudatusi;
 - b) ajakohastada või kohandada C osas sätestatud õhutakistuse väärtuse vahemikke, et võtta arvesse raskeveokite konstruktsiooni muutmist [...] ja tagada, et [...] need vahemikud jäävad teavitamise ja võrreldavuse eesmärgil asjakohasteks.
3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte V lisa järgmiste elementide muutmiseks:
- a) muuta V lisa kirjeldatud aruandluskorda [...], et võtta arvesse käesoleva määruse kohaldamisel saadud kogemusi ning kohandada asjaomast korda tehnilise arenguga;
 - b) muuta punkti 3.2 ja lisada sellesse andmekandeid, mis on hiljuti keskregistrisse lisatud.“;

18) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Läbivaatamine

[...] Komisjon vaatab 2027. aastal läbi käesoleva määruse tulemuslikkuse ja mõju ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande läbivaatamise tulemuste kohta.

Komisjon annab eelkõige aru edusammudest käesoleva määrusega hõlmatud sõidukite alternatiivkütuste avaliku ja erasektori laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtul.

Aruandes võtab komisjon arvesse ka järgmist:

- Komisjoni 12. detsembri 2017. aasta määruse (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) kohaldamisala võimalik muutmine.
- Eriotstarbeliste sõidukite lisamine CO₂-heite vähendamise eesmärkidesse.
- Artikli 3b lõike 1 järgimiseks kehtestatud eripiirangud, mis tulenevad sotsiaal-majanduslikest kuludest, mis tulenevad konkreetsetest territoriaalsetest morfoloogilistest või meteoroloogilistest oludest ning avaliku sektori asutuste poolt juba tehtud hiljutistest investeeringutest biometaanil.

[...] Vajaduse korral lisatakse sellele aruandele seadusandlik ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.“;

19) Artiklit 17 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 esimene lause asendatakse järgmisega:

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

b) lõike 3 esimene lause asendatakse järgmisega:

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

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

20) Määruse (EL) 2019/1242 [...] I ja II lisa asendatakse käesoleva määruse I lisa tekstiga.

21) Käesoleva määruse II lisa tekst lisatakse määrusesse (EL) 2019/1242 III, IV, V ja VI lisana.

Artikkel 2

Määruse (EL) 2018/956 kehtetuks tunnistamine

Määrus (EL) 2018/956 tunnistatakse alates [*väljaannete talitus, palun sisestada käesoleva muutmismääruse kohaldamise alguskuupäev seestütlevas käändes*] kehtetuks.

Viiteid määrusele (EL) 2018/956 käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt käesoleva määruse II lisale lisatud VI lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 2a

Määruse (EL) 2018/858 muutmine

Määrust (EL) 2018/858 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) Punktis 33 asendatakse mõiste „veetav sõiduk“ mõistega „haagis“:

b) lisatakse punkt 59:

„e-haagis“ – mis tahes haagis, mis suudab oma elektrilise jõuseadme abil kaasa aidata autorongi käitamisele ja mida ei tohi avalikel teedel kasutada ilma, et seda mootorsõiduk aktiivselt veab;“

2) I lisa B osa punkti 6.1.1 alapunktile d lisatakse taane iii:

„iii) e-haagiste puhul käitus- ja energiasalvestussüsteemi moodustavate oluliste osade konstruktsioon ja valmistamine;“

Artikkel 3

Üleminekusätted

Olenemata artiklist 2 kohaldatakse [väljaannete talitus, palun sisestada kuupäev alaleütlevas käändes: käesoleva muutmismääruse kohaldamise alguskuupäev] eelnevate aruandlusperioodide suhtes jätkuvalt määrust (EL) 2019/1242 ja määrust (EL) 2018/956, nagu neid kohaldatakse 30. juunil [väljaannete talitus, palun sisestada kalendriaasta: käesoleva muutmismääruse jõustumisele järgneva [...] juuli aasta].

Artikkel 4

Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates 1. juulist [väljaannete talitus, palun sisestada kalendriaasta: käesoleva muutmismääruse jõustumisele järgneva [...] juuli aasta].

[...] Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourgis,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I LISA²⁰

„I LISA

Keskmine CO₂-eriheide, keskmine CO₂-eriheite sihttase ja ülemäärane heide

1. veokite allrühmad, kasutusotstarbed ja nendega seotud parameetrid

1.1. Käesoleva määruse kohaldamiseks on igale uuele raskeveokile määratud allrühm sg.

1.1.1. N-kategooria sõidukitele on määratud järgmised allrühmad sg:

Määruse (EL) 2017/2400 I lisa kohane sõidukirühm	Käesoleva määruse artikli 3 lõike 9 kohane eriotstarbeline veok	Kabiini tüüp	Mootori võimsus	Käitamiskaugus (KK)	Käesoleva määruse kohaldamiseks määratud veokite allrühm (sg)
53 ja heiteta sõidukid 51	Ei		Kõik		53
54 ja heiteta sõidukid 52	Ei		Kõik		54
1s	Ei		Kõik		1s
1	Ei		Kõik		1
2	Ei		Kõik		2
3	Ei		Kõik		3

²⁰ Asendatakse olemasolevad lisad I lisas, II lissasse lisatakse uued lisad.

4	Ei	Kõik	< 170 kW	Kõik	4-UD
	Ei	Päevakabiin	≥ 170 kW	Kõik	4-RD
	Ei	Magamiskabiin	≥ 170 kW ja < 265 kW		
	Ei	Magamiskabiin	≥ 265 kW	< 350 km	
	Ei	Magamiskabiin	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Ei	Päevakabiin	Kõik	Kõik	9-RD
	Ei	Magamiskabiin	Kõik	< 350 km	
	Ei	Magamiskabiin	Kõik	≥ 350 km	9-LH
5	Ei	Päevakabiin	Kõik	Kõik	5-RD
	Ei	Magamiskabiin	< 265 kW		
	Ei	Magamiskabiin	≥ 265 kW		
	Ei	Magamiskabiin	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Ei	Päevakabiin	Kõik	Kõik	10-RD
	Ei	Magamiskabiin	Kõik	< 350 km	
	Ei	Magamiskabiin	Kõik	≥ 350 km	10-LH

11	Ei	Kõik	11
12	Ei	Kõik	12
16	Ei	Kõik	16

„Magamiskabiin“ – kabiin, millel on juhiistme taga magamiseks ette nähtud ruum, millest teatatakse kooskõlas artiklitega 13a ja 13b.

„Päevakabiin“ – muud tüüpi kabiin kui magamiskabiin.

Kui uus raskeveok on liigitatud allrühma 4-UD, kuid punkti [...] 1.4 kohaste kasutusotstarvete UDL või UDR kohta puuduvad CO₂-heite (g/km) andmed, liigitatakse uus raskeveok allrühma 4-RD.

„Käitamiskaugus“ – vahemaa, mille sõiduk võib pikamaaveo tingimustes läbida ilma uue laadimise või tankimiseta ning mis on esitatud punktis 1.3.

1.1.2. M-kategooria sõidukitele on määratud järgmised allrühmad sg:

Määruse (EL) 2017/2400 I lisa kohane sõidukirühm	Käesoleva määruse kohaldamiseks määratud veokite allrühm (sg)
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3

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

1.1.3. O-kategooria sõidukitele on määratud järgmised allrühmad sg:

Määruse (EL) 2022/1362 I lisa määratletud sõidukirühm	Käesoleva määruse kohaldamiseks määratud veokite allrühm (sg)
Kõik tabelis 1 esitatud rühmad, millel on 1, 2 või 3 telge	Sama, mis määruse (EL) 2022/1362 I lisa tabelite sõidukirühma veergudes
Kõik tabelis 4 esitatud rühmad, millel on [...] 2 või 3 telge	
Kõik tabelis 6 esitatud rühmad	

1.2. Eriotstarbelised veokid määratletakse järgmiste kriteeriumide alusel:

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

1.3. Käesoleva määruse kohaldamiseks määratakse järgmised käitamiskaugused:

Jõuseadme tehnoloogia	Käitamiskaugus (KK)
Sõidukid, mille mehaaniline veosüsteem tarbib ainult elektrienergiat või energiasalvestist saadavat energiat	KK = määruse (EL) 2017/2400 IV lisa I osa punkti 2.4.1 kohane tegelik sõiduulatus akutoiterežiimil kasutusotstarbe LHR jaoks
Muud tehnoloogiad	KK > 350 km

1.4. 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
RSX	Piirkondlik vedu (EMS), tüüpiline kandevõime
LEL	Pikamaavedu (EMS), väike kandevõime
LER	Pikamaavedu (EMS), tüüpiline kandevõime
MUL	Kommunaalteenus, väike kandevõime
MUR	Kommunaalteenus, tüüpiline kandevõime
COL	Ehitusvedu, väike kandevõime
COR	Ehitusvedu, tüüpiline kandevõime
HPL	Raske linnabuss, [...] reisijatevedu, väike koormus
HPR	Raske linnabuss, [...] reisijatevedu, tüüpiline koormus
UPL	Linnabuss, [...] reisijatevedu, väike koormus
UPR	Linnabuss, [...] reisijatevedu, tüüpiline koormus
SPL	Linnalähibuss, [...] reisijatevedu, väike koormus
SPR	Linnalähibuss, [...] reisijatevedu, tüüpiline koormus
IPL	Linnadevaheline buss, [...] reisijatevedu, väike koormus
IPR	Linnadevaheline buss, [...] reisijatevedu, tüüpiline koormus
CPL	Kaugbuss, [...] reisijatevedu, väike koormus
CPR	Kaugbuss, [...] reisijatevedu, tüüpiline koormus

2. TOOTJA KESKMISE CO₂-ERIHEITE ARVUTAMINE

2.1. Uue raskeveoki CO₂-eriheite arvutamine

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

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

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

kus

\sum_{mp} on summa üle kõigi [...] punktis 1.4 loetletud kasutusotstarvete mp;

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

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

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

CO₂p_{v,mp} on uue raskeveoki v esimese etapi sõiduki CO₂-heide (g/km), mis on kindlaks määratud kasutusotstarbe mp jaoks, ja šassii konfiguratsiooni (madal/kõrge põhi, korruste arv) jaoks, mida kohaldatakse selle allrühma sg suhtes, ning millest on teatatud kooskõlas artiklitega 13a ja 13b ja mis on normaliseeritud kooskõlas III lisaga;

Heiteta mootorsõidukite puhul määratakse CO₂v,mp ja CO₂p_{v,mp} väärtuseks 0.

2.1.1. N-kategooria sõidukite kasutusotstarvete osatähtsus (W_{sg,mp})

Veokite allrühm (sg)*	Kasutusotstarve (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25

5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

* Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi

** Vt punktis 1.4 esitatud määratlusi

2.1.2. M-kategooria sõidukite kasutusotstarvete osatähtsus (Wsg,mp)

Veokite allrühm (sg)*	Kasutusotstarve (mp)**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06

32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

* Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi

** Vt punktis 1.4 esitatud määratlusi

2.1.3. O-kategooria sõidukite kasutusotstarvete osatähtsus (Wsg,mp)

Veokite allrühm (sg)*	Kasutusotstarve (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

* Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi

** Vt punktis 1.4 esitatud määratlusi

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

Iga tootja ja iga aruandlusperioodi jaoks arvutatakse kõigi allrühma sg uute raskeveokite või vajaduse korral nende esimese etapi sõidukite keskmine CO₂-heide $avgCO2_{sg}$ järgmiselt:

2.2.1. N- ja O-kategooria sõidukid:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{g/tkm})$$

2.2.2. M-kategooria terviksõidukid või komplekteeritud sõidukid:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \quad (\text{in g/pkm})$$

2.2.3. M-kategooria raskeveokite esimese etapi sõidukid:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \quad (\text{g/pkm})$$

kus

\sum_v on summa üle kõigi selliste allrühma sg kuuluvate ühe tootja uute raskeveokite, mille suhtes kohaldatakse artiklit 7b;

$CO2_v$ on uue raskeveoki v CO_2 -eriheide, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;

$CO2p_v$ on uue raskeveoki v esimese etapi sõiduki CO_2 -eriheide, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;

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

$V_{pv_{sg}}$ on selliste uute raskeveokite arv allrühmas sg, mille puhul artikli 7b kohaselt võetakse punkti 2.2.3 kohase keskmise CO_2 -eriheite arvutamisel arvesse nende esimese etapi sõidukite CO_2 -heidet;

PL_{sg} on allrühma sg veokite keskmine kandevõime, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.5;

PN_{sg} on allrühma sg veokite keskmine reisijate arv, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.5.

2.3. Artiklis 5 osutatud heiteta ja vähese heite koefitsiendi arvutamine

2.3.1 Aruandlusperioodid 2019–2024

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

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

kus

V_{all} on selliste ühe tootja uute raskeveokite arv, mis kuuluvad allrühmadesse $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$;

V_{conv} on selliste ühe tootja uute raskeveokite arv, mis kuuluvad allrühmadesse $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$; , välja arvatud heiteta ja vähese heitega raskeveokid;

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

kus

$$V_{in} \quad \text{on } \sum v (1 + (1 - CO_{2v}/LET_{sg}))$$

kusjuures $\sum v$ on summa üle kõigi allrühmadesse $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$ kuuluvate heiteta ja vähese heitega uute raskeveokite;

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

LET_{sg} on madala heite künnisväärtus allrühmas sg, millesse veok v kuulub, määratuna vastavalt punktile 2.3.4;

V_{out} on nende heiteta raskeveokite koguarv, mis ei kuulu V_{in} määratluses osutatud allrühmadesse, kusjuures maksimumväärtus on 1,5 % näitajast V_{conv} .

2.3.2 Aruandlusperioodid 2025–2029

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 on 0,02

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

V_{in} on allrühmadesse sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH kuuluvate registreeritud vähese heitega ja heiteta uute raskeveokite koguarv, kusjuures igäht neist võetakse allpool esitatud valemis arvesse kui $ZLEV_{specific}$:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

kus

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

LET_{sg} on madala heite künnisväärtus allrühmas sg, millesse veok v kuulub, määratuna vastavalt punktile 2.3.4;

V_{out} on nende uute registreeritud heiteta raskeveokite koguarv, mis ei kuulu V_{in} määratluses osutatud allrühmadesse, kusjuures maksimumväärtus on 0,035 kordne näitaja V_{total} väärtus;

V_{total} on tootja uute registreeritud raskeveokite koguarv antud aruandlusperioodil.

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

2.3.3 Aruandlusperioodid alates 2030. aastast

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Madala heite künnisväärtuse arvutamine

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

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

kus

rCO_{2sg} on allrühma sg CO_2 -võrdlusheide, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 3;

PL_{sg} on allrühma sg veokite keskmine kandevõime, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.5;

2.4. Sõidukite osakaalu arvutamine

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

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

Iga tootja uute heiteta raskeveokite osakaal allrühmas zev_{sg} arvutatakse iga aruandlusperioodi kohta järgmiselt:

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Iga tootja ja iga **aruandlusperioodi** puhul arvutatakse selliste uute raskeveokite osakaal allrühmas sg , mille puhul artikli 7b kohaselt võetakse punkti 2.2 kohase keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse nende esimese etapi sõidukite CO₂-heidet, järgmiselt:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

kus

$Vzev_{sg}$ on tootja uute heiteta raskeveokite arv allrühmas sg ;

Vpv_{sg} on selliste uute raskeveokite arv allrühmas sg , mille puhul artikli 7b kohaselt võetakse punkti 2.2. kohase keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse nende esimese etapi sõidukite CO₂-heidet;

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

V on tootja uute raskeveokite arv.

2.5. Kandevoime, reisijate arv ja veosruumi maht

Allrühma sg N- või O-kategooria sõiduki keskmise kandevoime PL_{sg} väärtus arvutatakse järgmiselt:

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

Allrühma sg M-kategooria sõiduki keskmine reisijate arv PN_{sg} arvutatakse järgmiselt:

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

kus

Σ_{mp} on summa üle kõigi kasutusotstarvete mp;

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

$PL_{sg,mp}$ on allrühma sg N- ja O-kategooria sõidukitele kasutusotstarbe mp jaoks omistatud kandevoime väärtus, nagu on kindlaks määratud punktides 2.5.1 ja 2.5.3;

$PN_{sg,mp}$ on allrühma sg M-kategooria sõidukitele kasutusotstarbe mp jaoks omistatud reisijate arv, nagu on kindlaks määratud punktis 2.5.2.

2.5.1. N-kategooria sõidukid.

Kandevõime väärtused PL sg, mp (tonnides) määratakse kindlaks järgmiselt:

Veokite allrühm sg*	Kasutusotstarve mp**														
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RSX	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR	
53	Ei ole asjakohane														
54															
1s															
1															
2															
3	Nagu on kindlaks määratud punktis 3.1.1		Ei ole asjakohane		Nagu on kindlaks määratud punktis 3.1.1										
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4	
4-RD															
4-LH															
4v															
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	2,6	12,9	
5-LH															
5v															
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1	
9-LH															
9v															
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	2,6	12,9	
10-LH															
10v															
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1	
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	2,6	12,9	
16	Ei ole asjakohane												2,6	12,9	

* Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi

** Vt punktis 1.4 esitatud määratlusi

Suurima tehniliselt lubatud kandevoime väärtused $maxPL_{sg}$ ja veosruumi mahud CV_{sg} määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 3.1.1.

2.5.2. M-kategooria sõidukid.

Reisijate arv $PN_{sg,mp}$, reisijate mass $PM_{sg,mp}$ ja suurim tehniliselt lubatud reisijate arv määratakse $maxPN_{sg}$ allrühma sg ja kasutusotstarbe mp jaoks kindlaks kooskõlas punktiga 3.1.1.

2.5.3. O-kategooria sõidukid.

Kandevoime väärtused $PL_{sg, mp}$ (tonnides) määratakse kindlaks järgmiselt:

Veokite allrühm (sg)*	Kasutusotstarve (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane
121, 121V, 123, 123V, , 125	2,2	11,2	2,2	16,8	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane

611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane

* Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi

** Vt punktis 1.4 esitatud määratlusi

Suurima tehniliselt lubatud kandevõime väärtused $maxPL_{sg}$ ja veoseruumi mahud CV_{sg} määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 3.1.1.

2.6. Läbisõidu ja kandevõime või reisijate arvu osatähtsuse teguri arvutamine

Allrühma sg läbisõidu ja kandevõime (reisijate) osatähtsuse tegur (MPW_{sg}) saadakse allrühma kohta punktis 2.6.1 esitatud aastase läbisõidu ja punktides 2.5.1, 2.5.2 ja 2.5.3 esitatud, vastavalt N-, M- ja O-kategooria sõidukite kandevõime ja reisijate arvu väärtuste korrutisena, normaliseeritakse allrühma 5-LH vastava väärtuse järgi ja arvutatakse järgmiselt:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} PL_{5-LH})} \text{ (N- ja O-kategooria sõidukid)}$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} PL_{5-LH})} \text{ (M-kategooria sõidukid)}$$

kus

AM_{sg} on vastava allrühma veokite jaoks punktides 2.6.1, 2.6.2 ja 2.6.3 esitatud keskmine aastane läbisõit;

AM_{5-LH} on allrühma 5-LH jaoks punktis 2.6.1 esitatud aastane läbisõit;

PL_{sg} on kindlaks määratud punktides 2.5.1 ja 2.5.3;

PN_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.5.2;

PL_{5-LH} on allrühma 5-LH keskmise kandevõime väärtus, mis on kindlaks määratud punktis 2.5.1.

2.6.1. N-kategooria sõidukite aastased läbisõidud

Veokite allrühm (sg)*	Aastane läbisõit AM_{sg} (km)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

* Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi

2.6.2. M-kategooria sõidukite aastased läbisõidud

Veokite allrühm (sg)*	Aastane läbisõit AM _{sg} (km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

* Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi

2.6.3. O-kategooria sõidukite aastased läbisõidud

Veokite allrühm (sg)*	Aastane läbisõit AM _{sg} (km)
111, 111V, 112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v	40 000
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

* Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi

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

Iga tootja jaoks arvutatakse keskmine CO₂-eriheide järgmiselt:

2.7.1. 2019.–2029. aasta aruandlusperioodidel:

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

2.7.2. Aruandlusperioodidel alates 2025. aastast:

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

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

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

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

kus

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

ZLEV on kindlaks määratud punktis 2.3;

share_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.4;

zev_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.4;

pv_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.4;

MPW_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.6;

avgCO2_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.2;

avgCO2p_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.2;

rCO2_{sg} on kindlaks määratud punktis 3.1.2.

3. VÕRDLUSVÄÄRTUSTE ARVUTAMINE

3.1. Võrdlusväärtused

Järgmised võrdlusväärtused arvutatakse kõigi tootjate kõigi uute raskeveokite alusel punkti 3.2 kohaselt allrühma sg suhtes kohaldatavaks võrdlusperioodiks.

3.1.1. Iga veokite allrühma sg jaoks arvutatakse kandevõime $PL_{sg,mp}$, reisijate arvu $PN_{sg,mp}$, reisijate massi $PM_{sg,mp}$, suurima tehniliselt lubatud kandevõime $maxPL_{sg}$, suurima tehniliselt lubatud reisijate arvu $maxPN_{sg}$ ja veoseruumi mahu CV_{sg} väärtused järgmiselt:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (N-kategooria sõidukid)*}$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (M-kategooria sõidukid)*}$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (M-kategooria sõidukid)*}$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (N-kategooria sõidukid)*}$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (M-kategooria sõidukid)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (O-kategooria sõidukid)}$$

(*ainult nende veokite allrühmade puhul, mille jaoks ei ole punktis 2.5 esitatud konkreetset $PL_{sg,mp}$ või $PN_{sg,mp}$ väärtust).

3.1.2. Artiklis 3 osutatud CO_2 -võrdlusheitel $rCO2_{sg}$ arvutatakse järgmiselt:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (N- ja O-kategooria sõidukid)}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (M-kategooria sõidukid)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (M-kategooria sõidukid)}$$

kus

Σ_v on summa üle kõigi selliste allrühma sg uute raskeveokite, mis on registreeritud võrdlusperioodil, mida punkti 3.2 kohaselt allrühma sg suhtes kohaldatakse;

$CO2_v$ on uue raskeveoki v CO_2 -eriheide, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1 ja mida on asjakohasel juhul kohandatud vastavalt II lisale;

$CO2p_v$ on uue raskeveoki v esimese etapi sõiduki CO_2 -eriheide, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1 ja mida on asjakohasel juhul kohandatud vastavalt II lisale;

rV_{sg} on kõigi selliste allrühma sg uute raskeveokite arv, mis on registreeritud võrdlusperioodil, mida punkti 3.2 kohaselt allrühma sg suhtes kohaldatakse;

PL_{sg} on allrühma sg veokite keskmine kandevõime, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.5;

PN_{sg} on allrühma sg veokite keskmine reisijate arv, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.5.

$PL_{v,mp}$ on sõiduki (v) kandevõime kasutusotstarbe (mp) korral, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;

$PN_{v,mp}$ on veoki v reisijate arv kasutusotstarbe (mp) korral, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;

$PM_{v,mp}$ on sõiduki (v) reisijate mass kasutusotstarbe (mp) korral, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;

$maxPL_v$ on veoki v suurim tehniliselt lubatud kandevõime, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;

$maxPN_v$ on veoki v suurim tehniliselt lubatud reisijate arv, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;

CV_v on veoki v veoseruumi maht, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal.

3.2. Allrühmade suhtes kohaldatavad võrdlusperioodid

Veokite allrühmade suhtes kohaldatakse võrdlusperioodidena järgmisi aruandlusperioode:

Veokite allrühm sg	Võrdlusperioodina kohaldatava aruandlusperioodi aasta
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<u>1, 2, 3, 11, 12, 16</u>	<u>2021</u>
Kõik muud	2025

3.2.1. Kui punktis 3.2 täpsustatud võrdlusperioodil on kõigi tootjate uute allrühma sg kuuluvate raskeveokite arv alla 50, kehtivad järgmised eeskirjad.

Selleks et aastate $< Y + 5$ aruandlusperioodide jaoks arvutada punkti 2.7 kohaselt keskmised CO₂-eriheidet ning punkti 4.1 kohaselt CO₂-eriheite sihtasemed, määratakse punktis 2.2 esitatud keskmiste CO₂-eriheidete $avgCO2_{sg}$ ning $avgCO2p_{sg}$ punktis 3.1.2 esitatud CO₂-võrdlusheidete väärtuseks kõigi allrühma sg tootjate puhul 0. Y on esimese sellise aruandlusperioodi aasta, mil kõigi tootjate allrühma sg uute raskeveokite arv on vähemalt 50.

Selleks et leida CO₂-võrdlusheited $rCO2_{sg}$ ja $rCO2p_{sg}$ et arvutada punkti 4 kohaselt eriheite sihttasemed, arvutatakse esmalt punktis 3.1.2 esitatud vastavad väärtused aasta Y aruandlusperioodi jaoks punkti 3.2 kohaselt allrühma sg suhtes kohaldatava võrdlusperioodi asemel.

Seejärel jagatakse saadud väärtused

- punktis 5.1.1 määratletud sihttaseme koefitsiendiga $RET_{sg,Y}$, et leida CO₂-võrdlusheited $rCO2_{sg}$,
- punktis 5.1.1 määratletud sihttaseme koefitsiendiga $RETp_{sg,Y}$, et leida CO₂-võrdlusheited $rCO2p_{sg}$.

4. ARTIKLIS 6 OSUTATUD TOOTJA CO₂-ERIHEITE SIHTTASEME ARVUTAMINE

4.1. Eriheite sihttase

Iga tootja jaoks arvutatakse eriheite sihttase T järgmiselt:

4.1.1. Aastate 2025–2029 aruandlusperioodideks:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

4.1.2. Aasta 2030 ja sellele järgnevate aastate aruandlusperioodideks:

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

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

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

kus

\sum_{sg}	on summa üle kõigi nende allrühmade, mida võetakse arvesse konkreetse CO ₂ -eriheite sihttaseme arvutamisel kooskõlas punktiga 4.2;
$share_{sg}$	on kindlaks määratud punktis 2.4;
MPW_{sg}	on kindlaks määratud punktis 2.6;
rf_{sg}	on CO ₂ -heite vähendamise eesmärk, mida kohaldatakse konkreetsel aruandlusperioodil allrühma sg uute raskeveokite suhtes punkti 4.3 kohaselt;
rfp_{sg}	on CO ₂ -heite vähendamise eesmärk, mida kohaldatakse konkreetsel aruandlusperioodil allrühma sg uute raskeveokite esimese etapi sõidukite suhtes punkti 4.3 kohaselt;
$zevM_{sg}$	on heiteta sõidukite kohustuslik osakaal, mida kohaldatakse konkreetsel aruandlusperioodil allrühma sg veokite suhtes punkti 4.3 kohaselt;
$rCO2_{sg}$	on kindlaks määratud punktis 3.1.2.
$rCO2p_{sg}$	on kindlaks määratud punktis 3.1.2.
pv_{sg}	on kindlaks määratud punktis 2.4;

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

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

X = 2025	X = EI	X = MCO2	X = MZE
veokite allrühmad, milles suhtes kohaldatakse CO₂-heite sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike 1 punktiga a	kaubaveoks ettenähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse CO₂-heite sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike b, c ja d ning lõikega 3	[...] reisijateveoks ettenähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse CO₂-heite sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike b, c ja d (kaugbussid ja madala astmega II klassi bussid)	[...] reisijateveoks ettenähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse heiteta sõidukite eesmärki kooskõlas artikliga 3b <u>(Linnabussid)</u>
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Kõik punktides 1.1.1 ja 1.1.3 osutatud veokite allrühmad	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, <u>31-L2, 33-L2</u>	31-LF, 31-L1, [...], 31-DD, 33-LF, 33-L1, [...], 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. CO₂-heite vähendamise eesmärgid ja heiteta sõidukite kohustuslikud osakaalud

4.3.1. Artikli 3a kohaselt kohaldatakse allrühma sg veokite suhtes eri aruandlusperioodidel järgmisi CO₂-heite vähendamise eesmärke rf_{sg} ja rfp_{sg} :

CO ₂ -heite vähendamise eesmärgid rf_{sg} ja rfp_{sg}					
Allrühmad sg		Järgmiste aastate aruandlusperioodid:			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	Alates 2040. aastast
Keskmise suurusega veoautod	53, 54	0	43%	64%	90%
Rasked veoautod, > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Rasked veoautod, > 16 t, teljekonfiguratsiooni dega 4×2 ja 6×2	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Rasked veoautod, > 16 t, spetsiifiliste teljekonfiguratsiooni dega	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Kaugbussid ja linnadevahelised bussid (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43%	64%	90%
Kaugbusside ja linnadevaheliste busside esimese etapi sõidukid (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD₂, 31-L2, 33-L2	0	43%	64%	90%
Haagised		0	7,5%	7,5%	7,5%
Poolhaagised		0	7,5[...]%	7,5[...]%	7,5[...]%

2025. aastale eelnevate aastate aruandlusperioodide kõigiks CO₂-heite vähendamise eesmärkideks rf_{sg} ja rfp_{sg} määratakse 0.

4.3.2. Artikli 3b kohaselt kohaldatakse allrühma sg veokite suhtes eri aruandlusperioodidel järgmisi heiteta sõidukite eesmärke $zevM_{sg}$:

Heiteta sõidukite kohustuslikud osakaalud $zevM_{sg}$					
Allrühmad sg		Järgmiste aastate aruandlusperioodid:			
		enne 2030. aastat	2030 – 2034	2035 – 2039	Alates 2040. aastast
Linnabussid	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, [...]	0	100%	100%	100%

5. ARTIKLIS 7 OSUTATUD HEITEÜHIKUD JA -VÕLAD

5.1. CO₂ heitkoguste vähendamise trajektoorid

5.1.1. Sihttaseme koefitsiendid

Iga veokite allrühma sg ja aasta Y aruandlusperioodi jaoks määratakse sihttaseme koefitsiendid järgmiselt:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

kus

lY, uY on varasema ja hilisema aasta väärtused

- punkti 4.2 tabeli tulbas $X = 2025$ näidatud allrühmade jaoks hulgas rY , 2025, 2030, 2035, 2040,
- kõigi teiste allrühmade sg jaoks hulgas rY , 2030, 2035, 2040, mis määravad vähima intervalli, mille puhul kehtib tingimus $lY \leq Y < uY$;

rY	on veokite allrühma sg suhtes kooskõlas punktiga 3.2 kohaldava võrdlusperioodi aasta;
$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$	on punkti 4.3 kohased allrühma sg CO ₂ -heite vähendamise eesmärgid uute raskeveokite jaoks aastateks lY ja uY ;
$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$	on punkti 4.3 kohased allrühma sg CO ₂ -heite vähendamise eesmärgid uute raskeveokite esimese etapi sõidukite jaoks aastateks lY ja uY ;
$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$	on punkti 4.3 kohased heiteta sõidukite kohustuslikud osakaalud uute raskeveokite puhul aastateks lY ja uY .

Aruandeaastateks $Y < rY$ määratakse $RET_{sg,Y}$, $RET_{psg,Y}$ ja $ZET_{sg,Y}$ väärtuseks 1, nii et veokite allrühm sg ei mõjuta CO₂-heite trajektoori.

5.1.2. CO₂ heitkoguste vähendamise trajektoorid

5.1.2.1. Seejärel leitakse iga veokite allrühma sg ja aasta Y aruandlusperioodi jaoks järgmised CO₂-heite vähendamise trajektoorid:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Iga tootja ja iga 2019. aastast 2024. aastani kestva ajavahemiku aasta Y aruandlusperioodi jaoks leitakse järgmised CO₂-heite vähendamise trajektoorid:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Iga tootja ja iga 2025. aastast 2040. aastani kestva ajavahemiku aasta Y aruandlusperioodi jaoks leitakse järgmised CO₂-heite vähendamise trajektoorid:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

kus

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

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

MPW_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.6;

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

$rCO2p_{sg}$ on kindlaks määratud punktis 3.1.2.

pv_{sg} on tootja selliste uute raskeveokite osakaal allrühmas sg , mille puhul artikli 7b kohaselt võetakse punkti 2.2 kohase keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse nende esimese etapi sõidukite CO₂-heidet.

5.2. Iga aruandlusperioodi heiteühikute ja -võlgade arvutamine

Iga tootja ja iga 2019. aastast 2040. aastani kestva ajavahemiku aasta Y aruandlusperioodi jaoks on heiteühikute $cCO2(X)_Y$ ja heitevõlgade $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$) väärtuseks suurim järgmistest väärtustest ja 0 (st heiteühikud ja heitevõlad ei saa olla negatiivsed):

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

kus

$ET(X)_Y$ on aasta Y *aruandlusperioodil* tootja CO₂-heite trajektoor, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.1 ($X = 2025, NO, M$);

$CO_2(X)_Y$ on aasta Y *aruandlusperioodil* tootja keskmine CO₂-eriheide, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 2.7 ($X = 2025, NO, M$);

$T(X)_Y$ on aasta Y *aruandlusperioodil* tootja CO₂-eriheite sihttase, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 4 ($X = 2025, NO, M$);

V_Y on aasta Y *aruandlusperioodil* tootja uute raskeveokite arv.

5.3. Heitevõla piirmäär

Iga tootja jaoks määratakse aasta Y aruandlusperioodi heitevõla piirmäär $limCO_2(X)_Y$ järgmiselt:

$limCO_2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$ aasta $Y < 2030$ aruandlusperioodi puhul;

$limCO_2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$ aasta $Y \geq 2030$ aruandlusperioodi puhul;

$limCO_2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$ aasta $Y \geq 2030$ aruandlusperioodi puhul,

kus

$T(X)_Y$ on aasta Y *aruandlusperioodil* tootja CO₂-eriheite sihttase, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 4 ($X = 2025, NO, M$);

$V(X)_Y$ on tootja uute raskeveokite arv aasta Y aruandlusperioodil veokite allrühmades, mida võetakse arvesse CO₂-eriheite $CO_2(X)$ arvutamisel kooskõlas punktiga 4.2 ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Heiteühikud varasemate aastate eest

Aasta 2025 *aruandlusperioodil* omandatud heitevõlast arvatakse maha summa, mis vastab enne kõnealust *aruandlusperioodi* omandatud heiteühikutele ja mis arvutatakse iga tootja kohta järgmiselt:

$$redCO2 = \min(dCO2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y)$$

kus

min on sulgudes esitatud kahe väärtuse miinimum;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ on summa üle *aastate Y aruandlusperioodide* ajavahemikul 2019–2024;

$dCO2(NO)_Y$ on aasta Y *aruandlusperioodi* heitevõlad, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.2;

$cCO2(NO)_Y$ on aasta Y *aruandlusperioodi* heiteühikud, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.2.

6. ARTIKLI 8 LÕIKES 2 OSUTATUD TOOTJA ÜLEMÄÄRASE CO₂-HEITE KINDLAKSMÄÄRAMINE

Alates 2025. aastast arvutatakse iga tootja ja iga aasta Y aruandlusperioodi kohta sõidukikategooriapõhise ülemäärase CO₂-heite $exeCO2(X)_Y$ väärtus järgmiselt, kui väärtus on positiivne (X = NO, M). Kui järgmiste arvutuste tulemuseks on $exeCO2(X)_Y$ negatiivne väärtus, antakse selle väärtuseks 0.

2025. aasta aruandlusperioodiks:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

aastate Y aruandlusperioodiks ajavahemikel 2026–2028, 2030–2033 ja 2035–2038:

$$exeCO2(NO)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

aastate Y aruandlusperioodiks ajavahemikel 2030–2033 ja 2035–2038:

$$exeCO2(M)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

aastate Y = 2029, 2034 ja 2039 aruandlusperioodiks:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

aastate Y = 2034 ja 2039 aruandlusperioodiks:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

2040. aasta aruandlusperioodiks:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

aastate $Y > 2040$ aruandlusperioodiks:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

kus

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ on summa üle *aastate Y aruandlusperioodide* ajavahemikul 2019–2024;

$\sum_{I=2025}^Y$ on summa üle *aastate I aruandlusperioodide* ajavahemikul 2025. aastast aastani Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ on summa üle aastate J aruandlusperioodide ajavahemikul 2025. aastast aastani Y–1;

$\sum_{I=2025}^{2039}$ on summa üle aastate I aruandlusperioodide ajavahemikul 2025–2039;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ on summa üle aastate J aruandlusperioodide ajavahemikul 2030. aastast aastani Y–1;

$dCO2(X)_Y$ on aasta Y aruandlusperioodi heitevõlad, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.2 (X = NO, M);

$cCO2(X)_Y$ on aasta Y aruandlusperioodi heiteühikud, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.2 (X = NO, M);

$limCO2(X)_Y$ on heitevõla piirmäär, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.3 (X = NO, M);

$redCO2(X)$ on 2025. aasta aruandlusperioodi heitevõlgade mahaarvamine kooskõlas punktiga 5.4 (X = NO, M).

Kõigil muudel juhtudel määratakse ülemäärase heite $exeCO2(X)_Y$ väärtuseks 0 (X = NO, M).

Artikli 8 lõikes 2 osutatud ülemäärane CO₂-heide aasta Y aruandlusperioodi kohta leitakse järgmiselt:

$$exeCO2_Y = exeCO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y$$

Artiklis 11 osutatud kohandamine

1. CO₂-VÕRDLUSHEITE KOHANDAMINE PÄRAST ARTIKLI 11 LÕIKES 2 OSUTATUD TÜÜBIKINNITUSMENETLUSTE MUUTMIST

Pärast artikli 11 lõikes 2 osutatud tüüvikinnitusmenetluste muutmist arvutatakse I lisa punktis 3.1.2 osutatud CO₂-võrdlusheited uuesti.

Selleks kohandatakse I lisa punktis 2.1 osutatud uute raskeveokite v ja nende esimese etapi sõidukite CO₂-heidet (g/km), mis on kasutusotstarbe mp jaoks kindlaks määratud ja võrdlusperioodiks arvutatud, järgmiselt:

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

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

kus

\sum_r on summa üle kõigi allrühma sg representatiivsete veokite r;

sg on allrühm, kuhu veok v kuulub;

$s_{r,sg}$ on representatiivse veoki r statistiline osakaal allrühmas sg;

$CO2(RP)_{v,mp}$ on veoki v CO₂-eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe mp jaoks ja mis põhineb võrdlusperioodi seireandmetel;

$CO_2(RP)_{r,mp}$	on representatiivse sõiduki r CO ₂ -eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe mp jaoks vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele, nagu neid kohaldati võrdlusperioodil;
$CO_{2r,mp}$	on representatiivse sõiduki r CO ₂ -eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe mp jaoks vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele kooskõlas artikli 11 lõike 3 punktis a osutatud muudatustega;
$CO_{2p}(RP)_{v,mp}$	on raskeveoki v esimese etapi sõiduki CO ₂ -eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe mp jaoks ja mis põhineb võrdlusperioodi seireandmetel;
$CO_{2p}(RP)_{r,mp}$	on representatiivse sõiduki r esimese etapi sõiduki CO ₂ -eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele, nagu neid kohaldati võrdlusperioodil;
$CO_{2p_{r,mp}}$	on representatiivse sõiduki r esimese etapi sõiduki CO ₂ -eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe mp jaoks vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele kooskõlas artikli 11 lõike 3 punktis a osutatud muudatustega.

CO₂-eriheited normaliseeritakse kooskõlas III lisaga ja kasutatakse seejuures artikli 14 lõike 1 punktis f osutatud näitajate väärtusi, mida kohaldatakse artikli 11 lõike 2 punktis a osutatud aruandlusperioodil.

Representatiivne sõiduk määratakse kindlaks artikli 11 lõikes 3 osutatud meetodi kohaselt.

2. ARTIKLI 11 LÕIKEGA 2 KOOSKÕLAS KOHANDATUD CO₂-VÕRDLUSHEITE KOHALDAMINE

Kui tootja mõne uue raskeveoki CO₂-eriheide aasta Y aruandlusperioodil on kindlaks määratud artikli 11 lõikes 2 osutatud muudatuste tulemusena, arvutatakse I lisa punktides 4 ja 5.1 kasutatav allrühma sg veoki CO₂-võrdlusheide rCO_{2sg} järgmiselt:

$$rCO_{2sg} = \sum_i V_{sg,i}/V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

kus

\sum_i on summa üle i väärtuste:

- $i = 0$: CO₂-heite kindlaksmääramise muutmata menetlus, mille suhtes kohaldatakse algseid CO₂-võrdlusheite väärtusi ilma kohandusteta, ja
- $i \geq 1$: kõik hilisemad artikli 11 lõikes 2 osutatud muudatused.

V_{sg} on tootja uute raskeveokite arv aasta Y aruandlusperioodil ja veokite allrühmas sg;

$V_{sg,i}$ on tootja selliste uute raskeveokite arv aasta Y aruandlusperioodil ja veokite allrühmas sg, mille CO₂-eriheide on kindlaks määratud muudatuse i tulemusena;

$rCO_{2sg,i}$ on:

- $i = 0$: kohandamata CO₂-võrdlusheide,
- $i \geq 1$: CO₂-võrdlusheide, mis on veokite allrühma sg jaoks kindlaks määratud muudatuse i tulemusena.

II LISA²¹

III LISA

Artiklis 4 osutatud uute raskeveokite keskmiste CO₂-eriheidete normaliseerimine

1. CO₂-ERIHEIDETE NORMALISEERIMINE

I lisa punkti 2.1 kohaste arvutuste tegemiseks normaliseeritakse sõidukite CO₂-heite

CO₂_{v,mp} väärtused järgmiselt:

$$CO_{2v,mp} = reportCO_{2v,mp} + \Delta CO_{2v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{N- ja O-kategooria sõidukid})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{M-kategooria sõidukid})$$

Esimese etapi sõidukite CO₂-heite väärtused $[[Co2p]]_{(v,mp)}CO2p]_{(v,mp)}$ normaliseeritakse sama meetodika kohaselt, kasutades esimese etapi sõidukite parameetreid.

kus

CO₂_{v,mp} on veoki *v* kasutusotstarbe *mp* jaoks kindlaks määratud ja normaliseeritud CO₂-heide, mida tuleb arvesse võtta I lisa punktis 2.1 esitatud arvutustes;

reportCO₂_{v,mp} on uue raskeveoki *v* CO₂-heide (g/km), mis on kasutusotstarbe *mp* jaoks kindlaks määratud ning millest on teatatud kooskõlas artiklitega 13a ja 13b;

ΔCO₂_{v,mp}(*m*) määratakse kindlaks punkti 3 kohaselt;

²¹ Vt joonealune märkus 20.

$\Delta CO_2cv_{v,mp}$	määratakse kindlaks punkti 4 kohaselt;
$PL_{v,mp}$	on sõiduki (v) kandevõime kasutusotstarbe (mp) korral, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;
$PL_{sg,mp}$	on allrühma sg kandevõime kasutusotstarbe mp korral, nagu esitatud I lisa punktis 2.5;
$PM_{v,mp}$	on sõiduki (v) reisijate mass kasutusotstarbe (mp) korral, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;
$PM_{sg,mp}$	on allrühma sg reisijate mass kasutusotstarbe mp korral, nagu esitatud I lisa punktis 2.5;
cCW_v	on veoki v tühimassi punkti 2 kohane parandus.

2. TÜHIMASSI NORMALISEERIMINE

Kuna veoki kasulikkus on seda suurem, mida suurem on selle suurim tehniliselt lubatud kandevõime või reisijate arv, kuid tehnilistel põhjustel on nende näitajate suuremad väärtused seotud suurema tühimassi ja seega suurema CO₂-heitega, tehakse allrühma sg veoki v CO₂-eriheite punkti 1 kohaseks normaliseerimiseks asjaomase veoki tühimassi järgmine parandus:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \text{ N-kategooria sõidukid;}$$

$$\underline{cCW_v = 0} \quad \underline{\text{O-kategooria sõidukid;}}$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \text{ M-kategooria sõidukid;}$$

kus

a_{sg} on lineaarkordaja, mis määratakse veoki v aruandlusperioodiks kindlaks kooskõlas punktiga 2.1;

$maxPL_v$ on veoki v suurim tehniliselt lubatud kandevõime, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;

$maxPN_v$ on veoki v suurim tehniliselt lubatud reisijate arv, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;

$maxPL_{sg}$ on veokite allrühma sg suurim tehniliselt lubatud kandevõime, mis on kindlaks määratud kooskõlas I lisa punktiga 2.5;

$maxPN_{sg}$ on veokite allrühma sg suurim tehniliselt lubatud reisijate arv, mis on kindlaks määratud kooskõlas I lisa punktiga 2.5.

2.1. Normaliseerimisparameetrite kindlaksmääramine

Igaks aruandlusperioodiks määratakse CW_v väärtuse ja $maxPL_v$ väärtuse (N- ja O-kategooria sõidukite puhul) või $maxPN_v$ väärtuse (M-kategooria sõidukite puhul) seose lineaarregressiooni analüüsiga kindlaks parameetrid a_{sg} ja b_{sg} , võttes arvesse kõiki allrühma sg uusi registreeritud veokeid v :

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \text{ N kategooria sõidukite korral;}$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \text{ M-kategooria sõidukite korral,}$$

kus

CW_v on veoki v tühimass, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal; kui täpne väärtus ei ole teada, võib selle ligikaudselt võrdsustada veoki v korrigeeritud tegeliku massiga;

$maxPL_v$ on veoki v suurim tehniliselt lubatud kandevõime, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;

$maxPN_v$ on veoki v suurim tehniliselt lubatud reisijate arv, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal.

3. CO₂-HEITE MUUTMINE SÕIDUKI TÄISMASSI MUUTMISE TÕTTU

Veoki v kasutusotstarbe mp jaoks kindlaks määratava CO₂-heite tagantjärele muutmine veokile CO₂-heite kindlaksmääramiseks omistatud täismassi tagantjärele muutmise tõttu toimub järgmise lineaarse lähenduse kohaselt:

$$\Delta CO_{2v,mp}(m) = m \cdot (CO_{2v,r} - CO_{2v,l}) / (Mr - Ml)$$

kus

m on sõidukile v CO₂-heite kindlaksmääramiseks omistatud täismassi muudatus;

$CO_{2v,r}$ on veoki v CO₂-heide (g/km) ilma massi muudatuseta, mis on kindlaks määratud sama kasutusotstarbe mp jaoks tüüpilise koormuse tingimustes;

$CO_{2v,1}$	on veoki v CO ₂ -heide (g/km) ilma massi muudatuseta, mis on kindlaks määratud sama kasutusotstarbe mp jaoks kerge koormuse tingimustes;
Mr	on sõiduki modelleeritud täismass ilma massi muudatuseta sama kasutusotstarbe mp jaoks tüüpilise koormuse tingimustes;
$M1$	on sõiduki modelleeritud täismass ilma massi muudatuseta sama kasutusotstarbe mp jaoks kerge koormuse tingimustes.

4. ERINEVATE VEOSERUUMI MAHTUDE NORMALISEERIMINE

Sama allrühma O-kategooria sõidukite veoseruumid on erineva mahuga. Kuna veoki kasulikkus on seda suurem, mida suurem on selle veoseruumi maht, kuid tehnilistel põhjustel on selline suurenemine seotud ka suurema CO₂-heitega, korrigeeritakse allrühma sg veoki v CO₂-heidet järgmiselt:

$$\Delta CO_{2cv,v,mp} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

kus

$a_{sg,mp}$ on lineaarkordaja, mis määratakse veoki v aruandlusperioodiks kindlaks kooskõlas punktiga 4.1;

CV_v on veoki v veoseruumi maht, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal.

CV_{sg} on veokite allrühma sg veoseruumi maht, mis on kindlaks määratud kooskõlas I lisa punktiga 2.5.

N- ja M-kategooria sõidukite korral on CO₂-heite $\Delta CO_{2cv,v,mp}$ parandus 0.

4.1. Normaliseerimisparameetrite kindlaksmääramine

Igaks aruandlusperioodiks ja iga kasutusotstarbe jaoks määratakse [$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)$] väärtuste ja CV_v väärtuste seose lineaarregressiooni analüüsiga kindlaks parameetrid $a_{sg,mp}$ ja $b_{sg,mp}$, võttes arvesse kõiki allrühma sg uusi registreeritud veokeid v :

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

kus

CV_v on veoki v veoseruumi maht, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal.

$reportCO2_{v,mp}$, $\Delta CO2_{v,mp}(m)$ on määratletud punktis 1.“

Artiklites 13a ja 13b osutatud seirealuseid ja esitatavaid andmeid käsitlevad eeskirjad

A OSA. ANDMED, MILLE SEIRET TEEVAD JA MIDA ESITAVAD LIIKMESRIIGID

- a) Liikmesriigi territooriumil registreeritud kõigi artiklis 2 osutatud uute raskeveokite valmistajatehase tähised (VIN-koodid);
- b) tootja nimi;
- c) mark (tootja ärinimi);
- d) vastavustunnistuse kandes 38 märgitud kerekood, kaasa arvatud määruse (EL) 2018/858 I lisa 2. liites osutatud täiendavad numbrid (kui see on asjakohane);
- e) artikli 2 esimese lõigu punktis a või b osutatud raskeveokite puhul vastavustunnistuse kannetes 23, 23.1 ja 26 märgitud teave jõuseadme kohta;
- f) vastavustunnistuse kandes 29 märgitud sõiduki suurim kiirus;
- g) komplekteerimisetapp, nagu märgitud valitud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683 VIII lisa punkti 2 kohasel vastavustunnistuse näidisel;
- h) vastavustunnistuse kandes 0.4 märgitud sõidukikategooria;
- i) vastavustunnistuse kandes 1 märgitud telgede arv;
- j) vastavustunnistuse kandes 16.1 märgitud suurim tehniliselt lubatud täismass;
- k) vastavustunnistuse kandes 49.1 märgitud tootja andmefaili krüptograafilise räsi jäljend; kuni 30. juunini 2025 registreeritud sõidukite puhul võivad liikmesriigid esitada ainult krüptograafilise räsi esimesed kaheksa tähe- või numbrimärki;
- l) vastavustunnistuse kandes 49.5 märgitud CO₂-eriheide;
- m) vastavustunnistuse kandes 49.6 märgitud keskmine kandevõime;

²² Vt joonealused märkused 20 ja 21.

- n) registreerimise kuupäev;
- o) autorongi suurim tehniliselt lubatud mass N3-kategooria veoauto jaoks, mis on artikli 3 punktis 24 osutatud eriti raskeautorong (EHC), nagu see on esitatud vastavustunnistuse kandes 16.4 või üksiksõiduki tüübikinnitustunnistuses;
- [...]p) eriotstarbelise sõiduki korral selle vastavustunnistuse kandes 51 märgitud otstarve;
- q) vastavustunnistuse kandes 3 märgitud veotelgede arv;
- [...]r) määruse 2018/858 artikli 2 lõike 3 punkti b alusel tüübikinnituse saanud sõidukite korral teave, et sõiduk on projekteeritud ja konstrueeritud või kohandatud tsiviilkaitses, tuletõrjes ja korrakaitsejõududes kasutamiseks;
- [...]s) tsiviilkaitses, tuletõrjes, korrakaitsejõududes või relvajõududes kasutamiseks registreeritud sõidukite korral kinnitus, et sõiduk on registreeritud tsiviilkaitses, tuletõrjes, korrakaitsejõududes või relvajõududes kasutamiseks ja et see vastab käesoleva määruse artikli 2 lõikes 5 sätestatud tingimustele. Kõigi sõidukite, sealhulgas üksiksõiduki tüübikinnituse saanud sõidukite puhul on vastav teave see, mis on esitatud ELi vastavustunnistusel või ELi üksiksõiduki tüübikinnitustunnistusel või riiklikul üksiksõiduki tüübikinnitustunnistusel kooskõlas komisjoni rakendusmääruses (EL) 2020/683²³ sätestatud näidistega ja olenemata sellest, kas kehtib mõni määruse (EL) 2018/858 artikli 45 lõike 1 kohane riiklik erand.

²³ Komisjoni 15. aprilli 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/683, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 seoses mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve suhtes kohaldatavate haldusnõuetega (ELT L 163, 26.5.2020, lk 1).

B OSA. ANDMED, MIDA PEAVAD ESITAMA TOOTJAD VÕI MUUD ÜKSUSED

Artikli 13b kohaselt peab iga andmete esitaja esitama järgmised andmed sõidukite kohta, mille jaoks on määruse 2017/2400 (EL) ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1362²⁴ kohaselt kohustuslik esitada tootja andmefail või sõiduki teabefail.

IV lisa A osa punktides p ja q osutatud sõidukite puhul teatab artiklis 7a osutatud tootja kooskõlas artikli 2 lõigetega 4 ja 5 komisjonile, kui sõidukile, millele tavaliselt tehakse artiklis 3a sätestatud kohustuste suhtes erand, ei ole vaja seda erandit teha.

Veoki kategooria / allrühm	Andmete esitaja			
	Esimese etapi sõiduki tootja ⁽¹⁾	Vaheetapi sõiduki tootja ⁽²⁾	Sõiduki tootja ⁽³⁾	Määratud tehniline teenistus ⁽⁸⁾
N / kõik	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	– Tootja andmefail ⁽⁴⁾ – Lisateave*	Ei ole asjakohane
M / kõik	– Sõiduki teabefail ^{(4) (5)} – Tootja andmefail ^{(4) (6)} – Lisateave* esimese etapi sõiduki kohta.	Ei ole asjakohane	– Sõiduki teabefail ^{(4) (7)} – Tootja andmefail ^{(4) (7)} – Lisateave* terviksõiduki või komplekteeritud sõiduki kohta.	Ei ole asjakohane
O / kõik	Ei ole asjakohane	Ei ole asjakohane	– Tootja andmefail ⁽⁹⁾ – Lisateave*	– Tootja andmefail ⁽⁹⁾ – Lisateave*

²⁴ Komisjoni 1. augusti 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/1362, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveohaagiste näitajate mõjuga mootorsõidukite CO₂ heitele, kütusekulule, energiatarbele ja heiteta sõiduulatusse ning millega muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2020/683 (ELT L 205, 5.8.2022, lk 145).

- (¹) Komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 lõige 29
- (²) Komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 lõige 31
- (³) Komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 lõige 4a
- (⁴) Komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 lõige 2
- (⁵) Komisjoni määruse (EL) 2017/2400 I lisa punkt 2.3
- (⁶) Komisjoni määruse (EL) 2017/2400 I lisa punkt 2.4
- (⁷) Komisjoni määruse (EL) 2017/2400 I lisa punkt 2.7.5
- (⁸) Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 8 lõige 6
- (⁹) Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 8 lõige 7

***Lisateave**

Ei	Seirealused andmed	Allikas	Kohaldatav järgmiste sõidukite suhtes
15	Mark (tootja kaubanimi)		Kõik
24	Jõuülekaneseadme tootja nimi ja aadress	Määruse (EL) 2017/2400 VI lisa 1. liites esitatud osa, eraldi seadmestiku või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 0.4	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;
25	Mark (jõuülekaneseadme tootja kaubanimi)	Määruse (EL) 2017/2400 VI lisa 1. liites esitatud osa, eraldi seadmestiku või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 0.1	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;
32	Teljetootja nimi ja aadress	Määruse (EL) 2017/2400 VII lisa 1. liites esitatud komponendi, eraldi seadmestiku või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 0.4	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk; O-kategooria

33	Mark (teljetootja kaubanimi)	Määruse (EL) 2017/2400 VII lisa 1. liites esitatud komponendi, eraldi seadmestiku või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 0.1	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk; O-kategooria
39	Rehvitootja nimi ja aadress	Määruse (EL) 2017/2400 X lisa 1. liites esitatud komponendi, eraldi sõlme või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 1	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk; O-kategooria
40	Mark (rehvitootja kaubanimi)	Määruse (EL) 2017/2400 X lisa 1. liites esitatud komponendi, eraldi sõlme või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 3	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk; O-kategooria
72	Modelleerimisvahendi kasutamise loa number		Kõik
75	Mootori CO ₂ -heite mass WHTC tsükli (8) vältel (g/kWh)	Komisjoni määruse (EL) nr 582/2011 I lisa 5. liite lisandi punkt 1.4.2 või 7. liite lisandi punkt 1.4.2, olenevalt sellest, kumb on asjakohane	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;
76	Mootori kütusekulu WHTC tsükli vältel (g/kWh)	Komisjoni määruse (EL) nr 582/2011 I lisa 5. liite lisandi punkt 1.4.2 või 7. liite lisandi punkt 1.4.2, olenevalt sellest, kumb on asjakohane	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;
77	Mootori CO ₂ -heite mass WHSC tsükli (9) vältel (g/kWh)	Komisjoni määruse (EL) nr 582/2011 I lisa 5. liite lisandi punkt 1.4.1 või 7. liite lisandi punkt 1.4.1, olenevalt sellest, kumb on asjakohane	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;
78	Mootori kütusekulu WHSC tsükli vältel (g/kWh)	Komisjoni määruse (EL) nr 582/2011 I lisa 5. liite lisandi punkt 1.4.1 või 7. liite lisandi punkt 1.4.1, olenevalt sellest, kumb on asjakohane	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;

101	Sõidukite puhul, mille modelleerimise kuupäev on 1. juuli 2020 või hilisem, mootori tüübikinnitus number	Määruse (EL) nr 582/2011 I lisa 5., 6. või 7. liite lisandi punkt 1.2.1, olenevalt sellest, milline on kohaldatav	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;
102	Sõidukite puhul, mille modelleerimise kuupäev on 1. juuli 2021 või hilisem, komaeraldusega väärtusi sisaldav fail, millel on sama nimi kui tööfailil ja mille laiend on .vsum ning mis sisaldab koondtulemusi iga modelleeritud kasutusotstarbe ja kandevõime tingimuste kohta	Fail, mis genereeritakse määruse (EL) 2017/2400 artikli 5 lõike 1 alapunktis a osutatud modelleerimisvahendiga selle graafilise kasutajaliidese versioonis	„[...] kõik

C OSA. ÕHUTAKISTUSE VÄÄRTUSE (CDXA) VAHEMIKUD ARTIKLI 13c KOHASEKS
 AVALDAMISEKS

Selleks, et teha kandes 23 määratletud CdxA väärtus artikli 13c kohaselt üldsusele kättesaadavaks, kasutab komisjon vahemikke, mis on määratletud alljärgnevas tabelis, milles on iga CdxA väärtuse jaoks antud vastav vahemik:

Vahemik	CdxA väärtus [m2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38

A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

Artiklites 13a kuni 13c osutatud andmete esitamine ja haldamine

1. LIIKMESRIIKIDE ARUANDLUS

- 1.1. Pädeva asutuse kontaktisik edastab IV lisa A osas täpsustatud andmed artikli 13a kohaselt elektroonilise edastussüsteemi kaudu ametile.

Kontaktisik saadab komisjonile ja ametile teate andmete edastamise kohta järgmistele aadressidele:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

ning

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. TOOTJATE ARUANDLUS

- 2.1. Tootjad esitavad komisjonile viivitamata järgmise teabe:

- a) vastavustunnistusel või üksiksõiduki tüübikinnitustunnistusel märgitud tootja nimi;
- b) rahvusvaheline valmistaja kood (WMI-kood), mida vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 19/2011²⁵ kasutatakse turule lastavate uute raskeveokite valmistajatehase tähises;
- c) andmete ametile edastamise eest vastutav kontaktisik.

Tootjad teatavad komisjonile viivitamata kõigist muudatustest nimetatud teabes.

Teave saadetakse punktis 1.1 osutatud aadressidele.

²⁵ Komisjoni 11. jaanuari 2011. aasta määrus (EL) nr 19/2011, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste tootja andmesildi ja tehasetähise tüübikinnituse nõudeid ning millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 8, 12.1.2011, lk 1).

- 2.2. Tootja kontaktisik edastab I lisa B osa punktis 2 osutatud andmed artikli 13b kohaselt elektroonilise edastussüsteemi kaudu ametile.

Kontaktisik saadab komisjonile ja ametile teate andmete edastamise kohta punktis 1.1 osutatud e-posti aadressidele.

3. ANDMETÖÖTLUS

- 3.1. Amet töötleb punktide 1.1 ja 2.2 kohaselt edastatud andmeid ning kannab need seejärel registrisse.
- 3.2. Eelneval aruandlusperioodil registreeritud raskeveokite kohta käivad andmed, mis on kantud registrisse, avaldatakse iga aasta 30. aprilliks, välja arvatud järgmised andmed:
- 3.2.1. valmistajatehase tähis;
 - 3.2.2. jõuülekaneseadme tootja nimi ja aadress;
 - 3.2.3. mark (jõuülekaneseadme tootja kaubanimi);
 - 3.2.4. teljetootja nimi ja aadress;
 - 3.2.5. mark (teljetootja kaubanimi);
 - 3.2.6. rehvitootja nimi ja aadress;
 - 3.2.7. mark (rehvitootja kaubanimi);
 - 3.2.8. mootori mudel;
 - 3.2.9. jõuülekaneseadme mudel;
 - 3.2.10. aeglusti mudel;
 - 3.2.11. pöördemomendi muunduri mudel;
 - 3.2.12. nurkülekande mudel;
 - 3.2.13. telje mudel;
 - 3.2.14. õhutakistuse mudel;
 - 3.2.15. komaeraldusega väärtusi sisaldav fail, millel on sama nimi kui tööfailil ja mille laiend on .vsum ning mis sisaldab koondtulemusi iga modelleeritud kasutusotstarbe ja kande võime tingimuste kohta.

- 3.3. Kui pädev asutus või tootjad avastavad esitatud andmetes vigu, teatavad nad nendest viivitamata komisjonile ja ametile, edastades veateate ametile ning saates e-kirja punktis 1.1 osutatud aadressidele.
- 3.4. Komisjon kontrollib neid vigu koos ametiga ning vajaduse korral parandab andmed registris.
- 3.5. Komisjon teeb ameti abiga enne punktide 1.1 ja 2.2 kohase andmete edastamise tähtaega õigeaegselt kättesaadavaks andmete edastamise elektroonilised vormid.

VI LISA

VASTAVUSTABEL

Määrus (EL) 2018/956

Määrus (EL) 2018/956	Käesolev määrus
Artikkel 1	Artikli 1 lõige 2
Artikkel 2	Artikkel 2
Artikkel 3	Artikkel 3
Artikkel 4	Artikkel 13a
Artikkel 5	Artikkel 13b
Artikkel 6	Artikkel 13c
Artikkel 7	Artikkel 13d
Artikkel 8	Artikkel 13e
Artikkel 9	Artikkel 13f
Artikkel 10	-
Artikkel 11	Artikkel 14
Artikkel 12	Artikkel 16
Artikkel 13	Artikkel 17
Artikkel 14	-
I lisa	IV lisa
II lisa	V lisa“