



Brüssel, 14. detsember 2018
(OR. en)

15615/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0143(COD)

CLIMA 259
ENV 910
TRANS 653
MI 1002
CODEC 2353

MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	14874/18
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO ₂ -heite normid – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon võttis oma ettepaneku vastu 17. mail 2018. Kavandatava määruse eesmärk on kehtestada uute raskeveokite CO₂-heite normid ja aidata liikmesriikidel seeläbi saavutada määruse (EL) 2018/842 (edaspidi „jõupingutuste jagamise määrus“) kohased heite vähendamised eesmärgid; jõupingutuste jagamise määruses käsitletakse heitkoguseid, mis on pärit mujalt kui ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga hõlmatud sektoritest.

2. Kavandatavas määruses nähakse ELi uute raskeveokite pargi jaoks ette üldine CO₂ -heite vähendamise sihttase, milleks on 15% alates 2025. aastast võrreldes 2019. aasta heite tasemetega, ja soovituslik heite vähendamise sihttase, milleks on vähemalt 30% alates 2030. aastast. Ettepaneku kohaselt kinnitatakse lõplik eesmärk 2030. aastaks ja edaspidiseks 2022. aastaks kavandatud läbivaatamise tulemusel. Sellest tulenevalt soovitatakse, et läbivaatamise osana tuleks normide kohaldamisala laiendada ka väiksematele veokitele, bussidele ja haagistele. CO₂-heite sihttasemeid ei kohaldata eriotstarbeliste veokite, näiteks ehitusmasinate, prügiautode ja betoonisegistite suhtes.
3. Selleks et luua stiimuleid selliste heiteta ja vähese heitega sõidukite, arendamise ja kasutamise edendamiseks ELi turul, mille suhtes CO₂-heite sihttasemeid kavandatava määruse alusel ei kohaldata, tehakse kavandatavas määruses ettepanek lisäühikute süsteemi loomiseks, mille kohaselt käsitatakse asjaomase tootja eriheite väljaarvutamisel ühte sellist sõidukit mitme sõidukina. Selleks et määruses sätestatud keskkonnaeesmärkide ambitsioonikus ei väheneks, kehtestatakse lisäühikute suhtes eelnevalt kindlaksmääratud ülemmäärad.
4. Kulutõhusa rakendamise edendamiseks sätestatakse ettepanekus võimalus CO₂-heite ühikute arvele kandmiseks ja laenamiseks. CO₂-heite sihttasemete saavutamata jätmise puhul on ette nähtud rahaline karistus ülemäärase heite maksu kujul. Lisaks sellele sätestatakse ettepanekus meetmed, mille eesmärk on tagada tootjate usaldusväärsete ja esinduslike andmete kättesaadavus CO₂-heite ja kütusetarbimise vallas.
5. 9. oktoobril 2018 pidas nõukogu (keskkond) poliitilise mõttevahetuse ettepaneku kahe põhiküsimuse üle: kavandatavad sihttasemed ja väljapakutud stiimulisüsteem heiteta ja vähese heitega sõidukite jaoks.
6. Euroopa Parlament hääletas komisjoni ettepanekusse tehtavate muudatusettepanekute üle oma 14. novembri 2018. aasta täiskogul (poolt oli 373, vastu 285 liiget ning 16 jäi erapooletuks).
7. Pärast tehnilisel tasandil toimunud üksikasjalikke arutelusid vaatas alaliste esindajate komitee ettepaneku 7. detsembril 2018 läbi, võttes aluseks eesistujariigi kompromissi¹.

¹ Dok 14874/18.

8. Eesistujariik tugines alaliste esindajate komitees toimunud arutelule ja koostas vähesel määral muudetud kompromissteksti, mis on aluseks nõukogu (keskkond) 20. detsembri istungil toimuvale arutelule, mille eesmärgiks on saavutada ettepaneku osas üldine lähenemisviis. Eesistujariigi muudetud kompromiss on esitatud käesoleva märkuse lisas.

II. ÜLEVAADE OLUKORRAST

9. Ettepaneku peamised lahendamata küsimused seonduvad 2025. ja 2030. aastaks seatud eesmärkide ning heiteta ja vähese heitega sõidukite osas kehtestatud stiimulitega.
- Eesmärkide osas on delegatsioonidel erinevad seisukohad, osa toetab eesistujariigi ettepanud eesmärke, mis järgivad komisjoni algse ettepaneku lähenemisviisi, ning osa soovib ambitsioonikamaid eesmärke. Eelkõige soovib mitu delegatsiooni, et 2030. aastaks tuleks eesmärgiks kehtestada 30% või rohkem, et see oleks siduv ning et seda saaks 2022. aastal toimuva läbivaatamise käigus üksnes ülespoole korrigeerida. Mõned delegatsioonid toetavad ka 2025. aastaks kavandatava sihttaseme tõstmist nii et see oleks 20%.
 - Mis puudutab stiimulisüsteemi heiteta ja vähese heitega sõidukite arendamise ja kasutamise edendamiseks, siis on eesistujariik paljude delegatsioonide taotlusel otsustanud alaliste esindajate komitee esitatud kompromisstekstis sisalduvast stiimulisüsteemist välja jätta bussid. Mõned delegatsioonid on busside väljajätmise vastu. Lisaks tegid mõned delegatsioonid ettepaneku asendada lisaühikute süsteem alates 2025. aastast süsteemiga, mis tugineb heiteta ja vähese heitega sõidukite aastase läbimüügi piirmääradele, mis on 3%. Mõned delegatsioonid väljendasid toetust eesistujariigi praegusele kompromissettepanekule, mille kohaselt oleks alates 2025. aastast toimuv piirmäärade süsteemi kehtestamine läbivaatamise osa.
10. Mitu delegatsiooni toetas alaliste esindajate komitees seda, et taastataks viide pikematele ja raskematele autorongidele, st liidendsõidukitele. Alaliste esindajate komitees leidsid mõningast toetust ka teised ettepanekud, näiteks: kuni 2025. aastani kohaldatavate karistuste taseme vähendamine; sünteetiliste ja alternatiivkütuste arvesse võtmine läbivaatamise ajal stiimulisüsteemi kontekstis; ning vähese heitega sõidukite praegu ettepanud määratluse asendamine allrühma osas kehtestatud künnisega, mis võtab arvesse rühma eriheitideid.

Pärast alaliste esindajate komitees toimunud arutelu on eesistujariik säilitanud eelmises kompromissettepanekus ettepanud muudatused, kuid teeb ettepaneku täiendada põhjendust 34 seoses liidendsõidukite ja ühendvedude läbivaatamisega².

III. JÄRELDUSED

Nõukogul (keskkond) palutakse käesoleva märkuse lisas esitatud teksti põhjal lahendada lahendamata küsimused ja võtta vastu üldine lähenemisviis.

Üldine lähenemisviis on nõukogu volitus seadusandliku tavamenetluse raames toimuvateks läbirääkimisteks Euroopa Parlamendiga.

² Lisaks tehti ka mõned tehnilist laadi muudatused.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid ja muudetakse määrust (EÜ) nr 595/2009

(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 arvamust³,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁴,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni teatise: „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“ seatakse selge siht: sajandi keskpaigaks tuleb transpordisektoris vähendada kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega ning kindlalt tuleb jätkata tööd täielikult heitevaba transpordisüsteemi saavutamiseks. Samuti tuleb kohe järsult vähendada transpordist tulenevat ja meie tervist kahjustavat õhusaasteainete heidet.

³ ELT C , , lk .

⁴ ELT C , , lk .

- (2) Pärast kõnealust teatist võttis komisjon 2017. aasta mais⁵ ja novembris⁶ vastu kaks liikuvuspaketti. Nendes on esitatud positiivne tegevuskava, millega samuti tagatakse üleminek keskkonnahoidlikule, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvussüsteemile.
- (3) Käesolev määrus on osa komisjoni kolmandast liikuvuspaketist „Liikuvus Euroopas“, mis täiendab komisjoni teatist „Investeerimine aruka, innovatiivse ja jätkusuutliku tööstuse nimel – Uus ELi tööstuspoliitika strateegia“⁷ ning mille eesmärk on viia lõpule protsess, mis võimaldab liidul igakülgset ära kasutada liikuvusvaldkonna ajakohastamise ja dekarboniseerimise positiivset mõju. Kolmanda liikuvuspaketi eesmärk on muuta Euroopa liikuvussüsteem ohutumaks ja paremini ligipääsetavaks ning Euroopa tööstus konkurentsivõimelisemaks, suurendada Euroopas töökohakindlust ning muuta liikuvussüsteem keskkonnasäästlikumaks ja kliimamuutustega paremini toime tulevaks. See eeldab ELi, liikmesriikide ja sidusrühmade täielikku pühendumust muu hulgas CO₂-heite ja õhusaaste vähendamisele.
- (4) Käesolev määrus, nagu ka sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid,⁸ annavad selge suuna maanteetranspordisektorist pärit CO₂-heite vähendamisele ja sätestavad siduva eesmärgi, mille kohaselt tuleb liidu kõigis majandusharudes kasvuhoonegaaside heidet vähendada 2030. aastaks vähemalt 40 % võrreldes 1990. aastaga ning mille Euroopa Ülemkogu kiitis heaks 23.–24. oktoobri 2014. aasta järeldustes ja mille nõukogu kiitis heaks 6. märtsi 2015. aasta istungil kui liidu kavatsetava riiklikult kindlaksmääratud panuse Pariisi kokkuleppe raames [...].

⁵ Säästva liikuvuse suunas – Tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks (COM(2017) 283 final).

⁶ Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine – Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid (COM(2017) 675 final).

⁷ Investeerimine aruka, innovatiivse ja jätkusuutliku tööstuse nimel – Uus ELi tööstuspoliitika strateegia (COM(2017) 0479 final).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) .../..., millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (ELT L, ..., ..., lk).

- (5) Euroopa Ülemkogu kiitis 2014. aasta oktoobri järeldustes heaks eesmärgi vähendada sektorites, mis ei ole hõlmatud liidu heitkogustega kauplemise süsteemiga, kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks 30 % võrreldes 2005. aasta tasemega. Suur osa nende sektorite heitest pärineb maanteetranspordist ja ületab 1990. aasta taset ikka veel olulisel määral. Kui maanteetranspordist pärit heide peaks veelgi suurenema, nullib see ära heite vähenemise, mis muudes sektorites on kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutatud.
- (6) Euroopa Ülemkogu rõhutas 2014. aasta oktoobri järeldustes, kui tähtis on vähendada transpordisektoris kasvuhoonegaaside heidet ja fossiilkütustest sõltumisega seotud riske, ning kasutada terviklikku ja tehnoloogiast sõltumatut lähenemisviisi, et vähendada transpordisektori põhjustatavat heidet ja edendada energiatõhusust, soodustada elektritransporti ning kasutada taastuvaid energiaallikaid transpordisektoris ka pärast 2020. aastat.
- (7) Energiatõhusus, mis aitab vähendada tarbimist, on üks viiest vastastikku üksteist tugevdavast ja omavahel tihedalt seotud tahust, mis on esitatud energialiidu strateegiat käsitlevas komisjoni teatises,⁹ mille eesmärk on varustada tarbijaid turvalise, säästva, konkurentsivõimelise ja taskukohase energiaga. Teatises on märgitud, et kuigi kõik majandussektorid peavad tegema jõupingutusi energiatarbimise tõhustamiseks, on transpordisektori energiatõhususe potentsiaal väga suur.
- (8) Raskeveokite, sealhulgas veoautode ning busside CO₂-heidet moodustab ligikaudu 6 % CO₂-koguheidetest liidus ja ligikaudu 25 % maanteetranspordist pärinevast CO₂-heidetest. Ilma edasiste meetmeteta suureneb raskeveokite tekitatava heite osakaal ajavahemikus 2010–2030 tõenäoliselt veel ligikaudu 9 %. Praegu ei ole liidu õiguses sätestatud raskeveokitele mingeid CO₂-heidet vähendamise nõudeid.

⁹ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele, Regioonide Komiteele ning Euroopa Investeeringupangale: „Vastupidava energialiidu ja tulevikku suunatud kliimamuutuste poliitika raamstrateegia“ (COM(2015) 80 final).

- (9) Et täielikult ära kasutada energiatõhususpotsentiaali ja tagada kasvuhoonegaaside heite kokkulepitud vähendamine maanteetranspordisektoris tervikuna, on asjakohane kehtestada lisaks uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite suhtes juba kehtivatele CO₂-heite normidele ka CO₂-heite normid uutele raskeveokitele. Sellised normid innustavad innovatsiooni kütusetõhusate tehnoloogialahenduste alal ning aitavad tugevdada liidu tootjate ja tarnijate juhtpositsiooni tehnika valdkonnas.
- (10) Võttes arvesse kliimamuutuste probleemi piiriülesust ja vajadust kaitsta nii maanteetransporditeenuste kui ka raskeveokite hästi toimivat ühtset turgu, on asjakohane kehtestada raskeveokite CO₂-heite normid liidu tasandil. Kõnealused normid [...] ei tohiks kahjustada liidu konkurentsioigust.
- (11) Liidu raskeveokipargile eesmärgiks seatud vähendamismäärade kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta seda, kuivõrd kulutõhusalt aitavad need määrad vähendada 2030. aastaks heidet määrusega [...] (EL) 2018/842¹⁰ hõlmatud sektorites, samuti tuleks arvesse võtta ühiskonnale, tootjatele, veoettevõtjatele ja tarbijatele kaasnevaid kulusid ja säästu ning nende määrade otsest ja kaudset mõju tööhõivele ja innovatsioonile ning lisakasu õhusaaste vähenemise ja suurema energiajulgeoleku seisukohast.

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmetesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013, ELT L 156, 19.6.2018, lk 26–42.

- (12) Uus üksiku raskeveoki CO₂-heite ja kütusekulu kindlaksmääramise menetlus on kehtestatud määruse (EÜ) nr 595/2009¹¹ rakendamise osana. Komisjoni määrusega (EL) 2017/2400¹² on ette nähtud modelleerimisvahendil VECTO põhinev meetodika, mille abil on võimalik jäljendada kõikide raskeveokite CO₂-heidet ja kütusekulu. See meetodika võimaldab arvesse võtta raskeveokitesektori mitmekesisust ja seda, et üksikute veokite kohandamine kasutajate vajadustega on märkimisväärne. Esimese sammuna määratakse 1. juulil 2019 kindlaks sellise nelja raskeveokirühma CO₂-heide, mis kokku moodustavad ligikaudu 65–70 % liidu raskeveokipargi CO₂-koguheitest.
- (13) Innovatsiooni silmas pidades ja raskeveokite kütusetõhusust parandavate uute tehnoloogialahenduste rakendamist arvestades ajakohastatakse modelleerimisvahendit VECTO ja määrust (EL) 2017/2400 pidevalt ja õigel ajal.
- (14) Määruse (EL) 2017/2400 kohaselt määratud CO₂-heiteandmeid tuleb jälgida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/956¹³ alusel. Nende andmete alusel tuleks liidus kõige rohkem heidet õhku paiskava nelja raskeveokirühma jaoks kindlaks määrata heite vähendamise eesmärgid, aga ka tootjate keskmine CO₂-eriheide konkreetsel aruandlusperioodil.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ.

¹² 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).

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta, ELT L 173, 9.7.2018, lk 1.

- (15) 2025. aastaks tuleks kehtestada ajavahemikus 1. juulist 2019 kuni 30. juunini 2020 uute registreeritud raskeveokite keskmisel CO₂-heitel põhinev vähendamiseesmärk, mis kajastab heite suhtelist vähenemist ja mille puhul võetakse arvesse tavasõidukite jaoks hõlpsasti kättesaadavaid kulutõhusaid tehnoloogialahendusi. 2030. aasta 30 % vähendamiseesmärki tuleks käsitada soovitavana ja lõppeesmärk alates 2030. aastast tuleks kinnitada 2022. aastal tehtava läbivaatamise tulemuste põhjal, kuna seni veel raskesti kättesaadavate kõrgetasemelisemate tehnoloogialahenduste kasutuselevõtt ei ole veel nii selge. Kui 2030. aastaks ja edaspidiseks suuremat sihttaset ei kinnitata, tuleks jätkuvalt kohaldada 2025. aastaks seatud vähendamiseesmärki.
- (15a) Tagamaks sellise CO₂-võrdlusheite töökindlus, võttes arvesse sõidukite CO₂-heite suurendamist sobimatuid protseduure kasutades, mis ei oleks representatiivne olukorras, kus CO₂-heidet juba reguleeritakse, on oluline näha ette meetoodika, mille abil vajaduse korral võrdlusheidet korrigeeritakse.
- (16) Raskeveokite puhul võiks diislikütust asendada veeldatud maagaas (liquefied natural gas, LNG). Tänu praeguste ja tulevaste innovaatilisemate LNG-tehnoloogialahenduste kasutuselevõtule on võimalik täita lühikeseks ja keskpikaks tähtajaks seatavaid CO₂-heite eesmärke, sest selliste tehnoloogialahenduste CO₂-heide on diiselveokitega võrreldes väiksem. LNG-veokite väiksemat CO₂-heite potentsiaali on modelleerimisvahendis VECTO juba täielikult arvesse võetud. Lisaks tagavad praegused LNG-tehnoloogialahendused õhusaasteinete, näiteks lämmastikoksiidide (NO_x) ja tahkete osakeste väiksema heite. Piisav minimaalne tankimistaristu on samuti olemas ja seda suurendatakse tulevikus veelgi alternatiivkütuste taristut käsitleva riiklike poliitikaraamistike alusel.
- (17) 2025. ja 2030. aasta heitevähendamiseesmärkide kehtestamisel aluseks võetava CO₂-võrdlusheite arvutamisel tuleks võtta arvesse raskeveokite CO₂-heite vähenemise eeldatavat potentsiaali [...]. Seepärast on asjakohane jätta sellest arvutusest välja eriotstarbelised veokid, näiteks jäätmete kogumiseks või ehitustöödel kasutatavad veokid. Kõnealuste veokite läbisõit on võrdlemisi väike ja nende erilise sõidurežiimi tõttu ei tundu nende CO₂-heite ja kütusekulu vähendamiseks võetavad tehnilised meetmed nii kulutõhusad kui kaubatarneteks kasutatavate raskeveokite puhul.

- (18) Raskeveokite kasulikkuse iseloomustamiseks tuleks CO₂-heite vähendamise nõudeid väljendada CO₂ grammides tonnkilomeetri kohta.
- (19) On vaja tagada üldiste vähendamisnõuete õiglane jaotumine tootjate vahel ning võtta arvesse raskeveokite konstruktsiooni, sõidurežiimi, aastase läbisõidu, kandevõime ja haagiste koostu erinevusi. Seepärast on asjakohane liigitada raskeveokid erinevatesse eraldi allrühmadesse, mis iseloomustavad veokite tüüpilist kasutusviisi ja konkreetseid tehnilisi näitajaid. Kehtestades tootjale iga-aastased erieesmärgid iga sõidukite allrühma kohta määratud eesmärkide kaalutud keskmisena, antakse tootjatele ka võimalus tõhusalt tasakaalustada mõne teatava allrühma veokite võimalikku CO₂-heite eesmärgi täitmata jätmist selle ületäitmisega mõne teise allrühma veokite puhul, lähtudes eri allrühmade veokite keskmisest CO₂-heitest nende kasutusea jooksul.
- (20) Tootja vastavust aastase CO₂-eriheite eesmärkidele tuleks hinnata tema veokite keskmise CO₂-heite alusel. Keskmise CO₂-eriheite kindlaksmääramisel tuleks ka arvesse võtta veokite eri allrühmadele seatud eesmärkide eripära. Sellest tulenevalt peaks tootjale seatavad keskmise CO₂-eriheite eesmärgid põhinema iga allrühma kohta määratud keskmisel CO₂-heitel, muu hulgas kaalutuna nende veokite eeldatava aastase läbisõidu ja keskmise kandevõime alusel, mis annab ülevaate CO₂-koguheitest nende kasutusea jooksul. Eriotstarbeliste veokite vähese heitevähendamispotentsiaali tõttu ei tuleks neid keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse võtta.

- (21) Vastupidiselt sõiduautodele ja kaubikutele ei ole heiteta ega vähese heitega raskeveokeid, v.a bussid, veel turule lastud. Seetõttu tuleks kehtestada spetsiaalne lisaiühikute süsteem, et hõlbustada sujuvat üleminekut heiteta liikuvusele. See stimuleerib heiteta ja vähese heitega raskeveokite arendamist ja liidu turule toomist ja täiendaks nõudluspoole vahendeid, näiteks keskkonnahoidlikke sõidukeid käsitlevat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/33/EÜ¹⁴.
- (22) Seepärast tuleks tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvestada heiteta ja vähese heitega raskeveokeid mitu korda, mille tulemusel väheneb kõnealuse tootja keskmine CO₂-eriheide. Stiimulite tase peaks varieeruma vastavalt veoki tegelikule CO₂-heitele. Selleks et säilitada suured keskkonnamärgid, peaks stiimulitest tuleneva vähendamise suhtes kehtima ülemäär.
- (23) Vähese heitega raskeveokeid tuleks stimuleerida üksnes juhul, kui nende CO₂-heide on umbes vähem kui pool liidu veokipargi keskmisest CO₂-heitest 2025. aastal. See on kooskõlas kergsõidukite suhtes kohaldatava lähenemisviisiga ja stimuleeriks sellekohast innovatsioonitegevust.
- (24) Heiteta raskeveokite stimuleerimise süsteemi kujundamisel tuleks arvesse võtta ka väiksemaid veoautosid [...], mis käesoleva määruse kohaste CO₂-heite eesmärkide alla ei kuulu. Nende veokite kaudu on ka võimalik linnade õhusaasteprobleeme märgataval määral lahendada. [...] Selleks et tagada eri sõidukitüüpide tasakaalustatud stimuleerimine, tuleks ülemäär kehtestada ka heiteta väiksematest veoautodest tuleneva [...] tootja keskmise CO₂-eriheite vähenemise suhtes.

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta, muudetud direktiiviga .../.../EL [COM(2017) 653 final] (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

- (25) Selleks et soodustada CO₂-heite vähendamise nõuete kulutõhusat rakendamist ja samal aja võtta arvesse sõidukipargi koosseisu ja heite muutumist aastate jooksul, peaks tootjatel olema võimalik tasakaalustada ühel aastal CO₂-eriheite eesmärgist suuremat heidet eesmärgist väiksema heitega mõnel muul aastal.
- (26) Selleks et stimuleerida CO₂-heite varajast vähendamist, peaks tootja, kelle keskmine CO₂-eriheide on allpool CO₂-heitkoguste trajektoori, mis määratakse kindlaks [...] CO₂-võrdlusheitest ja 2025. aasta eesmärgist lähtuvalt, saama need heiteühikud oma arvele 2025. aasta eesmärgi täitmisel. Samamoodi peaks tootja, kelle keskmine CO₂-eriheide on 2025. aasta sihttaseme ja alates 2030. aastast kohaldatava sihttaseme vahel allpool CO₂-heitkoguste trajektoori, saama need heiteühikud oma arvele eesmärgi täitmisel ajavahemikul 1. juulist 2025 kuni 30. juunini 2030.
- (27) Kui mõnel aastal ei täida tootja 12-kuulise perioodi jooksul (1. juuli 2025 – 30. juuni 2030) CO₂-eriheite eesmärki, peaks tal ka olema võimalik saada väikest heitevõlga. 30. juuniks 2030 peaksid tootjad aga kõik allesjäänud heitevõlad likvideerima.
- (28) Heiteühikuid ja -võlgu tuleks arvesse võtta üksnes selleks, et teha kindlaks, kas tootja täidab CO₂-eriheite eesmärki, mitte aga käsitada neid ülekantava või fiskaalmeetmete alla kuluva varana.
- (29) Komisjon peaks kehtestama rahalise karistuse ülemäärase heite maksuna, kui heiteühikuid ja -võlgu arvesse võttes ilmneb tootjal ülemäärane CO₂-heide. Selleks et piisavalt stimuleerida tootjaid võtma meetmeid raskeveokite tekitatava CO₂-eriheite vähendamiseks, peaks see maks ületama heite-eesmärkide saavutamiseks vajalike tehnoloogialahenduste keskmisi piirkulusid. Kõnealune maks peaks kajastuma Euroopa Liidu üldeelarves tuluna. Maksude kogumise meetodika tuleks kindlaks määrata rakendusaktiga ja arvesse tuleks võtta määruse (EÜ) nr 443/2009 kohaselt vastu võetud meetodikat.

- (30) Usaldusväärne nõuete täitmise süsteem on vajalik selleks, et tagada käesolevast määrusest tulenevate eesmärkide täitmine. Tootjatele seatud kohustus esitada täpseid andmeid vastavalt määrusele (EL) [2018/956](#) ja haldustrahvid, mille võib määrata kõnealuse kohustuse täitmata jätmise korral, aitavad tagada käesoleva määrusega seatud eesmärgi täitmisel kasutatavate andmete usaldusväärsuse.
- (31) Et saavutada käesoleva määruse kohaselt CO₂-heite vähendamiseks seatud eesmärk, on oluline, et kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heide oleks kooskõlas määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetega kindlaks määratud väärtustega. Seepärast peaks komisjonil olema võimalik võtta tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel arvesse kõiki süsteemseid mittevastavusi, mille tüübikinnitusasutused on kasutusel olevate uute raskeveokite CO₂-heite suhtes kindlaks teinud.
- (32) Et komisjonil oleks võimalik selliseid meetmeid võtta, peaks tal olema õigus töötada välja menetlus, millega kontrollitakse turulelastud kasutusel olevate raskeveokite vastavust CO₂-heite nõuetele, ning seda menetlust rakendada. Selleks tuleks määrust (EÜ) nr 595/2009 muuta.
- (33) Käesolevas määruses CO₂-heite vähendamiseks seatud eesmärkide tõhusus sõltub suuresti CO₂-heite määramisel kasutatud meetodika esindavusest. Lähtudes arvamusest, mis teadusnõustamise mehhanismi (Scientific Advice Mechanism, SAM)¹⁵ nõustajad esitasid kergsõidukite kohta, on asjakohane võtta ka raskeveokite suhtes kasutusele süsteem, mille alusel hinnata, kas CO₂-heite ja kütusekulu näitajad, mis on kindlaks määratud määruse (EL) 2017/2400 kohaselt, on ka tegelikult esindavad. Komisjonil peaks olema õigus tagada avalikkusele juurdepääs sellistele andmetele ning töötada vajaduse korral välja selliseks hindamiseks vajalike andmete kindlakstegemise ja kogumise menetlus.

¹⁵ Teadusnõustajate kõrgetasemelise töörühma teaduslik arvamus 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (Laboris mõõdetud ja tegeliku CO₂-heite vahelise erinevuse vähendamine kergsõidukite puhul).

- (34) Komisjon peaks 2022. aastal hindama käesolevas määruses sätestatud CO₂-heitenormide tõhusust, eelkõige 2030. aastaks saavutatavat vähendamismäära, selle eesmärgi ja edasiste eesmärkide saavutamise võimalusi ning CO₂-heite vähendamise eesmärkide seadmist ka muudele raskeveokitüüpidele, näiteks väiksematele veoautodele, bussidele ning haagistele. Hindamisel tuleks rangelt käesoleva määruse kohaldamise eesmärgil arvesse võtta ka raskeveokitega ja autorongidega seotud kaalutlusi, võttes arvesse riigisiseste vedude puhul kohaldatavaid [...] masse ja -mõõtmeid, **näiteks liidendsõidukeid ja ühendvedusid, hinnates samas ka võimalikke transpordi ohutuse ja tõhususe aspekte, mitmeliigilise transpordi, keskkonna, infrastruktuuri ja kahekordistavat mõju, samuti geograafilist olukorda liikmesriikides.**
- (35) Selleks et raskeveokite CO₂-eriheide oleks ka edaspidi esindav ja igati ajakohane, peaks käesolev määrus sisaldama kõnealust heiteväärtust mõjutava määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusaktide muudatusi. Selleks tuleks anda komisjonile õigus kehtestada meetodika, mille alusel määratakse kindlaks igat raskeveokite allrühma esindav veok ja mida tuleks kasutada CO₂-eriheite muutumise hindamisel.
- (36) Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda artikli 8 lõikes 3, artikli 9 lõikes 3, artikli 11 lõikes 3 ja artikli 12 lõikes 2 sätestatud rakendamisolulised. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹⁶.

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

- (37) Selleks et muuta või täiendada käesoleva määruse väheolulisi osi, tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte artikli CO₂-võrdlusheite kohandamiseks [...] ning käesoleva määruse [...] lisade muutmiseks teatavate tehniliste näitajate osas, sealhulgas seoses kasutusotstarbe, kandevõime ja aastase läbisõidu osatähtsuse teguriga ning kandevõime kohandamise teguritega. On eriti oluline, et ettevalmistava töö käigus korraldaks komisjon asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et need viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega¹⁷. Eelkõige selleks, et tagada võrdne osalemine delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (38) Kuna käesoleva määruse eesmärki, täpsemalt uute raskeveokite CO₂-heite normide kehtestamist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, kuid selle ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

¹⁷ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1 *Reguleerimisese ja eesmärk*

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

- a) aruandlusperioodidel alates 2025. aastast 15%;
- b) aruandlusperioodidel alates 2030. aastast ja edaspidi vähemalt 30%, kui kinnitatud vastavalt artiklis 13 ette nähtud läbivaatamisele.

CO₂-võrdlusheide põhineb määruse (EL) 2018/956 [...] kohaselt ajavahemiku 1. juuli 2019 kuni 30. juuni 2020 (edaspidi „aruandeperiood“) kohta esitatud seireandmetel, välja arvatud eriotstarbeliste veokite puhul, ja see arvutatakse vastavalt I lisa punktile 3.

Artikkel 2 *Kohaldamisala*

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

- c) sadulvedukid telgede arvuga 4x2 ja suurima tehniliselt lubatud täismassiga üle 16 tonni;
- d) sadulvedukid telgede arvuga 6x2.

Artikli 5 ja I lisa punkti 2.3 kohaldamisel kohaldatakse käesolevat määrust [...] selliste N-kategooria sõidukite suhtes, mis ei kuulu määruse (EL) nr 510/2011 kohaldamisalasse ega vasta punktides a–d sätestatud kriteeriumidele.

Eelnimetatud sõidukikategooriad osutavad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ¹⁸ II lisas määratletud sõidukikategooriatele.

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

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

3. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu konkreetse korra, mille kohaselt tehakse kindlaks sõidukid, mis on sertifitseeritud eriotstarbeliste sõidukitena vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele, kuid ei ole sellisena registreeritud, ning kohaldab korrektsioonimäärasid tootja aastase keskmise CO₂-eriheite suhtes, et võtta neid sõidukeid arvesse alates 2021. aasta aruandlusperioodist ja edaspidi iga järgmise aruandlusperioodi puhul. Need rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusele.

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

Artikkel 3
Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „CO₂-võrdlusheide“ – igasse sõidukite allrühma kuuluvate kõigi uute raskeveokite, välja arvatud eriotstarbelised veokid, CO₂-eriheite keskmine artiklis 1 osutatud aruandeperioodil, määratuna vastavalt I lisa punktile 3;
- b) „CO₂-eriheide“ – iga üksiku raskeveoki CO₂-heide, mis määratakse vastavalt I lisa punktile 2.1;
- ba) „Y. aasta aruandlusperiood“ – ajavahemik Y. aasta 1. juulist kuni Y+1. aasta 30. juunini;
- c) „keskmine CO₂-eriheide“ – tootja uute raskeveokite CO₂-eriheite keskmine aruandlusperioodil, mis määratakse vastavalt I lisa punktile 2.7;
- d) „CO₂-eriheite sihttase“ – iga üksiku tootja sihttase, mida väljendatakse g/tkm-tes ja mis määratakse igal aastal eelneva aruandlusperioodi kohta vastavalt I lisa punktile 4;
- e) „jäiga kerega veoauto“ – veoauto, mis ei ole ette nähtud ega konstrueeritud poolhaagise vedamiseks;
- f) „sadulveduk“ – veoüksus, mis on ette nähtud ja konstrueeritud üksnes või põhiliselt poolhaagiste vedamiseks;
- g) „veokite allrühm“ – selliste veokite rühm, mis on määratletud I lisa punktis 1 ning mida iseloomustavad CO₂-heite ja kütusekulu seisukohast asjakohased ühised ja eristavad tehnilised kriteeriumid;

- h) „eriotstarbeline veok“ – raskeveok [...], mille CO₂-heide ja kütusekulu on vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele kindlaks määratud üksnes muudeks kui käesoleva määruse I lisa punktis 2.1 määratletud kasutusotstarveteks;
- i) „tootja“ – isik või üksus, kelle ülesanne on esitada andmeid uute raskeveokite kohta vastavalt määruse (EL)2018/956 artiklile 5, või heiteta sõidukite puhul isik või üksus, kes vastutab tüübikinnitusasutuse ees ELi kogu tüübikinnitusmenetluse või üksiksõiduki tüübikinnitusmenetluse kõigi aspektide eest vastavalt direktiivile 2007/46/EÜ ja toodangu nõuetele vastavuse tagamise eest;
- j) „heiteta raskeveok“ – sisepõlemismootorita raskeveok või sellise sisepõlemismootoriga raskeveok, mis paiskab õhku vähem kui 1 g CO₂/kWh, nagu on kindlaks määratud määruses (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetes, või mis paiskab õhku vähem kui 1 g CO₂/km, nagu on kindlaks määratud määruses (EÜ) nr 715/2007 ja selle rakendusmeetmetes;
- k) „vähese heitega raskeveok“ – muu kui heiteta raskeveok, mille CO₂-eriheide on alla 350 g CO₂/km, nagu on kindlaks määratud I lisa punktis 2.1;
- l) „kasutusotstarve“ – sihtkiirusetsükli, kandevõime, kere või haagise koostu ja muude asjakohaste näitajate kombinatsioon, mis iseloomustab sõiduki konkreetset kasutust ning mille alusel määratakse kindlaks raskeveoki ametlik CO₂-heide ja kütusekulu;
- m) „sihtkiirusetsükkel“ – sõidukijuhi soovitatav või liiklusoludega piiratud kiiruse kirjeldus, reisi jooksul läbitud vahemaa funktsioonina;
- n) „kandevõime“ – sõidukiga eri tingimustes veetavate kaupade või inimeste mass.

Artikkel 4
Tootja keskmine CO₂-eriheide

Alates 2020. aasta 1. juulist ja seejärel igal järgmisel aruandlusperioodil määrab komisjon artikli 10 lõikes 1 osutatud rakendusaktidega kindlaks iga tootja keskmise CO₂-eriheite g/tkm-tes eelneval aruandlusperioodil, lähtudes järgmisest:

- a) määruse (EL) 2018/956 kohaselt esitatud andmed eelnenud aruandlusperioodil registreeritud uute tootja raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, kohta;
- b) CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsient, mis määratakse vastavalt artiklile 5.

Keskmine CO₂-eriheide arvutatakse vastavalt I lisa punktile 2.7.

Artikkel 5
Heiteta ja vähese heitega raskeveokid

1. Alates 2020. aasta 1. juulist ja seejärel igal järgmisel aruandlusperioodil määrab komisjon artikli 10 lõikes 1 osutatud rakendusaktidega iga tootja kohta kindlaks artikli 4 punktis b osutatud CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsiendi eelneva aruandlusperioodi jaoks.

CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsiendi puhul võetakse arvesse aruandlusperioodil tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega sõidukite, sealhulgas artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud kategooriatesse kuuluvate heiteta sõidukite, ning heiteta ja vähese heitega eriotstarbeliste veokite arvu ja CO₂-heidet.

CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsient arvutatakse vastavalt I lisa punktile 2.3.

2. Lõike 1 kohaldamisel arvestatakse heiteta ja vähese heitega sõidukeid järgmiselt:
 - a) heiteta raskeveok arvestatakse kahe sõidukina;
 - b) vähese heitega sõiduk arvestatakse kahe sõidukina sõltuvalt CO₂-eriheitest ja heitetaseme künnisväärtusest 350 g CO₂/km.
3. CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsient vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt 3 %. Artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud kategooriate raskeveokite CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite osakaal kõnealuses koefitsiendis vähendab tootja keskmist CO₂-eriheidet maksimaalselt 1,5 %.

Artikkel 6
[...] Tootja CO₂-eriheite sihttase

Alates 2026. aasta 1. juulist ja seejärel igal järgmisel aruandlusperioodil määrab komisjon artikli 10 lõikes 1 osutatud rakendusaktidega iga tootja kohta kindlaks eelneva aruandlusperioodi CO₂-eriheite sihttaseme. CO₂-eriheite sihttase on sõidukite kõikide allrühmade kohta saadud järgmiste väärtuste summa:

- a) CO₂-heitkoguste vähendamise eesmärk, nagu on vastavalt asjaoludele osutatud artikli 1 punktis a või b;
- b) CO₂-võrdlusheide;
- c) tootja sõidukite osakaal igas sõidukite allrühmas;
- d) iga allrühma kohta kehtiv aastase läbisõidu ja kandevõime osatähtsuse tegur.

CO₂-eriheite sihttasemed arvutatakse vastavalt I lisa punktile 4.

Artikkel 7
Heiteühikud ja -võlad

1. Selleks et kontrollida, kas tootja järgib CO₂-eriheite sihttasemeid aruandlusperioode aastatel 2025–2029, võetakse arvesse tema heiteühikuid või -võlgu, mis saadakse, kui tootja uute raskeveokite, v.a eriotstarbelised veokid, arv aruandlusperioodil korrutatakse järgmiste näitajate vahega:
- a) tootja CO₂-heitekoguste trajektoor, nagu on osutatud lõikes 2, ja keskmine CO₂-eriheide, kui nende vahe on positiivne (edaspidi „heiteühik“);
 - b) tootja keskmine CO₂-eriheide ja CO₂-eriheite sihttase, kui see vahe on positiivne (edaspidi „heitevõlg“).

Heiteühikud omandatakse aruandlusperioodideks aastatel 2019–2029.

Aruandlusperioodideks aastatel 2019–2024 omandatavaid ühikuid võetakse aga arvesse siis, kui määratakse kindlaks üksnes see, kas tootja järgib 2025. aasta aruandlusperioodi CO₂-eriheite sihttaset.

Heitevõlad võetakse aruandlusperioodideks aastatel 2025–2029, kuid koguvõlg ei tohi ületada 5 % tootja 2025. aasta aruandlusperioodi CO₂-eriheite sihttaseme ja asjaomase aruandlusperioodi uute raskeveokite arvu korrutisest (edaspidi „heitevõla piirmäär“).

Aruandlusperioodideks aastatel 2025–2028 omandatud heiteühikud ja võetud heitevõlad kantakse olemasolu korral üle ühest aruandlusperioodist teise kuni 2029. aasta aruandlusperioodini, mil kõik allesjäänud heitevõlad tuleb likvideerida.

2. CO₂-heitkoguste trajektoor määratakse iga tootja kohta kindlaks kooskõlas I lisa punktiga 5.1, tuginedes artikli 1 teises lõigus osutatud CO₂-võrdlusheite ja kõnealuse artikli esimese lõigu punktis a 2025. aasta aruandlusperioodiks kehtestatud sihttaseme vahelisele lineaartrajektoorile ning 2025. aasta aruandlusperioodi sihttaseme ja [...] 2030. aasta aruandlusperioodiks ja edaspidi kehtestatud sihttaseme vahelisele lineaartrajektoorile.

Artikkel 8
CO₂-eriheite sihttasemete järgimine

1. Kui leitakse, et tootja heide on mõnel konkreetsel aruandlusperioodil alates 2025. aastast ettenähtust suurem vastavalt lõikele 2, kehtestab komisjon ülemäärase heite maksu, mis arvutatakse järgmise valemi abil:

– (ülemäärase heite maks) = (ülemäärane heide x 6 800 eurot/gCO₂/tkm)

2. Tootja heide loetakse ülemääraseks kõigil järgmistel juhtudel:

- a) kui mis tahes aruandlusperioodil aastatel 2025–2028 ületab heitevõlgade summa, mida on vähendatud heiteühikute summa võrra, heitevõla piirmäära, mis on osutatud artikli 7 lõikes 1;
- b) kui 2029. aasta aruandlusperioodil on heiteühikute summa võrra vähendatud heitevõlgade summa suurem kui null;
- c) kui alates 2030. kalendriaasta aruandlusperioodist ületab tootja keskmine CO₂-eriheide tema CO₂-eriheite sihttaseme.

Ülemäärane heide konkreetsel aruandlusperioodil arvutatakse vastavalt I lisa punktile 6.

3. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks lõike 1 kohase ülemäärase heite maksu kogumise korra [...]. Need rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusele.

4. Ülemäärase heite maksude summad kajastatakse liidu üldeelarves tuluna.

Artikkel 9
Seireandmete kontrollimine

1. Tüübikinnitusasutused teatavad komisjonile viivitamata, kui kasutusel olevate raskeveokite CO₂-heite väärtused kalduvad kõrvale väärtustest, mis on märgitud vastavustunnistusel või kliendi toimikus ja mis avastatakse määruse (EÜ) nr 595/2009 [artikli 5 lõike 4 punktis l] osutatud korras tehtava kontrolli tulemusena.
2. Komisjon võtab neid kõrvalekaldeid arvesse tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamisel.
3. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu üksikasjaliku korra, mille järgi teatada nendest kõrvalekalletest ja võtta neid arvesse keskmise CO₂-eriheite arvutamisel. Need [...] rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusele.

Artikkel 9a
CO₂-võrdlusheite hindamine

Komisjon võtab rakendusaktidega vastu CO₂-võrdlusheite hindamismenetluse ja (kui see on asjakohane) parandusmenetluse, et tagada selle esindavus kogu ELi sõidukipargi suhtes kohaldatavate CO₂-heite sihttasemete arvutamise alusena. Need rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusele.

Artikkel 10

Andmete avaldamine ja tootja tegevus

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

30. aprilliks 2021 avaldatav loetelu peab sisaldama artiklis 1 osutatud CO₂-võrdlusheidet.

2. Komisjon võtab vastu delegeeritud õigusaktid kooskõlas artikliga 15, et kohandada käesoleva artikli lõikes 1 osutatud CO₂-võrdlusheidet järgmiselt:

- a) kui kasutusotstarbe osatähtsusi või kandevõime väärtusi on kohandatud kooskõlas artikli 12 lõike 1 punktidega b või c, siis vastavalt II lisa punktis 1 sätestatud korrale;
- b) kui [...] kohandustegurid on kindlaks määratud kooskõlas artikli 12 lõikega 2, siis kohaldades neid kohandustegureid CO₂-võrdlusheite suhtes.

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

Artikkel 11

Tegelik CO₂-heide ja energiakulu

1. Komisjon jälgib ja hindab seda, kas CO₂-heite ja kütusekulu näitajad, mis on kindlaks määratud määruse (EÜ) 595/2009 raames, on ka tegelikult esindavad. Ta tagab, et avalikkust teavitatakse selle esindavuse muutumisest aja jooksul.
2. Selleks tagab komisjon [...], et alates 1. jaanuarist 2021 tehakse komisjonile regulaarselt kättesaadavaks vähemalt järgmised vastavalt olukorrale kas tootjatelt, riigi ametiasutustelt või sõidukitelt otse saadavad andmed raskeveokite tegeliku CO₂-heite ja energiatarbimise kohta:
 - a) sõiduki identifitseerimisnumber;
 - b) tarbitud kütuse ja/või elektrienergia hulk;
 - c) läbitud vahemaa kokku;

d) kasulik koormus;

e) välise laadimisega hübriidelektrisõidukite puhul tarbitud kütuse ja elektrienergia hulk ja eri sõidurežiimides sõidetud vahemaa.

Komisjon töötleb saadud andmeid, et luua lõike 1 kohaldamiseks anonümiseeritud ja koondatud andmete andmekogu. Valmistajatehase tähiseid kasutatakse üksnes andmete töötlemiseks ja neid ei säilitata kauem kui sel eesmärgil vajalik.

3. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu üksikasjaliku korra, mis käsitleb käesoleva artikli lõikes [...] 2 osutatud andmete kogumise ja töötlemise menetlust. Need rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 14 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusele.

Artikkel 12
I ja II lisa kohandamine

1. Tagamaks et tehnilised näitajad, mida kasutatakse tootja keskmise CO₂-eriheite arvutamiseks vastavalt artiklile 4 ja CO₂-eriheite sihttasemete arvutamiseks vastavalt artiklile 6, vastavad tehnika ja kaubatranspordi logistika arengule, on komisjonil õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte kooskõlas artikliga 15, et kohandada järgmisi I ja II lisa sätteid:
- a) I lisa tabeli 1 kanded kabiini tüübi ja mootori võimsuse kohta ning kõnealuses tabelis osutatud mõisted „magamiskabiin“ ja „pävakabiin“;
 - b) I lisa tabelis 2 esitatud kasutusotstarbe osatähtsus;
 - c) kandevõimeväärtused, mis on esitatud I lisa tabelis 3, ja kandevõime kohandamise tegurid, mis on esitatud II lisa tabelis 1;
 - d) I lisa tabelis 4 esitatud aastase läbisõidu väärtused.

2. Kui määruses (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetes sätestatud tüübikinnitusmenetlusi muudetakse teistel alustel kui lõike 1 punktides b ja c sätestatu, nii, et käesoleva lõike kohaselt kindlaks määratud esindavate veokite CO₂-heide suureneb või väheneb rohkem kui 5 g CO₂/km, kohandab komisjon kooskõlas artikli 10 lõike 2 punktiga b artikli 10 lõikes 1 osutatud CO₂-võrdlusheidet, mis arvutatakse II lisa punktis 2 esitatud valemi järgi.
3. Komisjon kehtestab [...] rakendusaktidega meetodika, kuidas määratakse veokite allrühma üks või mitu esindavat veokit, sealhulgas nende statistiline osatähtsus, mille alusel käesoleva artikli lõikes 2 osutatud kohandus kindlaks määratakse, võttes arvesse määruse (EL) 2018/956 kohaselt edastatud seireandmeid ja määruse (EL) 2017/2400 artikli 12 lõikes 1 loetletud sõidukite tehnilisi omadusi. Asjaomased rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 14 lõikes 2 sätestatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 13
Läbivaatamine ja aruandlus

31. detsembriks 2022 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse tulemuslikkuse kohta, alates 2030. aastast kohaldatava CO₂-heite vähendamise eesmärgi, muude raskeveokiliikide, sealhulgas haagiste CO₂-heite vähendamise eesmärgid ning raskeveokite CO₂-heite vähendamiseks siduvate sihttasemete kehtestamise kohta aastaks 2035 ja alates 2040. aastast. Kõnealune aruanne sisaldab ka hinnangut eelkõige CO₂-heiteühikute süsteemi hõlmavate käsitusviiside tulemuslikkuse kohta ning nende käsitusviiside kohaldamise pikendamise asjakohasuse kohta aastal 2030 ja pärast seda. Lisaks hinnatakse aruandes käsitusviise, millega käsitletakse heiteta ja vähese heitega sõidukeid, [...] võttes arvesse direktiivis 2009/33/EÜ¹⁹ sätestatud eesmärgi, [...] et alates 2025. aastast asendada artiklis 5 sätestatud lisäühikute süsteem stiimulite süsteemiga, mis tugineb sellele, et kehtestatakse heiteta ja vähese heitega raskeveokite aastase läbimüügi asjakohased võrdlusalused. Vajaduse korral lisatakse sellele hinnangule ettepanek muuta käesolevat määrust.

¹⁹ Keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv 2009/33/EÜ, muudetud direktiiviga .../.../EL.

Artikkel 14
Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab määruse (EL) .../2018 [juhtimine] kohaselt moodustatud kliimamuutuste komitee. See komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.
3. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

Artikkel 15
Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Õigus võtta vastu artikli 10 lõikes 2 ja artikli 12 lõikes 1 osutatud delegeeritud õigusakte antakse komisjonile [...] viieks aastaks alates ... käesoleva määruse jõustumise kuupäevast. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 10 lõikes 2 ja artikli 12 lõikes 1 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 10 lõike 2 ja artikli 12 lõike 1 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 16
Määruse (EÜ) nr 595/2009 muutmise

[...] Määruse (EÜ) nr 595/2009 artikli 5 lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

a) punkt e asendatakse järgmisega:

„e) CO₂-heide, kütusekulu, elektrienergiakulu ja elektriline sõiduulatus;“

b) lisatakse punktid l ja m:

„l) menetlus, et asjakohaste ja esindavate proovide alusel kontrollida, kas registreeritud ja kasutusele võetud sõidukid vastavad CO₂-heite, kütusekulu, elektrienergiakulu ja elektrilise sõiduulatuse näitajatele, mis on kindlaks määratud käesoleva määrusega ja selle rakendusmeetmetega;

m) mootorsõidukitele paigaldatud arvestid, mis mõõdavad ja salvestavad kütusekulu ja elektrienergiakulu ning mootorsõidukite ja haagiste kandevõimet ja läbisõitu.“

Artikkel 16a

Määruse (EL) 2018/956 (HDV M&R) muutmine

Määrust (EL) 2018/956 muudetakse järgmiselt.

a) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

Artikkel 3

Mõisted

Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse mõisteid, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2007/46/EÜ, määruses (EÜ) nr 595/2009 ning [raskeveokite CO₂-heite normide määruses].“

b) Artikli 4 lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

Liikmesriikide pädevad asutused esitavad alates 2020. aastast iga aasta 30. septembriks need eelmise aruandlusperioodi (1. juuli – 30. juuni) andmed komisjonile, tehes seda vastavalt aruandlusmenetlusele, mis on sätestatud II lisas.

2019. aasta osas hõlmavad 30. septembril 2020 esitatud andmed perioodi 1. jaanuar 2019 – 30. juuni 2020 andmeid.

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

c) Artikli 5 lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

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

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

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

d) Artikli 10 lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

e) II lisa punkt 3.2 asendatakse järgmisega:

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

Artikkel 16b

Määruse (EÜ) nr 661/2009 muutmine

Määrust (EÜ) nr 661/2009 muudetakse järgmiselt:

a) Artiklile 1 lisatakse lõige 4:

‘4. O-kategooria uute sõidukite tüübikinnituse kohta seoses nende keskkonnamõjuga.“

b) Artikli 14 lõikesse 3 lisatakse järgmised punktid c ja d:

„c) meetmed O-kategooria sõidukite tulemuslikkuse hindamiseks seoses nende mõjuga mootorsõidukite CO2-heite, kütusekulu, elektrienergiakulu ja elektrilisele sõiduulatusele.

d) **tehnilised nõuded seoses** sõidukitele paigaldatud arvestitega, mis mõõdavad ja salvestavad O-kategooria sõidukite kandevõimet.“

Artikkel 17
Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel

Nõukogu nimel
president eesistuja

I LISAKeskmise CO₂- eriheite, CO₂-erihete sihttaseme ja ülemäärase heite arvutamine**1. VEOKITE ALLRÜHMAD**

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

Tabel 1. Veokite allrühmad (sg)

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

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

„päevakabiin“ – muud tüüpi kabiin kui magamiskabiin.

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

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

2. TOOTJA KESKMISE CO₂-ERIHEITE ARVUTAMINE

2.1. Uue raskeveoki keskmise CO₂ eriheite arvutamine

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

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

kus:

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

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

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

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

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

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

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

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

¹Kasutusotstarvete määratlused

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

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

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

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

kus:

\sum_v kõigi ühte allrühma (sg) kuuluvate ühe tootja uute raskeveokite, v.a kõik eriotstarbelised veokid, summa kooskõlas artikli 4 punktiga a.

$CO2_v$ on uue raskeveoki (v) CO₂-eriheide, mis määratakse kindlaks vastavalt punktile 2.1;

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

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

2.3. Artiklis 5 osutatud CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsiendi arvutamine

Artikli 5 kohane CO₂-nullheite ja vähese CO₂-heite koefitsient (ZLEV) arvutatakse iga tootja ja iga aruandlusperioodi kohta järgmiselt:

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

kus:

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

V_{conv} on ühe tootja uute raskeveokite, v.a kõik eriotstarbelised veokid, arv kooskõlas artikli 4 punktiga a ja välja arvatud heiteta ja vähese heitega raskeveokite arv;

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

kus:

$$V_{in} = \sum_v \square (1 + (1 - CO_{2v}/350))$$

$\sum_v \square$ artikli 2 lõike 1 punktide a–d kohaste omadustega heiteta ja vähese heitega raskeveokite summa;

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

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

2.4. Tootja veokite osakaalu arvutamine igas veokite allrühmas

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

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

kus:

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

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

2.5. Ühte allrühma kuuluvate kõigi veokite keskmise kandevõime väärtuste arvutamine

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

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

kus:

\sum_{mp} kõigi kasutusotstarvete (mp) summa:

$W_{sg,mp}$ on punkti 2.1 all esitatud tabelis 2 märgitud kasutusotstarbe osatähtsus

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

Tabel 3 – Kandevõime väärtused ($PL_{sg, mp}$) (tonnides)

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

¹ Vt punktis 2.1 esitatud tabelis 2 sisalduvad kasutusotstarvete määratlused

2.6. Läbisõidu ja kandevõime osatähtsuse koefitsiendi arvutamine

Allrühma (sg) läbisõidu ja kandevõime osatähtsuse tegur (MPW_{sg}) on tabelis 4 allrühma (sg) kohta kindlaks määratud aastase läbisõidu näitaja ja punkti 2.5 all esitatud tabelis 3 allrühma jaoks kindlaks määratud kandevõime näitaja väärtus, mis on normaliseeritud allrühma 5-LH vastavaks väärtuseks ja mis arvutatakse järgmiselt:

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

kus:

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

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

PL_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.5

PL_{5-LH} allrühma 5-LH keskmise kandevõime näitaja, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.5.

Tabel 4. Aastane läbisõit

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

2.7. Artiklis 4 osutatud tootja keskmise CO₂-eriheite (g/tkm) arvutamine

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

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

kus:

\sum_{sg}	on kõigi allrühmade summa;
$ZLEV$	nagu on kindlaks määratud punktis 2.3
$share_{,sg}$	on kindlaks määratud punktis 2.4
MPW_{sg}	on kindlaks määratud punktis 2.6
$avgCO_{2,sg}$	on kindlaks määratud punktis 2.2

3. ARTIKLIS 1 OSUTATUD CO₂-VÕRDLUSHEITE ARVUTAMINE

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

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

kus:

\sum_v	kõigi ühte allrühma (sg) kuuluvate uute <u>võrdlusperioodil</u> registrisse kantud raskeveokite, v.a kõik eriotstarbelised veokid, summa kooskõlas artikli 1 teise lõiguga;
----------	---

- CO_{2v} on kõnealuste veokite CO₂-eriheide, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.1 ja mida on vajaduse korral kohandatud vastavalt II lisale;
- rV_{sg} on kõigi ühte allrühma (*sg*) kuuluvate uute võrdlusperioodil registrisse kantud raskeveokite, v.a kõik eriotstarbelised veokid, koguarv kooskõlas artikli 1 teise lõiguga;
- PL_{sg} on ühte allrühma (*sg*) kuuluvate veokite keskmine kandevõime, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.5.

4. ARTIKLIS 6 OSUTATUD TOOTJA CO₂-ERIHEITE SIHTTASEME ARVUTAMINE

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

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO_{2sg}$$

kus:

- \sum_{sg} on kõigi allrühmade summa;
- $share_{sg}$ on kindlaks määratud punkti 2 alapunktis 4;
- MPW_{sg} on kindlaks määratud punkti 2 alapunktis 6;
- rf on CO₂-heite vähendamise sihttase (protsentides), mida kohaldatakse konkreetsetel aruandlusperioodil;
- rCO_{2sg} on kindlaks määratud punktis 3.

5. ARTIKLIS 7 OSUTATUD HEITEÜHIKUD JA -VÕLAD

5.1. Heiteühikute jaoks tootja CO₂-heitkoguste trajektoori arvutamine

CO₂-heitkoguste trajektoor (ET_Y) määratletakse iga tootja ja iga aruandlusperioodi jaoks ajavahemiku 2019–2030 aastate (Y) puhul järgmiselt:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO_{2sg}$$

kus:

- $\sum_{sg} (...)$ kõigi allrühmade summa;
- $share_{sg}$ on kindlaks määratud punkti 2 alapunktis 4;
- MPW_{sg} on kindlaks määratud punkti 2 alapunktis 6;
- rCO_{2sg} on kindlaks määratud punktis 3;

kus:

ajavahemiku 2019–2025 aastate (Y) aruandlusperioodide puhul:

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

ning ajavahemiku 2026–2030 aastate (Y) aruandlusperioodide puhul:

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

rf_{2025} ja rf_{2030} on vastavalt 2025. ja 2030. aasta aruandlusperioodide jaoks seatud CO₂-heite vähendamise sihttasemed (protsentides).

5.2. Iga aruandlusperioodi heiteühikute ja -võlgade arvutamine

Iga tootja ja iga aruandlusperioodi kohta arvutatakse aastatel (Y) ajavahemikul 2019–2029 heiteühikud (cCO_2Y) ja heitevõlad (dCO_2Y) järgmiselt:

Kui $CO_2Y < ET_Y$:

$$cCO_2Y = (ET_Y - CO_2Y) \times V_Y \quad \text{ja}$$

$$dCO_2Y = 0$$

Kui $CO_2Y > T_Y$ aastatel 2025–2029:

$$dCO_2Y = (CO_2Y - T_Y) \times V_Y \quad \text{ning}$$

$$cCO_2Y = 0$$

Kõigil muudel juhtudel määratakse dCO_2Y ja cCO_2Y väärtuseks 0.

kus:

ET_Y on tootja heitkoguste trajektoor aasta (Y) aruandlusperioodil, nagu on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 5.1;

CO_2Y on keskmine CO₂-eriheide aasta (Y) aruandlusperioodil, nagu on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 2.7;

T_Y on tootja CO₂-eriheite eesmärk aasta (Y) aruandlusperioodil, nagu on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 4;

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

5.3. Heitevõla piirmäär

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

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

kus:

T_{2025} on tootja CO₂-eriheite sihttase 2025. aasta aruandlusperioodil, nagu on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 4;

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

5.4. Enne 2025. aastat omandatud heiteühikud

2025. aasta aruandlusperioodil võetud heitevõlgadest arvatakse maha summa ($redCO_2$), mis vastab enne seda aruandlusperioodi omandatud heiteühikutele ja mis arvutatakse iga tootja jaoks järgmiselt:

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

kus:

\min on sulgudes esitatud kahe väärtuse miinimum;

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

dCO_{2025} on heitevõlad 2025. aasta aruandlusperioodil, nagu on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 5.2;

cCO_{2Y} on heiteühikud aasta (Y) aruandlusperioodil, nagu on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 5.2.

6. ARTIKLI 8 LÕIKES 2 OSUTATUD TOOTJA ÜLEMÄÄRASE HEITE KINDLAKSMÄÄRAMINE

Alates 2025. aastast määratakse iga tootja ja iga aruandlusperioodi ülemäärase heite ($exeCO_{2Y}$) väärtus kindlaks järgmiselt, kui väärtus on positiivne:

2025. aasta aruandlusperioodi puhul

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

ajavahemiku 2026–2028 aastate (Y) aruandlusperioodide puhul

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

2029. aasta aruandlusperioodi puhul

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

alates 2030. aastast aastate (Y) aruandlusperioodide puhul

$$exeCO2_y = (CO2_y - T_y) \times V_y$$

kus:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ on aastate Y 2019–2025 aruandlusperioodide summa;

$\sum_{I=2025}^Y$ on aastate I 2025–Y aruandlusperioodide summa;

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

$\sum_{J=2025}^{2028}$ on aastate J 2025–2028 aruandlusperioodide summa;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ on aastate I 2025–2029 aruandlusperioodide summa;

$dCO2_Y$ on heitevõlad aasta (Y) aruandlusperioodil, nagu on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 5.2;

$cCO2_Y$ on heiteühikud aasta (Y) aruandlusperioodil, nagu on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 5.2;

$limCO2$ on heitevõla piirmäär, nagu on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 5.3;

$redCO2$ on 2025. aasta aruandlusperioodi heitevõlgade mahaarvamine, nagu on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 5.4.

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

II LISA

Kohandamine

1. ARTIKLI 12 LÕIKE 1 PUNKTIS C OSUTATUD KANDEVÕIMEVÄÄRTUSTE KOHANDAMINE

Vastavalt artikli 10 lõike 2 punktis a sätestatule kasutatakse artiklis 1 osutatud CO₂-võrdlusheite arvutamisel kasutusotstarbe osatähtsusi ja kandevoime väärtusi, mida kohaldatakse aruandlusperioodil, mil artikli 12 lõike 1 punktis c osutatud muudatused jõustuvad kõigi uute raskeveokite jaoks, ning I lisa punktis 2.1 osutatud kasutusotstarbe (*mp*) jaoks kindlaks määratud raskeveoki (*v*) CO₂-heidet g/km kohandatakse järgmiselt:

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

kus:

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

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$ on veoki (*v*) CO₂-eriheide g/km, mis on kindlaks määratud kasutusotstarbe alusel (*mp*) ja mis põhineb [...]võrdlusperioodi seireandmetel, mida tuleb esitada kooskõlas määrusega (EL) nr 2018/956;

$PL(\underline{RP})_{sg,mp}$ on kandevoime väärtus, mis määrati ühte allrühma (*sg*) kuuluvatele veokitele (*v*) kasutusotstarbe (*mp*) alusel võrdlusperioodil, kooskõlas I lisa punkti 2.5 all esitatud tabeliga 3, et teha kindlaks [...] võrdlusperioodi seireandmed, mida tuleb esitada kooskõlas määrusega (EL) nr 2018/956;

$PL_{sg,mp}$ on kandevoime väärtus, mis määrati ühte allrühma (*sg*) kuuluvatele veokitele kasutusotstarbe (*mp*) alusel sel aruandlusperioodil, mil artikli 12 lõike 1 punktis c osutatud muudatused jõustuvad kõigi uute raskeveokite jaoks, kooskõlas I lisa punkti 2.5 all esitatud tabeliga 3;

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

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

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

¹ Vt I lisa punkti 2 allpunktis 1 esitatud kasutusotstarvete määratlused.

2. ARTIKLI 10 LÕIKE 2 PUNKTIS B OSUTATUD KOHANDUSTEGURID

Vastavalt artikli 10 lõike 2 punktis b sätestatule kasutatakse artiklis 1 osutatud CO₂-võrdlusheite arvutamisel kasutusotstarbe osatähtsusi ja kandevõime väärtusi, mida kohaldatakse aruandlusperioodil, mil artikli 12 lõike 1 punktis c osutatud muudatused jõustuvad kõigi uute raskeveokite jaoks, ning I lisa punktis 2.1 osutatud kasutusotstarbe (mp) jaoks kindlaks määratud raskeveoki (v) CO₂-heidet g/km kohandatakse järgmiselt:

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

kus:

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

sg on allrühm, kuhu veok (v) kuulub;

$s_{r,sg}$ on allrühma (sg) esindava veoki (r) statistiline osakaal;

$CO2(RP)_{v,mp}$ on veoki (v) CO₂-eriheide g/km, mis on kindlaks määratud kasutusotstarbe alusel (mp) ja mis põhineb [...] võrdlusperioodi seireandmetel, mida tuleb esitada kooskõlas määrusega (EL) nr 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$

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

$CO_{2r,mp}$

on esindava veoki (r) CO_2 -eriheide, nagu on kindlaks määratud kasutusotstarbe (mp) alusel vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele sellel aruandlusperioodil, mil artikli 12 lõikes 2 osutatud muudatusi hakatakse rakendama kõigi uute raskeveokite suhtes.

Esindav veok määratakse kindlaks kooskõlas artikli 12 lõikes 3 osutatud meetodiga.
