



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 14. joulukuuta 2018
(OR. en)

15615/18

Toimielinten välinen asia:
2018/0143(COD)

CLIMA 259
ENV 910
TRANS 653
MI 1002
CODEC 2353

ILMOITUS

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	14874/18
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille – Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Komissio hyväksyi ehdotuksensa 17. toukokuuta 2018. Ehdotetun asetuksen tarkoituksena on asettaa CO₂-päästönormit uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja siten auttaa jäsenvaltioita saavuttamaan asetuksen (EU) 2018/842 ("taakanjakoasetus") mukaiset päästövähennystavoitteensa, jotka koskevat EU:n päästökauppajärjestelmän ulkopuolisten alojen päästöjä.

2. Asetusehdotuksessa asetetaan EU:n ajoneuvokantaan kuuluville uusille raskaille hyötyajoneuvoille CO₂-päästövähennystavoite, joka on 15 prosenttia vuodesta 2025 alkaen vuoden 2019 päästötasoihin verrattuna, sekä suuntaa-antava vähennystavoite, joka on vähintään 30 prosenttia vuodesta 2030 alkaen. Ehdotuksen mukaan lopullinen tavoite vuodesta 2030 alkaen vahvistetaan vuonna 2022 tehtävän uudelleentarkastelun perusteella. Lisäksi ehdotetaan, että osana uudelleentarkastelua normien soveltamisalaa laajennettaisiin niin, että se kattaisi myös pienemmät kuorma-autot sekä linja-autot ja perävaunut. CO₂-päästövähennystavoitteita ei sovelleta työajoneuvoihin, kuten työmaa-ajoneuvoihin, jäteautoihin ja betoninsekoittimiin.
3. Kannustimien tarjoamiseksi sellaisten päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kehittämistä ja käyttöönottoa varten EU:n markkinoilla, joihin ei vielä sovellettaisi asetusehdotuksen CO₂-päästövähennystavoitteita, asetusehdotuksessa esitetään, että otetaan käyttöön superbonusjärjestelmä, jossa nämä ajoneuvot otettaisiin huomioon yhtä useampana ajoneuvona valmistajan päästöjä laskettaessa. Superbonuksiin sovellettaisiin ennalta määriteltyjä enimmäismääriä, jotta asetuksen ympäristötavoitteita ei heikennettäisi.
4. Kustannustehokkaan täytäntöönpanon edistämiseksi ehdotuksessa säädetään CO₂-hyvitysten tallettamisesta ja lainaamisesta. Jos CO₂-tavoitteita ei noudateta, määrätään liikapäästömaksun muodossa oleva taloudellinen seuraamus. Lisäksi ehdotuksessa säädetään toimenpiteistä, joilla varmistetaan, että valmistajilta saadaan luotettavaa ja edustavaa dataa CO₂-päästöistä ja polttoaineenkulutuksesta.
5. Neuvosto (ympäristö) järjesti 9. lokakuuta 2018 periaatekeskustelun ehdotuksen kahdesta keskeisestä kysymyksestä eli ehdotetuista tavoitteista sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kannustinjärjestelmästä.
6. Euroopan parlamentti äänesti komission ehdotusta koskevista tarkistuksistaan täysistunnossa 14. marraskuuta 2018 (373 ääntä puolesta, 285 vastaan ja 16 pidättyi äänestämästä).
7. Sen jälkeen kun ehdotuksesta oli keskusteltu perusteellisesti teknisellä tasolla, pysyvien edustajien komitea tarkasteli sitä puheenjohtajavaltion kompromissin¹ pohjalta 7. joulukuuta 2018.

¹ Asiak. 14874/18.

8. Puheenjohtajavaltio on laatinut pysyvien edustajien komitean keskustelujen pohjalta hieman muutetun kompromissitekstin neuvostossa (ympäristö) 20. joulukuuta käytävää keskustelua varten. Tuolloin ehdotuksesta on tarkoitus muodostaa yleisnäkemys. Tarkistettu puheenjohtajavaltion kompromissiehdotus on tämän ilmoituksen liitteenä.

II TILANNEKATSAUS

9. Tärkeimmät ratkaisematta olevat kysymykset liittyvät vuosia 2025 ja 2030 koskeviin tavoitteisiin sekä päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeviin kannustimiin.
- Valtuuskunnat ovat tavoitteiden osalta jakaantuneet niihin, jotka kannattavat puheenjohtajavaltion ehdottamia ja komission alkuperäisen ehdotuksen lähestymistavan mukaisia tavoitteita, ja niihin, jotka vaativat kunnianhimoisempia tavoitteita. Monet valtuuskunnat ehdottavat erityisesti, että vuoden 2030 tavoitetasoksi olisi asetettava 30 prosenttia tai enemmän ja että tavoitetason olisi oltava sitova ja tarkistettavissa ylöspäin ainoastaan vuoden 2022 uudelleentarkastelussa. Muutamat valtuuskunnat kannattavat lisäksi vuotta 2025 koskevan ehdotetun tavoitetason nostamista 20 prosenttiin.
 - Päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen kehittämistä ja käyttöönottoa koskevan kannustinjärjestelmän valinnan osalta puheenjohtajavaltio päätti hyvin monien valtuuskuntien pyynnöstä jättää linja-autot pysyvien edustajien komitealle toimitettuun kompromissitekstiin sisältyvän kannustinjärjestelmän ulkopuolelle. Muutamat valtuuskunnat vastustavat niiden jättämistä järjestelmän ulkopuolelle. Lisäksi jotkut valtuuskunnat ehdottavat superbonusjärjestelmän korvaamista vuodesta 2025 alkaen järjestelmällä, joka perustuu päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen vuosimyyntiä koskeviin vertailuarvoihin, jotka olisivat enimmäismäärältään 3 prosenttia. Jotkut muut valtuuskunnat ovat ilmaisseet tukevansa puheenjohtajavaltion nykyistä kompromissiehdotusta, jonka mukaan vertailuarvojärjestelmän käyttöönottoa vuodesta 2025 alkaen harkittaisiin uudelleentarkastelun osana.
10. Pysyvien edustajien komiteassa monet muut valtuuskunnat kannattivat sitä, että tekstiin olisi otettava uudelleen viittaus pidempiin ja raskaampiin ajoneuvoyhdistelmiin eli modulaarisiin ratkaisuihin (EMS). Muita pysyvien edustajien komiteassa jonkin verran kannatusta saaneita ehdotuksia olivat muun muassa seuraavat: lasketaan vuoteen 2025 ulottuvalla kaudella sovellettavien seuraamusten taso; otetaan uudelleentarkastelussa huomioon myös synteettiset ja vaihtoehtoiset polttoaineet kannustinjärjestelmän yhteydessä; ja korvataan vähäpäästöisille ajoneuvoille nykyisin ehdotettu määritelmä alaryhmäkohtaisella kynnyksarvolla, jossa otetaan huomioon ryhmäkohtaiset päästöt.

Puheenjohtajavaltio on pysyvien edustajien komiteassa käytyjen keskustelujen perusteella säilyttänyt edellisessä kompromissiehdotuksessa ehdotetut muutokset, mutta ehdottaa lisäystä modulaaristen ja intermodaalisten ratkaisun uudelleentarkastelua koskevaan johdanto-osan 34 kappaleeseen².

III LOPUKSI

Neuvostoa (ympäristö) pyydetään ratkaisemaan avoinna olevat kysymykset ja hyväksymään yleisnäkemyksensä tämän ilmoituksen liitteessä olevan tekstin perusteella.

Yleisnäkemyksensä käytetään neuvoston valtuutuksena neuvotella Euroopan parlamentin kanssa tavallisessa lainsäätämisen järjestysmenettelyssä.

² Lisäksi tehtiin eräitä teknisiä muutoksia.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja asetuksen (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon³,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁴,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission tiedonannossa "Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia" asetetaan selkeä tavoite: tämän vuosisadan puoleenväliin mennessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen on oltava vähintään 60 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990 ja vakaalla uralla kohti nollassa. Terveyttämme vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä on niin ikään vähennettävä jyrkästi ilman viivettä.

³ EUVL C , , s. .

⁴ EUVL C , , s. .

- (2) Kyseisen tiedonannon jatkoksi komissio hyväksyi touko-⁵ ja marraskuussa 2017⁶ kaksi liikkuvuuspakettia. Näissä paketeissa esitettiin myönteinen toimintaohjelma, jolla pyritään myös varmistamaan sujuva siirtyminen kohti kaikkien käytettävissä olevaa puhdasta, kilpailukykyistä ja verkotettua liikennettä ja liikkuvuutta.
- (3) Tämä asetus on osa komission kolmatta liikkuvuuspakettia, jonka nimi on "Eurooppa liikkeellä" ja joka on jatkoa komission tiedonannolle "Investoimme älykkääseen, innovatiiviseen ja kestävään teollisuuteen: Uudistettu EU:n teollisuuspoliittinen strategia"⁷ ja jonka tarkoituksena on saattaa päätökseen prosessi, jonka ansiosta Eurooppa voi saada täyden hyödyn liikkuvuuden nykyaikaistamisesta ja hiilestä irtautumisesta. Kolmannen liikkuvuuspaketin tavoitteena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja esteettömämpää, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvampaa ja liikkuvuusjärjestelmästä puhtaampi ja paremmin varustautunut välttämättömään tehtävään eli ilmastonmuutoksen torjumiseen. Tämä edellyttää unionin, jäsenvaltioiden ja sidosryhmien täyttä sitoutumista muun muassa hiilidioksidipäästöjen ja ilmansaasteiden vähentämiseen.
- (4) Tässä asetuksessa – yhdessä henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille asetettujen päästönormien⁸ kanssa – luodaan selkeä väylä tieliikennealan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja edistetään sitovaa tavoitetta vähentää EU:n kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään 40 prosenttia verrattuna vuoden 1990 tasoihin, kuten vahvistettiin 23–24 päivänä lokakuuta 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä, jotka neuvosto hyväksyi 6 päivänä maaliskuuta 2015 Pariisin sopimuksen mukaisena unionin suunniteltuna kansallisesti määriteltävänä panoksena [...].

⁵ Eurooppa liikkeellä: Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla, COM(2017) 283 final.

⁶ Vähäpäästöisen liikkuvuuden toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuutta ja työntekijöitä, COM(2017) 675 final.

⁷ Investoimme älykkääseen, innovatiiviseen ja kestävään teollisuuteen – Uudistettu EU:n teollisuuspoliittinen strategia, COM(2017) 479 final.

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) .../... päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (EUVL L ..., s. ...).

- (5) Lokakuussa 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä vahvistettiin, että kasvihuonekaasupäästöjä vähennettäisiin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna sellaisilla aloilla, jotka eivät ole osa unionin päästökauppajärjestelmää. Tieliikenteen osuus näiden alojen päästöistä on huomattava, ja päästöt ovat tällä alalla tuntuvasti vuoden 1990 tasojen yläpuolella. Jos tieliikenteen päästöt yhä kasvavat, se heikentää muilla aloilla ilmastonmuutoksen torjumiseksi toteutettuja päästövähennyksiä.
- (6) Lokakuussa 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä korostettiin, että on tärkeää vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja riskejä, jotka liittyvät liikennealan riippuvuuteen fossiilisista polttoaineista, soveltamalla kokonaisvaltaista ja teknologianeutraalia toimintatapaa, jolla edistetään liikenteen päästöjen vähentämistä ja energiatehokkuutta, sähköistä liikennettä sekä uusiutuvien energialähteiden käyttöä liikenteessä myös vuoden 2020 jälkeen.
- (7) Kysyntää hillitsevä energiatehokkuus on yksi viidestä toisiaan vahvistavasta ja toisiinsa läheisesti liittyvästä ulottuvuudesta, jotka esitetään komission energiaunionistrategiasta antamassa tiedonannossa⁹ ja joiden tavoitteena on tarjota kuluttajille unionissa varma, kestävä, kilpailukykyinen ja kohtuuhintainen energiansaanti. Tiedonannossa todetaan, että vaikka kaikilla talouden aloilla on toteutettava toimia energiankulutuksen tehostamiseksi, liikennealalla on valtavaa energiatehokkuuspotentiaalia [...].
- (8) Raskaiden hyötyajoneuvojen – kuorma-autot ja linja-autot mukaan lukien – osuus unionin kaikista hiilidioksidipäästöistä on noin 6 prosenttia ja kaikista tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä noin 25 prosenttia. Jos lisätoimia ei toteuteta, raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osuuden odotetaan kasvavan noin 9 prosenttia vuosina 2010–2030. Tällä hetkellä unionin oikeudessa ei aseteta vaatimuksia raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.

⁹ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle, alueiden komitealle ja Euroopan investointipankille: Joustavaa energiaunionia ja tulevaisuuteen suuntautuvaa ilmastonmuutospolitiikkaa koskeva puitestrategia, COM(2015) 80 final.

- (9) Jotta voidaan täysin hyödyntää energiatehokkuuden parantamismahdollisuudet ja varmistaa, että maantiekuljetusala kokonaisuudessaan edistää sovitun kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä, on aiheellista täydentää jo olemassa olevia, uusille henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille vahvistettuja hiilidioksidipäästönormeja asettamalla hiilidioksidipäästönormit uusille raskaille hyötyajoneuvoille. Kyseiset normit ovat innovaatiot liikkeelle paneva voima, jolla vahvistetaan osaltaan unionin valmistajien ja tavarantoimittajien teknologista johtoasemaa polttoainetehokkaan teknologian innovoinnissa.
- (10) Kun otetaan huomioon ilmastonmuutoksen luonne valtioiden rajat ylittävänä ongelmana ja tarve varmistaa hyvin toimivat sisämarkkinat sekä tieliikenteen palvelujen että raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, on aiheellista vahvistaa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit unionin tasolla. Kyseiset normit eivät saisi [...] rajoittaa kilpailulainsäädännön soveltamista.
- (11) Niitä vähennystasoa määriteltäessä, jotka unionin raskaan hyötyajoneuvokannan olisi saavutettava, olisi otettava huomioon vähennystasojen vaikuttavuus pyrittäessä kustannustehokkaasti vähentämään [...] asetuksen [...] (EU) 2018/842¹⁰ soveltamisalaan kuuluvien alojen päästöjä vuoteen 2030 mennessä, vähennystasojen tuomat kustannukset ja säästöt yhteiskunnalle, valmistajille, liikenteenharjoittajille ja kuluttajille, vähennystasojen suorat ja epäsuorat vaikutukset työllisyyteen ja innovointiin sekä sivuhyödyt, joita saadaan vähentyneinä ilmansaasteina ja parantuneena energiaturvallisuutena.

¹⁰ [Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset \(EU\) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen \(EU\) N:o 525/2013 muuttamisesta \(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti\).](#)

- (12) Osana asetuksen (EY) N:o 595/2009¹¹ täytäntöönpanoa ehdotuksessa otetaan käyttöön uusi menettely yksittäisten raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämiseksi. Komission asetuksessa (EU) 2017/2400¹² vahvistetaan VECTO-välineeseen perustuva menetelmä, jolla raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta voidaan simuloida. Menetelmän avulla voidaan ottaa huomioon raskaiden ajoneuvojen sektorin moninaisuus ja yksittäisten ajoneuvojen pitkälle viety räätälöinti. Ensimmäisessä vaiheessa 1 päivästä heinäkuuta 2019 alkaen määritetään hiilidioksidipäästöt neljälle raskaiden ajoneuvojen ryhmälle, joiden osuus unionin raskaiden ajoneuvojen kaikista hiilidioksidipäästöistä on noin 65–70 prosenttia.
- (13) Kun otetaan huomioon innovaatiot ja uusien raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainetehokkuutta parantavan teknologian soveltaminen, sekä VECTO-välinettä että asetusta (EU) 2017/2400 on tarpeen päivittää jatkuvasti ja hyvissä ajoin.
- (14) Asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjä hiilidioksidipäästö tietoja on seurattava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/956¹³ mukaisesti. Näiden tietojen pohjalta olisi määritettävä vähennystavoitteet, jotka unionin kaikkein suurimmat päästöt tuottavien neljän raskaiden ajoneuvojen ryhmän on saavutettava, sekä kunkin valmistajan keskimääräiset päästöt tietyinä raportointikautena.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta.

¹² Komission asetus (EU) 2017/2400, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen osalta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011 muuttamisesta (EUVL L 349, 29.12.2017, s. 1).

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/956 uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista (EUVL L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (15) Vuodeksi 2025 olisi asetettava suhteellinen vähennystavoite, joka perustuu 1 päivästä heinäkuuta 2019 alkavalla ja 30 päivänä kesäkuuta 2020 päättyvällä kaudella ensimmäistä kertaa rekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräisin hiilidioksidipäästöihin, mikä vastaa helposti saatavilla olevan kustannustehokkaan teknologian käyttöä tavanomaisissa ajoneuvoissa. Vuodelle 2030 asetettua 30 prosentin vähennystavoitetta [...] olisi pidettävä suuntaa-antavana, ja lopullinen tavoite vuodesta 2030 alkaen olisi vahvistettava vuonna 2022 tehtävän uudelleentarkastelun perusteella, koska sellaisen edistyneemmän teknologian käyttöönottoon, joka ei vielä ole saatavilla, liittyy enemmän epävarmuustekijöitä. Jos tavoitetason nostamista vuodesta 2030 alkaen ei vahvisteta, olisi jatkettava vuodelle 2025 asetetun vähennystavoitteen soveltamista.
- (15 a) Jotta varmistettaisiin, että CO₂-vertailupäästöt olisivat luotettavia tilanteessa, jossa ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä kasvatetaan epäasianmukaisin menettelyin ja jota ei voida pitää edustavana, jos hiilidioksidipäästöjä jo säännellään, on asianmukaista vahvistaa tarvittaessa menetelmä vertailupäästöjen korjaamiseksi.
- (16) Nesteytetty maakaasu (LNG) on käytettävissä dieselin vaihtoehtona raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineena. Nykyisen ja tulevan innovatiivisemmän LNG-pohjaisen teknologian käyttöönotto edistää osaltaan hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttamista lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, sillä LNG-teknologian käyttö tuottaa dieselajoneuvoja pienemmät hiilidioksidipäästöt. Nesteytettyä maakaasua käyttävien ajoneuvojen päästövähennyspotentiaali näkyy jo täysimääräisesti VECTO-järjestelmässä. Lisäksi nykyisellä LNG-teknologialla varmistetaan vähäiset ilmansaastepäästöt, kuten typen oksidien päästöt ja hiukkaspäästöt. Lisäksi tankkausinfrastruktuurin riittävä vähimmäismäärä on jo olemassa ja sitä otetaan lisää käyttöön osana vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kansallisia toimintakehyksiä.
- (17) Laskettaessa [...] vertailupäästöjä, joiden perusteella määritetään vuosien 2025 ja 2030 vähennystavoitteet, olisi otettava huomioon raskaan ajoneuvokannan päästövähennyspotentiaali [...]. Sen vuoksi on aiheellista jättää näiden laskelmien ulkopuolelle työajoneuvot, kuten jäteautot tai työmaa-ajoneuvot. Näiden ajoneuvojen ajokilometrien määrä on suhteellisen pieni, mikä johtuu niiden käyttötavasta ja hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen vähentämisen teknisistä ratkaisuista, eivätkä ne vaikuta samalla tavalla kustannustehokkailta kuin tavaroiden toimittamiseen käytettävät raskaat hyötyajoneuvot.

- (18) Hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevat vaatimukset olisi ilmaistava grammoina hiilidioksidia tonnakilometriä kohden, jotta ne heijastaisivat raskaiden hyötyajoneuvojen hyötyarvoa.
- (19) On tarpeen varmistaa, että päästöjen kokonaisvähennystä koskevat vaatimukset jakautuvat oikeudenmukaisesti valmistajien välillä ja niissä otetaan huomioon, että raskaat ajoneuvot poikkeavat merkittävästi toisistaan suunnittelun, käytötavan, vuotuisen ajokilometrimäärän, hyötykuorman ja perävaunukonfiguraation osalta. Sen vuoksi on aiheellista jakaa raskaat ajoneuvot erillisiin alaryhmiin, jotka kuvaavat näiden ajoneuvojen tyypillisiä käyttötapoja ja teknisiä ominaisuuksia. Kun valmistajille asetetaan päästötavoite, joka on kullekin alaryhmälle määritettyjen tavoitteiden painotettu keskiarvo, valmistajat saavat myös keinon tasapainottaa tehokkaasti joidenkin alaryhmien ajoneuvojen mahdollista huonoa suorituskykyä tavoitteiden ylittymisellä toisissa alaryhmissä, ottaen huomioon muihin alaryhmiin kuuluvien ajoneuvojen käyttöiän aikaiset keskimääräiset hiilidioksidipäästöt.
- (20) Valmistajan vuotuisen päästötavoitteiden noudattamista olisi arvioitava sen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen perusteella. Keskimääräisiä päästöjä määritettäessä olisi otettava huomioon myös ajoneuvojen eri alaryhmien tavoitteissa näkyvät erityispiirteet. Sen vuoksi valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen olisi perustuttava kullekin alaryhmälle määritettyihin keskimääräisiin päästöihin, mukaan lukien niiden oletettuun keskimääräiseen vuotuisen ajokilometrimäärään ja keskimääräiseen hyötykuormaan perustuva painotus, joka vastaa käyttöikäisiä hiilidioksidin kokonaispäästöjä. Koska työajoneuvojen päästöjä vähennyspotentialiaali on rajallinen, niitä ei pitäisi ottaa huomioon keskimääräisiä päästöjä laskettaessa.

- (21) Toisin kuin henkilö- ja pakettiautoja, päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita ajoneuvoja ei ole vielä saatavilla markkinoilla, linja-autoja lukuun ottamatta. Siksi käyttöön olisi otettava erityinen superbonusten muodossa oleva mekanismi, jolla helpotetaan sujuvaa siirtymistä kohti päästötöntä liikkuvuutta. Tämä tarjoaa kannustimia päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden ajoneuvojen kehittämiseen ja käyttöönottoon unionin markkinoilla, mikä täydentäisi kysyntäpuolen välineitä, kuten puhtaita ajoneuvoja koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/33/EY¹⁴.
- (22) Näin ollen valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa olisi kaikki päästöttömät ja vähäpäästöiset raskaat ajoneuvot otettava huomioon moninkertaisina, mikä johtaisi kyseisen valmistajan keskimääräisten päästöjen vähentymiseen. Kannustimien tason olisi vaihdeltava ajoneuvon todellisten hiilidioksidipäästöjen mukaisesti. Jotta ympäristötavoitteita ei heikennettäisi, kannustimiin perustuvilla vähennyksille olisi asetettava enimmäismäärä.
- (23) Vähäpäästöisiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin olisi sovellettava kannustimia vain, jos niiden hiilidioksidipäästöt ovat pienemmät kuin noin puolet unionin laajuisen ajoneuvokannan keskimääräisistä hiilidioksidipäästöistä vuonna 2015. Tämä vastaa kevyisiin hyötyajoneuvoihin sovellettavaa lähestymistapaa ja loisi kannusteita tämän alan innovoinnille.
- (24) Päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönottoon liittyvää kannustinjärjestelmää suunniteltaessa siihen olisi sisällytettävä myös pienemmät kuorma-autot [...], joihin ei sovelleta tämän asetuksen mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita. Myös näillä ajoneuvoilla on suuri merkitys puututtaessa kaupunkien ilmansaasteongelmiin. [...] Sen varmistamiseksi, että erityyppisten ajoneuvojen kannustimet ovat keskenään tasapainossa, myös päästöttömistä pienemmistä kuorma-autoista [...] aiheutuville valmistajan keskimääräisten päästöjen vähennyksille olisi asetettava enimmäismäärä.

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU [COM(2017) 653 final] (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (25) Jotta hiilidioksidipäästövaatimusten kustannustehokasta täytäntöönpanoa voitaisiin edistää ja samalla ottaa huomioon ajoneuvokannan koostumuksen vaihtelut ja päästöt vuosien mittaan, valmistajilla olisi oltava mahdollisuus tasapainottaa päästötavoitteensa ylittyminen sen alittumisella eri vuosina.
- (26) Jotta päästövähennysten saavuttamiselle jo varhaisessa vaiheessa olisi kannustimia, valmistajan, jonka keskimääräiset päästöt ovat [...]vertailupäästöjen ja vuoden 2025 tavoitteen perusteella määritettyä päästövähennyspolkua pienemmät, olisi voitava tallettaa päästöhyvityksensä vuoden 2025 päästötavoitteiden saavuttamista varten. Samoin valmistajan, jonka keskimääräiset päästöt ovat vuoden 2025 tavoitteiden ja vuodesta 2030 alkaen sovellettavien tavoitteiden välillä olevaa päästövähennyspolkua pienemmät, olisi voitava tallettaa päästöhyvityksensä päästötavoitteiden saavuttamista varten 1 päivänä heinäkuuta 2025 alkavalla ja 30 päivänä kesäkuuta 2030 päättyvällä kaudella.
- (27) Jos valmistaja ei saavuta päästötavoitettaan jollain 12 kuukauden jaksolla 1 päivän heinäkuuta 2025 ja 30 päivän kesäkuuta 2030 välillä, sillä olisi voitava olla myös rajallinen päästövelka. Valmistajien olisi kuitenkin katettava päästövelkansa 30 päivään kesäkuuta 2030 mennessä.
- (28) Päästöhyvitykset ja -velat olisi otettava huomioon ainoastaan päätettäessä, onko valmistaja noudattanut päästötavoitettaan, eikä niitä ole pidettävä varoina, jotka ovat siirrettävissä tai joihin sovelletaan verotustoimenpiteitä.
- (29) Komission olisi voitava määrätä liikapäästömaksun muodossa olevia taloudellisia seuraamuksia, jos päästöhyvitykset ja -velat huomioon ottaen valmistajalla todetaan olevan päästöylityksiä. Jotta valmistajilla olisi riittävä kannustin toteuttaa raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vähentäviä toimenpiteitä, liikapäästömaksun olisi oltava suurempi kuin tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavan teknologian keskimääräiset rajakustannukset. Liikapäästömaksuja olisi pidettävä unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina. Maksujen perintämenettely olisi määritettävä täytäntöönpanosäädöksellä, asetuksen (EY) N:o 443/2009 mukaisesti hyväksytty menettely huomioon ottaen.

- (30) Tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön tehokas valvontamekanismi, jolla velvollisuuksien noudattamista valvotaan. Valmistajien velvollisuus toimittaa tarkat tiedot asetuksen (EU) 2018/956 mukaisesti ja hallinnolliset sakot, joita voidaan määrätä, jos velvollisuutta ei noudateta, edistävät osaltaan sen varmistamista, että tämän asetuksen mukaisten velvollisuuksien noudattamisen arvioinnissa käytettävät tiedot ovat luotettavia.
- (31) Tämän asetuksen mukaisten hiilidioksidipäästöjen saavuttamisen kannalta on olennaisen tärkeää, että käytössä olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat niiden arvojen mukaisia, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden nojalla. Sen vuoksi komission olisi voitava ottaa huomioon valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa mahdolliset järjestelmälliset vaatimustenvastaisuudet, jotka tyyppihyväksyntäviranomaisen on havainnut käytössä olevien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä.
- (32) Jotta komissio pystyisi toteuttamaan tällaisia toimenpiteitä, sillä olisi oltava valtuudet laatia ja panna täytäntöön menetelmä, jolla voidaan todentaa markkinoilla olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen käytönaikainen vaatimustenmukaisuus. Tätä varten asetusta (EY) N:o 595/2009 olisi muutettava.
- (33) Tässä asetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden vaikuttavuus riippuu paljolti hiilidioksidipäästöjen määrittämisessä käytettävien menetelmien edustavuudesta. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) antaman kevyitä hyötyajoneuvoja koskevan lausunnon¹⁵ mukaisesti myös raskaiden hyötyajoneuvojen osalta on aiheellista ottaa käyttöön järjestelmä, jonka avulla arvioidaan asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen todellinen ajonaikainen edustavuus. Komissiolla olisi oltava valtuudet varmistaa tällaisten tietojen julkinen saatavuus ja tarvittaessa kehittää menetelmät, joita tarvitaan tällaisten arviointien edellyttämien tietojen kartoittamiseen ja keruuseen.

¹⁵ Tieteellisten neuvonantajien korkean tason ryhmä, tieteellinen lausunto 1/2016 ”Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO2 emissions and laboratory testing”.

- (34) Vuonna 2022 komissio arvioi tässä asetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästönormien vaikuttavuuden ja etenkin päästötason, joka on määrä saavuttaa vuoteen 2030 mennessä, sekä menettelyt, joiden pitäisi olla saatavilla kyseisen tavoitteen ja sitä seuraavien tavoitteiden saavuttamiseksi, ja hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamisen muuntotyypisille raskaille hyötyajoneuvoille, kuten pienemmille kuorma-autoille, linja-autoille ja perävaunuille. Lisäksi arvioinnissa olisi käsiteltävä – ainoastaan tämän asetuksen soveltamista varten – näkökohtia, jotka koskevat raskaita hyötyajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä ottaen huomioon kansallisessa liikenteessä sovellettavien painojen ja mittojen [...] arvot, esimerkiksi modulaariset ja intermodaaliset ratkaisut, samalla kun arvioidaan myös mahdollisia liikenneturvallisuuteen ja tehokkuuteen liittyviä näkökohtia, intermodaalisia vaikutuksia ja ympäristö-, infrastruktuuri- ja heijastusvaikutuksia sekä jäsenvaltioiden maantieteellistä sijaintia.
- (35) Jotta voidaan varmistaa, että raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokohtaiset hiilidioksidipäästöarvot ovat edustavia ja täysin ajan tasalla, asetukseen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanosäädöksiin tehtävät, kyseisiin arvoihin vaikuttavat muutokset on tarpeen ottaa huomioon tässä asetuksessa. Tätä varten komissiolla olisi oltava valtuudet päättää menetelmistä, joilla määritetään kullekin alaryhmälle edustava raskas hyötyajoneuvo, jonka perusteella hiilidioksidipäästöjen muutokset olisi arvioitava.
- (36) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä 8 artiklan 3 kohdassa, 9 artiklan 3 kohdassa, 11 artiklan 3 kohdassa ja 12 artiklan 2 kohdassa säädettyä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁶ mukaisesti.

¹⁶ Yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011 (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (37) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi tai täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti [...] CO₂-vertailupäästöarvojen mukauttamiseksi ja tämän asetuksen liitteiden [...] muuttamiseksi tiettyjen teknisten parametrien osalta, mukaan lukien käyttöprofiilien, hyötykuormien ja vuotuisten ajokilometrien painotukset sekä hyötykuorman mukautuskertoimet. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹⁷ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (38) Jäsenvaltiot eivät voi riittäväällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli hiilidioksidipäästöjä koskevien normien vahvistamista uusille raskaille hyötyajoneuvoille, vaan se voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

¹⁷ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla
Kohde ja tavoite

Jotta edistetään unionin tavoitetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 30 prosenttia alle vuoden 2005 tason asetuksen (EU) N:o 2018/842 2 artiklan kattamilla aloilla vuoteen 2030 mennessä, edistetään Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista ja varmistetaan sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta, tässä asetuksessa asetetaan uusille raskaille hyötyajoneuvoille hiilidioksidipäästönormit, joiden avulla unionin uuden raskaan hyötyajoneuvokannan CO₂-päästöjä vähennetään CO₂-vertailupäästöihin nähden seuraavasti:

- a) vuodesta 2025 alkavilla raportointikausilla 15 prosenttia;
- b) vuodesta 2030 alkavilla ja sen jälkeisillä raportointikausilla vähintään 30 prosenttia, jos se on vahvistettu 13 artiklassa säädetyssä uudelleentarkastelussa.

CO₂-vertailupäästöjen on perustuttava asetuksen (EU) 2018/956 nojalla [...] 1 päivänä heinäkuuta 2019 alkavalla ja 30 päivänä kesäkuuta 2020 päättyvällä kaudella, jäljempänä 'viitekaudella', raportoitaviin seurantatietoihin, työajoneuvoja lukuun ottamatta, ja ne lasketaan liitteessä I olevan 3 kohdan mukaisesti.

2 artikla
Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan uusiin luokkien N2 ja N3 ajoneuvoihin, joilla on seuraavat ominaisuudet:
 - a) jäykät kuorma-autot, joiden akselikonfiguraatio on 4 x 2 ja suurin teknisesti sallittu kokonaismassa yli 16 tonnia
 - b) jäykät kuorma-autot, joiden akselikonfiguraatio on 6 x 2

- c) vetoajoneuvot, joiden akselikonfiguraatio on 4 x 2 ja suurin teknisesti sallittu kokonaismassa yli 16 tonnia
- d) vetoajoneuvot, joiden akselikonfiguraatio on 6 x 2.

Sitä sovelletaan 5 artiklan ja liitteessä I olevan 2.3 kohdan soveltamiseksi myös [...] luokan N ajoneuvoihin, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) N:o 510/2011 soveltamisalaan ja jotka eivät ominaisuuksiltaan ole a–d alakohdan mukaisia.

Edellä mainituilla ajoneuvoluokilla tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY¹⁸ liitteessä II määriteltyjä ajoneuvoluokkia.

- 2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja on tätä asetusta sovellettaessa pidettävä uusina raskaina hyötyajoneuvoina tietyllä 12 kuukauden kaudella, joka alkaa 1 päivänä heinäkuuta, jos ne rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa kyseisellä kaudella ja niitä ei ole aiemmin rekisteröity unionin ulkopuolella.

Aiempaa rekisteröintiä, joka on tehty unionin ulkopuolella alle kolme kuukautta ennen unionissa tehtyä rekisteröintiä, ei oteta huomioon.

- 3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä erityisen menettelyn sellaisten ajoneuvojen tunnistamiseksi, jotka on sertifioitu työajoneuvoiksi asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti, mutta joita ei ole rekisteröity työajoneuvoina, ja tekee korjauksia valmistajan vuotuisiin keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin kyseisten ajoneuvojen huomioon ottamiseksi vuonna 2021 alkavalla raportointikaudella ja jokaisella sitä seuraavalla raportointikaudella. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

¹⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).

3 artikla
Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- a) 'CO₂-vertailupäästöillä' kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen keskiarvoa 1 artiklassa tarkoitettulla viitekaudella kussakin ajoneuvojen alaryhmässä, työajoneuvoja lukuun ottamatta, joka on määritetty liitteessä I olevan 3 kohdan mukaisesti;
- b) 'päästöillä' yksittäisen raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjä, jotka määritetään liitteessä I olevan 2.1 kohdan mukaisesti;
- ba) 'vuoden Y raportointikaudella' 1 päivänä heinäkuuta vuonna Y alkavaa ja 30 päivänä kesäkuuta vuonna Y+1 päättyvää kautta:
- c) 'keskimääräisillä päästöillä' valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen keskiarvoa tietyllä raportointikaudella liitteessä I olevan 2.7 kohdan mukaisesti määritettynä;
- d) 'päästötavoitteella' yksittäisen valmistajan tavoitetta ilmaistuna grammoina tonnikilometriä kohden ja määritettynä liitteessä I olevan 4 kohdan mukaisesti vuosittain edeltävän raportointikauden osalta;
- e) 'jäykällä kuorma-autolla' kuorma-autoa, jota ei ole suunniteltu tai valmistettu puoliperävaunun vetämistä varten;
- f) 'vetoajoneuvolla' vetoyksikköä, joka on suunniteltu ja rakennettu yksinomaan tai pääasiallisesti puoliperävaunujen vetämistä varten;
- g) 'ajoneuvojen alaryhmällä' liitteessä I olevassa 1 kohdassa määriteltyä ajoneuvojoukkoa, jolla on kyseisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen kannalta merkitykselliset yhteiset ja erityiset tekniset ominaispiirteet;

- h) 'työajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, [...] jonka hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutus on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanosäädösten mukaisesti ainoastaan muiden kuin tämän asetuksen liitteessä I olevassa 2.1 kohdassa määriteltyjen käyttöprofiilien osalta;
- i) 'valmistajalla' henkilöä tai tahoa, joka vastaa uusia raskaita hyötyajoneuvoja koskevien tietojen toimittamisesta asetuksen (EU) 2018/956 5 artiklan mukaisesti tai, jos kyse on päästöttömistä raskaista hyötyajoneuvoista, henkilöä tai tahoa, joka vastaa hyväksyntäviranomaiselle kaikkien kokonaisen ajoneuvon EY-tyyppi hyväksyntämenettelyyn tai yksittäishyväksyntään liittyvistä seikoista direktiivin 2007/46/EY mukaisesti ja joka vastaa tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta;
- j) 'päästöttömällä raskaalla hyötyajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 1 g CO₂/kWh määritettynä asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti tai jonka päästöt ovat alle 1 g CO₂/km määritettynä asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti;
- k) 'vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, joka ei ole päästötön raskas hyötyajoneuvo ja jonka CO₂-päästöt ovat alle 350 g CO₂/km määritettynä liitteessä I olevan 2.1 kohdan mukaisesti;
- l) 'käyttöprofiililla' tavoitenopeussyklin, hyötykuorma-arvon, rungon tai perävaunun konfiguraation ja muiden parametrien yhdistelmää, jotka tapauksen mukaan vastaavat ajoneuvon käyttötarkoitusta ja joiden pohjalta raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutus määritetään;
- m) 'tavoitenopeussyklillä' kuvausta ajoneuvon nopeudesta, jonka kuljettaja haluaa saavuttaa tai johon liikenneolosuhteet pakottavat, matkan aikana ajatun etäisyyden funktiona;
- n) 'hyötykuormalla' ajoneuvon kuljettamien tavaroiden tai henkilöiden painoa eri olosuhteissa.

4 artikla
Valmistajan keskimääräiset päästöt

Komissio vahvistaa 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen ja kullakin seuraavalla raportointikaudella 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuilla täytäntöönpanosäädöksillä kunkin valmistajan keskimääräiset CO₂-päästöt grammoina tonnikilometriä kohden edellisen raportointikauden osalta ottaen huomioon seuraavat:

- a) asetuksen (EU) 2018/956 mukaisesti raportoitavat tiedot valmistajan uusista raskaista hyötyajoneuvoista, jotka on rekisteröity edellisellä raportointikaudella, lukuun ottamatta työajoneuvoja;
- b) 5 artiklan mukaisesti määritettävä päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijä.

Keskimääräiset päästöt lasketaan liitteessä I olevan 2.7 kohdan mukaisesti.

5 artikla
Päästöttömät ja vähäpäästöiset raskaat hyötyajoneuvot

1. Komissio vahvistaa 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen ja kutakin seuraavaa raportointikautta varten 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuilla täytäntöönpanosäädöksillä 4 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdassa tarkoitettun kunkin valmistajan päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijän edellisen raportointikauden osalta.

Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijää määritettäessä on otettava huomioon valmistajan päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä ja CO₂-päästöt raportointikauden aikana, mukaan lukien 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen luokkien päästöttömät ajoneuvot sekä päästöttömät ja vähäpäästöiset työajoneuvot.

Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijä lasketaan liitteessä I olevan 2.3 kohdan mukaisesti.

2. Edellä olevaa 1 kohtaa sovellettaessa päästöttömät ja vähäpäästöiset raskaat hyötyajoneuvot lasketaan seuraavasti:
- a) päästötön raskas hyötyajoneuvo lasketaan kahdeksi ajoneuvoksi;
 - b) vähäpäästöinen raskas hyötyajoneuvo lasketaan enintään kahdeksi ajoneuvoksi sen mukaan, mikä on sen CO₂-päästöjen ja kynnyspäästötason 350 g CO₂/km suhde.
3. Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijä saa alentaa valmistajan keskimääräisiä päästöjä enintään 3 prosenttia. Edellä 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvien päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen vaikutus kyseiseen tekijään saa alentaa valmistajan keskimääräisiä päästöjä enintään 1,5 prosenttia.

6 artikla
[...] Valmistajan päästötavoite

Komissio vahvistaa 1 päivästä heinäkuuta 2026 alkaen ja kutakin seuraavaa raportointikautta varten 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuilla täytäntöönpanosäädöksillä kunkin valmistajan päästötavoitteen edellisen raportointikauden osalta. Päästötavoite on seuraavien arvojen tulo laskettuna yhteen kunkin ajoneuvojen alaryhmän osalta:

- a) edellä 1 artiklan ensimmäisen kohdan a tai b alakohdassa vahvistettu CO₂-päästötavoite tapauksen mukaan
- b) CO₂-vertailupäästöt
- c) valmistajan ajoneuvojen osuus kussakin ajoneuvojen alaryhmässä
- d) kuhunkin ajoneuvojen alaryhmään sovellettavat vuosittaisen ajokilometrimäärän ja hyötykuorman painotuskertoimet.

Päästötavoite lasketaan liitteessä I olevan 4 kohdan mukaisesti.

7 artikla
Päästöhyvitykset ja päästövelat

1. Määritettäessä, noudattaako valmistaja vuosien 2025–2029 raportointikausien päästötavoitteitaan, on otettava huomioon sen päästöhyvitykset tai päästövelat, jotka vastaavat kyseisen valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen määrää raportointikauden aikana, työajoneuvoja lukuun ottamatta, kerrottuna seuraavien arvojen erotuksella:
- a) edellä 2 kohdassa tarkoitettu CO₂-päästövähennyspolku ja valmistajan keskimääräiset päästöt, jos erotus on positiivinen ("päästöhyvitykset")
 - b) valmistajan keskimääräiset päästöt ja päästötavoite, jos erotus on positiivinen ("päästövelat").

Päästöhyvityksiä on kerrytettävä vuosien 2019–2029 raportointikausilla. Vuosien 2019–2024 raportointikausilla kertyvät päästöhyvitykset otetaan kuitenkin huomioon ainoastaan määritettäessä, noudattaako valmistaja [...] vuoden 2025 raportointikauden päästötavoitettaan.

Päästövelkoja on kerrytettävä vuosien 2025–2029 raportointikausilla, mutta kokonaisvelka ei saa olla suurempi kuin 5 prosenttia valmistajan vuoden 2025 raportointikauden päästötavoitteesta kerrottuna asianomaisen valmistajan raskaiden hyötyajoneuvojen määrällä kyseisellä kaudella ("päästövelkaraja").

Vuosien 2025–2028 raportointikausina kertyneet päästöhyvitykset ja -velat – jos niitä on – siirretään raportointikaudelta toiselle vuoden 2029 raportointikaudelle asti, jolloin mahdolliset jäljellä olevat päästövelat on katettava.

2. Kullekin valmistajalle on liitteessä I olevan 5.1 kohdan mukaisesti määritettävä [...] CO₂-päästövähennyspolku, joka perustuu lineaariseen kehityspolkuun 1 artiklan toisessa kohdassa tarkoitettujen CO₂-vertailupäästöjen ja mainitun artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdassa täsmennetyn vuoden 2025 raportointikauden [...] tavoitteen välillä sekä vuoden 2025 raportointikauden [...] tavoitteen ja vuoden 2030 raportointikaudesta alkaen sovellettavan tavoitteen välillä.

8 artikla

Päästötavoitteiden noudattaminen

1. Jos valmistajan todetaan tietyllä raportointikaudella vuodesta 2025 alkaen ylittäneen päästöt 2 kohdan mukaisesti, komissio määrää seuraavalla kaavalla laskettavan liikapäästömaksun:
- (Liikapäästömaksu) = (päästöylitys x 6 800 €/g CO₂/tkm)
2. Valmistajan katsotaan ylittäneen päästöt, jos jokin seuraavista tapauksista toteutuu:
- jos jollain vuosien 2025–2028 raportointikaudella päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, ylittää 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun päästövelkarajan;
 - päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, on vuoden 2029 raportointikaudella suurempi kuin nolla;
 - valmistajan keskimääräiset päästöt ovat vuoden 2030 raportointikaudesta alkaen suuremmat kuin sen päästötavoite.
- Tietyn raportointikauden päästöylitys lasketaan liitteessä I olevan 6 kohdan mukaisesti.
3. Komissio päättää täytäntöönpanosäädöksillä keinoista 1 kohdan mukaisten liikapäästömaksujen perimiseksi [...]. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Liikapäätömaxusta kertvviä määriä pidetään unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

9 artikla
Seurantatietojen tarkastaminen

1. Tyypinhyväksyntäviranomaisten on viipymättä ilmoitettava komissiolle poikkeamista, joita havaitaan käytössä olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä vaatimuksenmukaisuustodistuksissa tai asiakastiedoissa ilmoitettuihin arvoihin verrattuna asetuksen (EY) N:o 595/2009 [5 artiklan 4 kohdan 1 alakohdassa] tarkoitettua menettelyä noudattaen suoritettujen tarkastusten seurauksena.
2. Komissio ottaa kyseiset poikkeamat huomioon laskiessaan valmistajan keskimääräiset päästöt.
3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat menettelyjä tällaisista poikkeamista ilmoittamiseksi ja niiden ottamiseksi huomioon keskimääräisten päästöjen laskennassa. Kyseiset [...] täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

9 a artikla
CO₂-vertailupäästöjen arviointi

Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä menettelyn CO₂-vertailupäästöjen arviointia ja tapauksen mukaan korjaamista varten, jotta varmistetaan niiden edustavuus EU:n koko ajoneuvokantaa koskevien päästötavoitteiden laskemisen perustana. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

10 artikla

Tietojen julkaiseminen ja valmistajien onnistuminen tavoitteiden täyttämässä

1. Komissio julkaisee kunkin vuoden huhtikuun 30 päivään mennessä hyväksyttävillä täytäntöönpanosäädöksillä luettelon seuraavista:
 - a) 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen 4 artiklassa tarkoitetut kunkin valmistajan edellisen raportointikauden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;
 - b) 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen 5 artiklassa tarkoitettu kunkin valmistajan edellisen raportointikauden päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijä;
 - c) 1 päivästä heinäkuuta 2026 alkaen 6 artiklassa tarkoitettu kunkin valmistajan edellisen raportointikauden päästötavoite;
 - d) 1 päivästä heinäkuuta 2020 30 päivään kesäkuuta 2031 kunkin valmistajan CO₂-päästövähennyspolku ja päästöhyvitykset ja 1 päivästä heinäkuuta 2026 alkaen 7 artiklassa tarkoitetut valmistajan edellisen raportointikauden päästövelat;
 - e) 1 päivästä heinäkuuta 2026 alkaen 8 artiklassa tarkoitetut kunkin valmistajan edellisen raportointikauden päästöylitykset;
 - f) 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen kaikkien unionissa edellisellä raportointikaudella rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt.

Huhtikuun 30 päivään 2021 mennessä julkaistava luettelo sisältää 1 artiklassa tarkoitetut CO₂-vertailupäästöt.

2. Komissio hyväksyy delegoituja säädöksiä 15 artiklan mukaisesti mukauttaakseen tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja CO₂-vertailupäästöjä seuraavasti:

- a) jos käyttöprofiilien painoarvot tai hyötykuorma-arvot on mukautettu 12 artiklan 1 kohdan b tai c alakohdan mukaisesti, liitteessä II olevan 1 kohdan menettelyn mukaisesti;
- b) jos [...] mukautuskertoimet on määritetty 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti, kyseisiä mukautuskertoimia sovelletaan CO₂-vertailupäästöihin.

Komissio julkaisee mukautetut CO₂-vertailupäästöarvot ja käyttää näitä arvoja laskettaessa valmistajan päästötavoitteita, joita sovelletaan arvojen mukauttamisesta annettujen delegoitujen säädösten soveltamispäivästä alkavilla raportointikausilla.

11 artikla

Todelliset ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt ja energiankulutus

1. Komissio valvoo ja arvioi asetuksen (EY) N:o 595/2009 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuservojen todellista ajonaikaista edustavuutta. Se varmistaa, että yleisölle tiedotetaan, miten edustavuus muuttuu ajan mittaan.
2. Tätä varten komissio varmistaa, että se saa 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen säännöllisin väliajoin joko valmistajilta, kansallisilta viranomaisilta tai suoralla tiedonsiirrolla ajoneuvoista käyttöönsä vähintään seuraavat parametrit raskaiden hyötyajoneuvojen todellisista ajonaikaisista hiilidioksidipäästöistä ja energiankulutuksesta:
 - a) ajoneuvon valmistenumero;
 - b) polttoaineen ja/tai sähköisen energian kulutus;
 - c) kuljetun matkan kokonaispituus;

d) hyötykuorma

e) ulkoisesti ladattavista hybridiajoneuvoista polttoaineen ja sähköisen energian kulutus sekä kuljettu matka eri ajotavoilla jaoteltuna.

Komissio käsittelee saadut tiedot ja luo anonymiksi muutetun ja koostetun tietojoukon 1 kohdan soveltamiseksi. Ajoneuvojen valmistenumeroita käytetään ainoastaan tietojenkäsittelyyn, ja niitä saa säilyttää vain sen ajan kuin niitä tarvitaan siihen tarkoitukseen.

3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat menettelyä tämän artiklan [...] 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen keräämistä ja käsittelyä varten. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

12 artikla
Liitteiden I ja II mukauttaminen

1. Sen varmistamiseksi, että teknisissä parametreissa, joita käytetään laskettaessa 4 artiklassa tarkoitettuja valmistajan keskimääräisiä päästöjä ja 6 artiklassa tarkoitettuja päästötavoitteita, otetaan huomioon tekninen kehitys ja tavaraliikenteen logistiikan edistyminen, komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 15 artiklan mukaisesti seuraavien liitteissä I ja II vahvistettujen säännösten muuttamiseksi:
- a) liitteen I taulukossa 1 vahvistetut ohjaamotyyppiä ja moottorin tehoa koskevat kohdat sekä kyseisessä taulukossa tarkoitettujen käsitteiden "makuuohjaamo" ja "päiväohjaamo" määritelmät
 - b) liitteen I taulukossa 2 vahvistetut käyttöprofiilien painoarvot
 - c) liitteen I taulukossa 3 vahvistetut hyötykuorma-arvot ja liitteen II taulukossa 1 vahvistetut hyötykuorman mukautuskertoimet
 - d) liitteen I taulukossa 4 vahvistetut vuosittaiset ajokilometriarvot.

2. Jos asetuksessa (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanosäädöksissä säädettyihin tyyppihyväksyntämenettelyihin tehdään muita kuin 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettuja muutoksia niin, että tämän kohdan mukaisesti määriteltyjen edustavien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt nousevat tai laskevat yli 5 g CO₂/km, komissio soveltaa 10 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti CO₂-vertailupäästöarvoon 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua mukautusta, joka lasketaan liitteessä II olevassa 2 kohdassa esitetyllä kaavalla.
3. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä [...] menetelmät, joilla määritellään ajoneuvojen alaryhmälle yksi tai useampi edustava ajoneuvo sekä niiden tilastolliset painotukset, ja tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettu mukautus määritetään tämän pohjalta ottaen huomioon asetuksen (EU) 2018/956 nojalla raportoidut valvontatiedot ja asetuksen (EU) 2017/2400 12 artiklan 1 kohdassa luetellut ajoneuvojen tekniset ominaisuudet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

13 artikla
Uudelleentarkastelu ja kertomus

Komissio esittää 31 päivään joulukuuta 2022 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta, [...] vuodesta 2030 sovellettavasta CO₂ -päästövähennystavoitteesta, muuntyyppisiä raskaita hyötyajoneuvoja – perävaunut mukaan lukien – koskevien CO₂ -päästövähennystavoitteiden asettamisesta sekä raskaita hyötyajoneuvoja koskevien sitovien päästövähennystavoitteiden käyttöönotosta vuosista 2035 ja 2040 alkaen. Kertomukseen sisällytetään myös arvio niiden menettelyjen vaikuttavuudesta, jotka koskevat etenkin CO₂ -bonusjärjestelmää ja sitä, onko asianmukaista jatkaa kyseisten menettelyjen soveltamista vuonna 2030 ja sen jälkeen. Kertomuksessa arvioidaan lisäksi menettelyjä, jotka koskevat päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja [...] ottaen huomioon direktiivissä 2009/33/EY¹⁹ asetetut tavoitteet, [...] jotta 5 artiklassa tarkoitettu superbonusjärjestelmä korvattaisiin vuodesta 2025 alkaen kannustinjärjestelmällä, joka perustuu tarkoituksenmukaisten vertailuarvojen asettamiseen päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen vuosimyyynnille. Arvioon liitetään tarvittaessa ehdotus tämän asetuksen muuttamisesta.

¹⁹ Puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi 2009/33/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU.

14 artikla
Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa asetuksella (EU) N:o .../2018 [hallinnointi] perustettu ilmastonmuutoskomitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.
3. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi ja sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

15 artikla
Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle tämän asetuksen voimaantulopäivästä viiden vuoden [...] ajaksi [...] 10 artiklan 2 kohdassa ja 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 10 artiklan 2 kohdassa ja 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirtoa. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti [...].
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 10 artiklan 2 kohdan ja 12 artiklan 1 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

16 artikla
Asetuksen (EY) N:o 595/2009 muuttaminen

[...] Muutetaan asetuksen (EY) N:o 595/2009 5 artiklan 4 kohta seuraavasti:

a) korvataan e alakohta seuraavasti:

'e) CO₂-päästöt, polttoaineen kulutus, sähkön kulutus ja sähkökäyttöiset toimintasäteet;

b) lisätään l ja m alakohta seuraavasti:

l) menettely, jolla tarkistetaan tarkoitustenmukaisten ja edustavien otosten perusteella, ovatko rekisteröidyt ja käyttöön otetut ajoneuvot tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden nojalla määritettyjen CO₂-päästöjä, polttoaineen kulutusta, sähkönkulutusta ja sähkökäyttöisiä toimintasäteitä koskevien arvojen mukaisia;

m) mootoriajoneuvojen polttoaineen ja sähkön kulutuksen, hyötykuorman sekä moottoriajoneuvojen ja perävaunujen ajokilometrimäärän mittaaminen ja tallentaminen ajoneuvoissa.

16 a artikla

Asetuksen (EU) 2018/956 (raskaat hyötyajoneuvot, seuranta ja raportointi) muuttaminen

Muutetaan asetusta (EU) 2018/956 seuraavasti:

a) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

'3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY, asetuksessa (EY) N:o 595/2009 ja [raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-vaatimuksista annettavassa asetuksessa] vahvistettuja määritelmiä.'

b) korvataan 4 artiklan 1 kohta seuraavasti:

1. Jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen seurattava liitteessä I olevassa A osassa määriteltyjä tietoja unionissa ensimmäisen kerran rekisteröitävistä uusista raskaista hyötyajoneuvoista.

Viimeistään 30 päivänä syyskuuta kunakin vuonna vuodesta 2020 alkaen jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on raportoitava 1 päivänä heinäkuuta alkavan ja 30 päivänä kesäkuuta päättyvän edellisen raportointikauden tiedot komissiolle liitteessä II esitetyn raportointimenettelyn mukaisesti.

Vuoden 2019 osalta 30 päivänä syyskuuta 2020 raportoituihin tietoihin on sisällytettävä tiedot, joita on seurattu 1 päivästä tammikuuta 2019 30 päivään kesäkuuta 2020.

Unionin ulkopuolella aiemmin rekisteröityjä uusia raskaita hyötyajoneuvoja koskevia tietoja ei seurata eikä raportoida, paitsi jos kyseinen rekisteröinti on tapahtunut alle kolme kuukautta ennen ajoneuvon rekisteröintiä unionissa.'

c) korvataan 5 artiklan 1 kohta seuraavasti:

1. Liitteessä I olevan B osan 1 kohdassa vahvistetuista aloittamisvuosista alkaen raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien on seurattava liitteessä I olevan B osan 2 kohdassa määritettyjä tietoja kunkin uuden raskaan hyötyajoneuvon osalta.

Viimeistään 30 päivänä syyskuuta kunakin vuonna liitteessä I olevan B osan 1 kohdassa vahvistetuista vuosista alkaen raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien on raportoitava komissiolle kyseiset tiedot kustakin uudesta raskaasta hyötyajoneuvosta, jonka simulointipäivä oli 1 päivänä heinäkuuta alkaneella ja 30 päivänä kesäkuuta päättyneellä edellisellä raportointikaudella, liitteessä II esitetyn raportointimenettelyn mukaisesti.

Vuoden 2019 osalta valmistajien on raportoitava tiedot kustakin uudesta raskaasta hyötyajoneuvosta, jonka simulointipäivä on 1 päivän tammikuuta 2019 ja 30 päivän kesäkuuta 2020 välillä.

Simulointipäivä on päivä, joka on raportoitu liitteessä I olevan B osan 2 kohdan 71 kohdassa esitettyjen tietojen mukaisesti.'

d) korvataan 10 artiklan 1 kohta seuraavasti:

1. Komissio julkaisee joka vuosi viimeistään 30 päivänä huhtikuuta vuosikertomuksen ja analyysin tiedoista, jotka jäsenvaltiot ja valmistajat ovat toimittaneet edeltävältä raportointikaudelta.'

e) Korvataan liitteessä II oleva 3.2 kohta seuraavasti:

'3.2. Edeltävällä raportointikaudella rekisteröityjä raskaita hyötyajoneuvoja koskevat ja rekisteriin tallennetut tiedot on julkistettava viimeistään 30 päivänä huhtikuuta kunakin vuonna vuodesta 2021 alkaen lukuun ottamatta 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja tietoja.'

16 b artikla

Asetuksen (EY) N:o 661/2009 muuttaminen

Muutetaan asetusta (EY) N:o 661/2009 seuraavasti:

a) Lisätään 1 artiklaan 4 kohta seuraavasti:

'4. uusien luokan O ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevia ympäristöominaisuuksia.'

b) Lisätään 14 artiklan 3 kohtaan c ja d alakohta seuraavasti:

'c) toimenpiteet, joilla arvioidaan luokan O ajoneuvojen suorituskykyä siltä osin, miten ne vaikuttavat moottoriajoneuvojen CO₂-päästöihin, polttoaineen kulutukseen, sähkön kulutukseen ja sähkökäyttöisiin toimintasäteisiin.

d) tekniset vaatimukset, jotka koskevat luokan O ajoneuvojen hyötykuorman mittaamista ja tallentamista ajoneuvoissa.'

*17 artikla
Voimaantulo*

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenäkymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

*Euroopan parlamentin puolesta
Puheenjohtaja*

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*

LIITE I

Keskimääräisten päästöjen, päästötavoitteiden ja päästöylitysten laskeminen

1. AJONEUVOJEN ALARYHMÄT

Jokainen uusi raskas hyötyajoneuvo on luokiteltava yhteen taulukossa 1 määriteltyyn alaryhmään siinä esitettyjen edellytysten mukaisesti.

Taulukko 1 – Ajoneuvojen alaryhmät (sg)

Raskaat hyötyajoneuvot	Ohjaamotyyppi	Moottorin teho	Ajoneuvojen alaryhmä
Jäykät kuorma-autot, joiden akselikonfiguraatio on 4 x 2 ja suurin teknisesti sallittu kokonaismassa yli 16 tonnia	Kaikki	< 170 kW	4-UD
	Päiväohjaamo	≥170 kW	4-RD
	Makuuohjaamo	≥ 170 kW ja < 265 kW	
	Makuuohjaamo	≥265 kW	4-LH
Jäykät kuorma-autot, joiden akselikonfiguraatio on 6 x 2	Päiväohjaamo	Kaikki	9-RD
	Makuuohjaamo		9-LH
Vetoajoneuvot, joiden akselikonfiguraatio on 4 x 2 ja suurin teknisesti sallittu kokonaismassa yli 16 tonnia	Päiväohjaamo	Kaikki	5-RD
	Makuuohjaamo	< 265 kW	
	Makuuohjaamo	≥ 265 kW	5-LH
Vetoajoneuvot, joiden akselikonfiguraatio on 6 x 2	Päiväohjaamo	Kaikki	10-RD
	Makuuohjaamo		10-LH

'Makuuohjaamolla' tarkoitetaan ohjaamoa, jossa kuljettajan istuimen takana on nukkumiseen tarkoitettu osasto ja joka on ilmoitettu asetuksen (EU) 2018/956 mukaisesti.

'Päiväohjaamolla' tarkoitetaan ohjaamoa, joka ei ole makuuohjaamo.

Jos uutta raskasta hyötyajoneuvoa ei voida luokitella ajoneuvojen alaryhmään, koska käytettävissä ei ole tietoja ohjaamon tyypistä tai moottorin tehosta, ajoneuvo on luokiteltava kaukoreittien (LH) alaryhmään korityyppinsä (jäykkä kuorma-auto tai vetoajoneuvo) ja akselikonfiguraationsa (4 x 2 tai 6 x 2) mukaan.

Jos uusi raskas hyötyajoneuvo luokitellaan alaryhmään 4-UD mutta hiilidioksidipäästötietoja [g/km] ei ole saatavana 2.1 kohdan taulukossa 2 määritellyn käyttöprofiilin UDL tai UDR osalta, kyseinen uusi raskas hyötyajoneuvo luokitellaan alaryhmään 4-RD.

2. VALMISTAJAN KESKIMÄÄRÄISTEN PÄÄSTÖJEN LASKEMINEN

2.1. Uuden raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjen laskeminen

Alaryhmään *sg* luokitellun uuden raskaan hyötyajoneuvon *v* päästöt [g/km] (CO_{2v}) lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti:

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

Tällöin

$\sum mp$ on kaikkia taulukossa 2 lueteltuja käyttöprofiileja *mp* edustava summa

sg on alaryhmä, johon uusi raskas hyötyajoneuvo *v* on luokiteltu tässä liitteessä olevan 1 jakson mukaisesti

$W_{sg,mp}$ on taulukossa 2 esitetty käyttöprofiilin painoarvo

$CO_{2v,mp}$ on uuden raskaan hyötyajoneuvon *v* hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä käyttöprofiilille *mp* ja ilmoitettuna asetuksen (EU) 2018/956 mukaisesti

Päästöttömän raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjen arvoksi asetetaan 0 g CO_2 /km.

Työajoneuvon hiilidioksidipäästöjen arvoksi asetetaan asetuksen (EU) 2018/956 mukaisesti ilmoitettu hiilidioksidipäästöjen [g/km] keskiarvo.

Taulukko 2 – Käyttöprofiilien painoarvot ($W_{sg,mp}$)

Ajoneuvon alaryhmä (<i>sg</i>)	Käyttöprofiilit 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

¹Käyttöprofiilien määritelmät

RDL	Alueellinen reitti, pieni hyötykuorma
RDR	Alueellinen reitti, edustava hyötykuorma
LHL	Kaukoreitti, pieni hyötykuorma
LHR	Kaukoreitti, edustava hyötykuorma
UDL	Kaupunkireitti, pieni hyötykuorma
UDR	Kaupunkireitti, edustava hyötykuorma
REL	Alueellinen reitti (EMS), pieni hyötykuorma
RER	Alueellinen reitti (EMS), edustava hyötykuorma
LEL	Kaukoreitti (EMS), pieni hyötykuorma
LER	Kaukoreitti (EMS), edustava hyötykuorma

2.2. Alaryhmän kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajakohtaiset keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

Lasketaan alaryhmän sg kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ($avgCO2_{sg}$) [g/tkm] kullekin valmistajalle raportointikausittain seuraavasti:

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

jossa

$\sum v$	on kaikkia alaryhmään sg kuuluvia valmistajan uusia raskaita hyötyajoneuvoja edustava summa lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti
$CO2_v$	on uuden raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt määritettynä 2.1 kohdan mukaisesti;
V_{sg}	on alaryhmään sg kuuluvien valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti;
PL_{sg}	on alaryhmän sg ajoneuvojen keskimääräinen hyötykuorma määritettynä 2.5 kohdan mukaisesti.

2.3. 5 artiklassa tarkoitetun päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijän laskeminen

Lasketaan 5 artiklassa tarkoitettu päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijä (ZLEV) kullekin valmistajalle raportointikausittain seuraavasti:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{arvo vähintään } 0,97$$

jossa

V	on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti.
V_{conv}	on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti ja lukuun ottamatta päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja;
V_{zlev}	on tekijöiden V_{in} ja V_{out} arvojen summa

jolloin

$$V_{in} = \sum_v \square (1 + (1 - CO2_v / 350))$$

$\sum_v \square$ on kaikkia niitä uusia päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja edustava summa, joilla on 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdassa määritellyt ominaisuudet;

$CO2_v$ on päästöttömän tai vähäpäästöisen raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt määritettynä 2.1 kohdan mukaisesti

V_{out} on 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvien päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä kerrottuna kahdella, enintään kuitenkin 1,5 prosenttia määrästä V_{conv} .

2.4. Valmistajan ajoneuvojen osuuden laskeminen ajoneuvojen alaryhmässä

Lasketaan raportointikausittain kunkin valmistajan osuus alaryhmän kaikista uusista raskaista hyötyajoneuvoista $share_{sg}$ seuraavasti:

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

jossa

V_{sg} on alaryhmään sg kuuluvien valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti;

V on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti.

2.5. Alaryhmän kaikkien ajoneuvojen keskimääräisten hyötykuorma-arvojen laskeminen

Alaryhmään sg kuuluvan ajoneuvon keskimääräinen hyötykuorma-arvo PL_{sg} lasketaan seuraavasti:

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

jossa

\sum_{mp} on kaikkia käyttöprofileja mp edustava summa

$W_{sg,mp}$ on 2.1 kohdan taulukossa 2 esitetty käyttöprofiilin painoarvo

$PL_{sg,mp}$ on alaryhmän sg ajoneuvoille osoitettu hyötykuorma-arvo käyttöprofiilin mp mukaan, kuten taulukossa 3 esitetään.

Taulukko 3 - Hyötykuorma-arvot $PL_{sg, mp}$ (tonnia)

Ajoneuvojen alaryhmä sg	Käyttöprofiili 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 Käyttöprofiilien määritelmät annettu 2.1 kohdan taulukon 2 alla.

2.6. Kilometrimäärän ja hyötykuorman painotuskertoimen laskeminen

Alaryhmän sg kilometrimäärän ja hyötykuorman painotuskertoimen (MPW_{sg}) määritellään taulukossa 4 esitetyn vuotuisen kilometrimäärän ja 2.5 kohdan taulukossa 3 esitetyn alaryhmäkohtaisen, alaryhmän 5-LH vastaavan arvon suhteen normalisoidun hyötykuorma-arvon tulona. Kerroin lasketaan seuraavasti:

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

jossa

AM_{sg} on asianomaisen alaryhmän ajoneuvoille taulukossa 4 määritetty vuotuinen ajokilometrimäärä

AM_{5-LH} on alaryhmälle 5-LH taulukossa 4 määritetty vuotuinen ajokilometrimäärä

PL_{sg} määritetään 2.5 kohdan mukaisesti

PL_{5-LH} on alaryhmälle 5-LH 2.5 kohdassa määritetty keskimääräinen hyötykuorma-arvo.

Taulukko 4 – Vuotuiset ajokilometrimäärät

Ajoneuvo Ajoneuvojen alaryhmä <i>sg</i>	Vuotuinen ajokilometrimäärä AM_{sg} (km)
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. 4 artiklassa tarkoitettujen valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen [g/tkm] laskeminen

Lasketaan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt (CO_2) [g/tkm] kullekin valmistajalle raportointikausittain seuraavasti:

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

jolloin

\sum_{sg} on kaikkia alaryhmiä edustava summa

$ZLEV$ määritetään 2.3 kohdan mukaisesti

$share_{,sg}$ määritetään 2.4 kohdan mukaisesti

MPW_{sg} määritetään 2.6 kohdan mukaisesti

$avgCO_{2,sg}$ määritetään 2.2 kohdan mukaisesti

3. 1 ARTIKLASSA TARKOITETTUIJEN CO_2 -VERTAILUPÄÄSTÖJEN LASKEMINEN

Lasketaan kunkin alaryhmän sg CO_2 -vertailupäästöt ($rCO_{2,sg}$) käyttämällä perusteena viitekauden kaikkien valmistajien kaikkia uusia raskaita hyötyajoneuvoja seuraavasti:

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

jossa

\sum_v on kaikkia alaryhmään sg kuuluvia viitekaudella rekisteröityjä uusia raskaita hyötyajoneuvoja edustava summa lukuun ottamatta työajoneuvoja 1 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti

CO_{2v} on 2.1 kohdan mukaisesti määritetyt ajoneuvon v hiilidioksidipäästöt mukautettuina tapauksen mukaan liitteen II mukaisesti

rV_{sg} on kaikkien alaryhmään sg kuuluvien viitekaudella rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä lukuun ottamatta työajoneuvoja 1 artiklan toisen alakohdan mukaisesti

PL_{sg} on alaryhmän sg ajoneuvojen keskimääräinen hyötykuorma määritettynä 2.5 kohdan mukaisesti.

4. 6 ARTIKLASSA TARKOITETUN VALMISTAJAN PÄÄSTÖTAVOITTEEN LASKEMINEN

Lasketaan kunkin valmistajan päästötavoite T kullekin raportointikaudelle 1 päivästä heinäkuuta 2025 lähtien seuraavasti:

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

jolloin

\sum_{sg} on kaikkia alaryhmiä edustava summa

$share_{sg}$ määritetään 2 jakson 4 kohdan mukaisesti

MPW_{sg} määritetään 2 jakson 6 kohdan mukaisesti

rf on raportointikaudella sovellettava CO_2 -päästövähennystavoite (%)

rCO_{2sg} määritetään 3 jakson mukaisesti.

5. 7 ARTIKLASSA TARKOITETUT PÄÄSTÖHYVITYKSET JA -VELAT

5.1. CO_2 -päästövähennyspolun laskeminen päästöhyvityksiä varten

Määritellään kullekin valmistajalle vuosien Y kutakin raportointikautta vuodesta 2019 vuoteen 2030 koskeva CO_2 -päästövähennyspolku (ET_Y) seuraavasti:

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

jolloin

$\sum_{sg} (...)$ on kaikkia alaryhmiä edustava summa

$share_{sg}$ määritetään 2 jakson 4 kohdan mukaisesti

MPW_{sg} määritetään 2 jakson 6 kohdan mukaisesti

rCO_{2sg} määritetään 3 jakson mukaisesti

jolloin

vuosien Y raportointikausien osalta vuodesta 2019 vuoteen 2025:

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

ja vuosien Y raportointikausien osalta vuodesta 2026 vuoteen 2030:

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

rf_{2025} ja rf_{2030} ovat [...] vuosien 2025 ja 2030 raportointikausilla sovellettavat CO₂-päästövähennystavoitteet (%).

5.2. Päästöhyvitysten ja -velkojen laskeminen kullakin raportointikaudella

Lasketaan kullekin valmistajalle vuosien Y kutakin raportointikautta vuodesta 2019 vuoteen 2029 koskevat päästöhyvitykset (cCO_{2Y}) ja päästövelat (dCO_{2Y}) seuraavasti:

Jos $CO_{2Y} < ET_Y$:

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

$$dCO_{2Y} = 0$$

Jos $CO_{2Y} > T_Y$ vuosina 2025–2029:

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

$$cCO_{2Y} = 0$$

Kaikissa muissa tapauksissa tekijöiden dCO_{2Y} ja cCO_{2Y} arvoksi asetetaan 0.

Tällöin

ET_Y on 5.1 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan päästövähennyspolku vuoden Y raportointikaudella;

CO_{2Y} on 2.7 kohdan mukaisesti määritetyt keskimääräiset päästöt vuoden Y raportointikaudella;

T_Y on 4 jakson mukaisesti määritetty valmistajan päästötavoite vuoden Y raportointikaudella;

V_Y on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä vuoden Y raportointikaudella lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan a alakohdan mukaisesti.

5.3. Päästövelkaraja

Määritetään kullekin valmistajalle päästövelkaraja ($limCO_2$) seuraavasti:

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

jossa

T_{2025} on 4 jakson mukaisesti määritetty valmistajan päästötavoite vuoden Y raportointikaudella:

V_{2025} on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä vuoden 2025 raportointikaudella lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti.

5.4. Ennen vuotta 2025 kertyneet päästöhyvitykset

Ennen vuoden 2025 raportointikautta kertyneistä päästöveloista vähennetään vuoden 2025 raportointikaudella kertyneiden päästöhyvitysten määrä ($redCO_2$), joka määritetään kullekin valmistajalle seuraavasti:

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

Tällöin

alaraja on suluissa esitetyistä kahdesta arvosta pienempi

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ on vuosien Y raportointikausilla vuodesta 2019 vuoteen 2024 kertynyt summa

dCO_{2025} on 5.2 kohdan mukaisesti määritetyt päästövelat vuoden 2025 raportointikaudella

cCO_{2Y} on 5.2 kohdan mukaisesti määritetyt päästöhyvitykset vuoden Y raportointikaudella.

6. 8 ARTIKLAN 2 KOHDASSA TARKOITETTUIJEN VALMISTAJAN PÄÄSTÖYLITYSTEN MÄÄRITTÄMINEN

Kullekin valmistajalle määritetään kutakin raportointikautta kohti vuodesta 2025 alkaen päästölylykset ($exeCO_{2Y}$) seuraavasti, jos arvo on positiivinen:

Vuoden 2025 raportointikaudelle

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

Vuosien Y raportointikausille vuodesta 2026 vuoteen 2028

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{I=2025}^{Y-1} exeCO2_I - redCO2 - limCO2$$

Vuoden 2029 raportointikaudelle

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

Vuosien Y raportointikausille vuodesta 2030 lähtien

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

jolloin

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ on vuosien Y raportointikausilla vuodesta 2019 vuoteen 2025 kertynyt summa

$\sum_{I=2025}^Y$ on vuosien I raportointikausilla vuodesta 2025 vuoteen Y kertynyt summa

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ on vuosien J raportointikausilla vuodesta 2025 vuoteen (Y-1) kertynyt summa

$\sum_{J=2025}^{2028}$ on vuosien J raportointikausilla vuodesta 2025 vuoteen 2028 kertynyt summa

$\sum_{I=2025}^{2029}$ on vuosien I raportointikausilla vuodesta 2025 vuoteen 2029 kertynyt summa

$dCO2_Y$ on 5.2 kohdan mukaisesti määritetyt päästövelat vuoden Y raportointikaudella

$cCO2_Y$ on 5.2 kohdan mukaisesti määritetyt päästöhyvitykset vuoden Y raportointikaudella

$limCO2$ on 5.3 kohdan mukaisesti määritetty päästövelkaraja

$redCO2$ on 5.4 kohdan mukaisesti määritetty vähennetty päästövelka vuoden 2025 raportointikaudella.

Kaikissa muissa tapauksissa päästöylityksen $exeCO2_Y$ arvoksi asetetaan 0.

LIITE II

Mukautusmenettelyt

1. 12 ARTIKLAN 1 KOHDAN C ALAKOHDASSA TARKOITETUT HYÖTYKUORMAN MUKAUTUSKERTOIMET

Jollei 10 artiklan 2 kohdan a alakohdan säännöksistä muuta johdu, 1 artiklassa tarkoitettuja CO₂-vertailupäästöjä laskettaessa käytetään sillä raportointikaudella sovellettavia käyttöprofiilien painoarvoja ja hyötykuorma-arvoja, jona 12 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettut muutokset tulevat voimaan kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, ja liitteessä I olevan 2.1 kohdan taulukossa 2 tarkoitettulle käyttöprofiilille mp määritetyt raskaan hyötyajoneuvon v CO₂-päästöt [g/km] mukautetaan seuraavasti:

$$CO_{2v,mp} = CO_{2(RP)v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL_{(RP)sg,mp}))$$

jossa

sg on alaryhmä, johon ajoneuvo *v* kuuluu

$CO_{2(RP)v,mp}$ on ajoneuvon *v* CO₂-päästöt [g/km], jotka on määritetty käyttöprofiilille *mp* käyttäen perustana [...] sen viitekauden seurantatietoja, jotka on ilmoitettu asetuksen (EU) N:o 2018/956 mukaisesti

$PL_{(RP)sg, mp}$ on alaryhmän *sg* ajoneuville *v* käyttöprofiilin *mp* osalta viitekaudella osoitettu hyötykuorma-arvo, joka on määritetty liitteessä I olevan 2.5 kohdan taulukon 3 mukaisesti ja jota käytetään asetuksen (EU) N:o 2018/956 mukaisesti ilmoitettavien [...] viitekautta koskevien seurantatietojen määrittämiseen

$PL_{sg, mp}$ on alaryhmän *sg* ajoneuvoille käyttöprofiilin *mp* osalta osoitettu hyötykuorma-arvo sillä raportointikaudella, jona 12 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettut muutokset tulevat voimaan kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, määritettynä liitteessä I olevan 2.5 kohdan taulukon 3 mukaisesti

$PL_{sg, mp}$ on taulukossa 5 määritelty hyötykuorman mukautuskerroin.

Taulukko 5 – Hyötykuorman mukautuskertoimet $PLa_{sg, mp}$

$PLa_{sg, mp}$ (tonnia kohti)		Käyttöprofiilit mp^1				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Ajoneuvojen alaryhmät sg	4-UD	0,026	–	0,015	–	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 Käyttöprofiilien määritelmät annettu liitteessä I olevan 2 jakson taulukon 1 alla.

2. 10 ARTIKLAN 2 KOHDAN B ALAKOHDASSA TARKOITETUT MUKAUTUSKERTOIMET

Jollei 10 artiklan 2 kohdan b alakohdan säännöksistä muuta johdu, 1 artiklassa tarkoitettuja CO₂-vertailupäästöjä laskettaessa käytetään sillä raportointikaudella sovellettavia käyttöprofiilien painoarvoja ja hyötykuorma-arvoja, jona 12 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettut muutokset tulevat voimaan kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, ja liitteessä I olevan 2.1 kohdassa tarkoitettulle käyttöprofiilille mp määritetyt raskaan hyötyajoneuvon v CO₂-päästöt [g/km] mukautetaan seuraavasti:

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

jossa

\sum_r on kaikkien alaryhmän sg edustavia ajoneuvoja r edustava summa

sg on alaryhmä, johon ajoneuvo v kuuluu

$s_{r, sg}$ on edustavan ajoneuvon r tilastollinen paino alaryhmässä sg

$CO2(\underline{RP})_{v, mp}$ on ajoneuvon v CO₂-päästöt [g/km], jotka on määritetty käyttöprofiilille mp käyttäen perustana [...] sen viitekauden seurantatietoja, jotka on ilmoitettu asetuksen (EU) N:o 2018/956 mukaisesti

$CO_2(RP)_{r,mp}$ on edustavan ajoneuvon r CO₂-päästöt [g/km], jotka on määritetty käyttöprofiilille mp asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sillä viitekaudella, jona $CO_2(RP)_{v,mp}$ määritettiin

$CO_{2r,mp}$ on edustavan ajoneuvon r CO₂-päästöt, jotka on määritetty käyttöprofiilille mp asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sillä raportointikaudella, jona 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen muutokset tulevat voimaan kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osalta.

Edustava ajoneuvo määritellään 12 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.
