



EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

**Bryssel, 14. toukokuuta 2024
(OR. en)**

**2023/0042(COD)
LEX 2351**

**PE-CONS 29/1/24
REV 1**

**CLIMA 66
ENV 166
TRANS 65
MI 162
CODEC 461**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS
ASETUKSEN (EU) 2019/1242 MUUTTAMISESTA UUSIEN RASKAIDEN
HYÖTYAJONEUVOJEN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖNORMIEN TIUKENTAMISEKSI JA
RAPORTOINTIVELVOITTEIDEN SISÄLLYTTÄMISEKSI SIIHEN SEKÄ ASETUKSEN
(EU) 2018/858 MUUTTAMISESTA JA ASETUKSEN (EU) 2018/956 KUMOAMISESTA**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
ASETUS (EU) 2024/...,**

annettu 14 päivänä toukokuuta 2024,

**asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta
uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja
raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta
ja asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta**

(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 lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu
kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä²,

¹ EUVL C 349, 29.9.2023, s. 134.

² Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 10. huhtikuuta 2024 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 7. toukokuuta 2024.

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Ilmaston ja ympäristöön liittyviin haasteisiin vastaaminen ja ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) nojalla 12 päivänä joulukuuta 2015 tehdyn Pariisin sopimuksen³ tavoitteiden saavuttaminen ovat keskeisellä sijalla komission 11 päivänä joulukuuta 2019 antamassa tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta. Covid-19-pandemian erittäin vakavat vaikutukset unionin kansalaisten terveyteen ja taloudelliseen hyvinvointiin sekä Venäjän hyökkäyssota Ukrainaa vastaan ovat entisestään lisänneet Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tarpeellisuutta ja arvoa.
- (2) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa esitetään laaja kokoelma toisiaan vahvistavia toimenpiteitä ja aloitteita, joilla pyritään saavuttamaan ilmastoneutraalius unionissa vuoteen 2050 mennessä, sekä uusi kasvustrategia, jonka tavoitteena on tehdä EU:sta oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jonka talous on moderni, resurssitehokas ja kilpailukykyinen ja jossa taloudelliseen kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Tavoitteena on myös suojella, hoitaa ja lisätä unionin luonnonpääomaa sekä suojella kansalaisten terveyttä ja hyvinvointia ympäristöön liittyviltä riskeiltä ja ympäristövaikutuksilta. Tämä siirtymä vaikuttaa eri tavalla naisiin ja miehiin, ja sillä on erityinen vaikutus joihinkin muita heikommassa ja haavoittuvassa asemassa oleviin ryhmiin, kuten pienituloisiin kotitalouksiin ja henkilöihin, ikääntyneisiin henkilöihin, vammaisiin henkilöihin sekä rodulliseen tai etniseen vähemmistöön kuuluviin henkilöihin. Siksi on varmistettava, että siirtymä on oikeudenmukainen ja osallistava ja että ketään ei jätetä jälkeen.

³ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (3) Sen jälkeen, kun Euroopan parlamentti ja neuvosto olivat hyväksyneet 55-valmiuspaketin kaikki olennaiset osat, unioni toimitti lokakuussa 2023 unionin ja sen jäsenvaltioiden päivitetyn kansallisesti määritellyn panoksen UNFCCC:hen ja vahvisti, että unioni vähentää vuoteen 2030 mennessä kasvihuonekaasujen nettopäästöjään vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoihin verrattuna.
- (4) Unioni on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen hyväksymisellä (EU) 2021/1119⁴ kirjannut unionin säädökseen tavoitteen siitä, että unionin koko talous saadaan ilmastoneutraaliksi viimeistään vuoteen 2050 mennessä ja että sen jälkeen pyritään saavuttamaan negatiiviset päästöt. Lisäksi kyseisessä asetuksessa vahvistetaan unionin sitova tavoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä unionin sisäisesti (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä. Siinä vahvistetaan myös puitteet ilmastoa koskevien unionin välitavoitteiden asettamiselle ja ennustetun ohjeellisen unionin kasvihuonekaasubudjetin julkaisemiselle kaudeksi 2030–2050.

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (5) Kaikkien talouden alojen, myös tieliikenteen, odotetaan edistävän näiden päästövähennysten saavuttamista. Komissio esittää 9 päivänä joulukuuta 2020 antamassaan tiedonannossa ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” eurooppalaiselle liikenteelle etenemissuunnitelman kohti kestävää ja älykästä tulevaisuutta sekä toimintasuunnitelma, jonka tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Raskaat hyötyajoneuvot aiheuttavat tällä hetkellä yli neljänneksen tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä unionissa ja yli 6 prosenttia unionin kaikista kasvihuonekaasupäästöistä.
- (6) Vuoden 2030 kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite pyritään toteuttamaan 55-valmiuspaketilla. Se kattaa useita politiikan aloja. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242⁵ tarkistaminen on kyseisen lainsäädäntöpaketin keskeinen osa.
- (7) Komissio hahmotteli 18 päivänä toukokuuta 2022 antamassaan tiedonannossa ”REPowerEU-suunnitelma” suunnitelman, jonka mukaan unioni olisi riippumaton Venäjän fossiilisista polttoaineista hyvissä ajoin ennen kuluvan vuosikymmenen loppua. Kyseisessä tiedonannossa korostetaan muun muassa, että on tärkeää lisätä edelleen tehokkuutta ja vähentää fossiilisten polttoaineiden kulutusta liikenteessä, jossa sähköistäminen voidaan yhdistää fossiilittoman vedyn käyttöön fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi.

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202).

- (8) Asetuksessa (EU) 2019/1242 raskaille hyötyajoneuvoille asetettuja hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimuksia on tarpeen tiukentaa energiatehokkuus etusijalle -periaatteen mukaisesti, jotta voidaan edistää kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämistä vuoteen 2030 mennessä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoon verrattuna. Lisäksi on tarpeen laatia selkeä suunnitelma raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen lisävähennyksille vuoden 2030 jälkeen, jotta voidaan edistää vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista.
- (9) Tiukennetuilla hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimuksilla olisi kannustettava lisäämään nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen osuutta unionin markkinoilla, tarjottava samalla hyötyä kuluttajille ja kansalaisille paremman ilmanlaadun ja energiansäästöjen muodossa sekä varmistettava, että voidaan ylläpitää innovointia ja siihen liittyviä laadukkaita työpaikkoja autoteollisuuden arvoketjussa. Nollapäästöisiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin kuuluvat tällä hetkellä akkukäyttöiset sähköajoneuvot, polttokennoajoneuvot ja muut vetykäyttöiset ajoneuvot, ja teknologinen innovointi jatkuu.

- (10) Uusille raskaille hyötyajoneuvoille olisi asetettava uudet tiukennetut hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet vuodesta 2030 alkaen. Nämä tavoitteet olisi asetettava tasolle, joka antaa vahvan signaalin, jotta voidaan nopeuttaa nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoa unionin markkinoilla, edistää päästöttömiin teknologioihin liittyvää innovointia kustannustehokkaalla tavalla, antaa tarvittava signaali lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönoton nopeuttamiselle kaikkialla unionissa, varmistaa unionin teollisuuden pitkän aikavälin kilpailukyky maailmanmarkkinoilla ja auttaa vähentämään kuljetusyritysten toimintakustannuksia samalla kun varmistetaan, että unioni saavuttaa ilmasto- ja ilman pilaantumisen vähentämistä koskevat tavoitteensa.
- (11) Ilman pilaantuminen on erityisen akuutti ongelma kaupungeissa, ja se vaikuttaa miljoonien unionin kansalaisten terveyteen. Liikenne on yksi suurimmista ilman pilaantumisen lähteistä kaupungeissa. Nopeuttamalla nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoa tiukennettujen hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimusten avulla autetaan lievittämään ilman pilaantumista kaupungeissa koskevaa ongelmaa.

- (12) Komission 5 päivänä toukokuuta 2021 antaman tiedonannon ”Vuoden 2020 uuden teollisuusstrategian päivittäminen: vahvemmat sisämarkkinat Euroopan elpymistä varten” tarkoituksena on kehittää vihreän ja digitaalisen siirtymän väyliä yhdessä teollisuuden, viranomaisten, työmarkkinaosapuolten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tässä yhteydessä liikkumisen ekosysteemille kehitetään siirtymäväylä, jolla tuetaan autoteollisuuden arvoketjun siirtymää. Siirtymäväylässä kiinnitetään erityistä huomiota autoteollisuuden toimitusketjun pieniin ja keskisuuriin yrityksiin ja työmarkkinaosapuolten kuulemiseen, myös jäsenvaltioiden toteuttamien kuulemisten kautta. Sitä kehitetään myös Euroopan osaamisohjelman pohjalta muun muassa osaamissopimuksen kaltaisilla aloitteilla, jotta yksityinen sektori ja muut sidosryhmät saadaan osallistumaan Euroopan työvoiman uudelleen- ja täydennyskoulutukseen vihreää ja digitaalista siirtymää varten, ja siinä tukeudutaan osaamisen edistämismekanismiin Lahjakkuuksien hyödyntäminen EU:n alueilla -aloitteen puitteissa. Siirtymäväylässä otetaan myös huomioon asianmukaiset Euroopan ja jäsenvaltioiden tason toimet ja kannustimet, joilla edistetään nollapäästöisten ajoneuvojen kohtuuhintaisuutta. Niihin voisi sisältyä esimerkiksi jäsenvaltioiden mahdollisuus auttaa mikroyrityksiä hankkimaan nollapäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2023/955⁶ perustetun sosiaalisen ilmastorahaston, jäljempänä ’sosiaalinen ilmastorahasto’, kautta. Olisi myös kiinnitettävä erityistä huomiota vaikutuksiin, joita tällä siirtymällä on mikro- sekä pieniin ja keskisuuriin -yrityksiin koko toimitusketjussa. Komission 1 päivänä helmikuuta 2023 antamalla tiedonannolla ”Vihreän kehityksen teollisuussuunnitelma nettonollan aikakaudelle” pyritään vahvistamaan Euroopan nettonollateollisuuden kilpailukykyä ja tukemaan nopeaa siirtymistä ilmastoneutraaliuteen.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2023/955, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, sosiaalisen ilmastorahaston perustamisesta ja asetuksen (EU) 2021/1060 muuttamisesta (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 1).

Suunnitelman tavoitteena on tarjota suotuisampi ympäristö sellaisen nettonollateknologian ja sellaisten nettonollatuotteiden tuotantokapasiteetin lisäämiselle unionissa, joita tarvitaan unionin kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Pääsy koulutukseen ja uudelleen koulutukseen on ratkaisevan tärkeää sosiaalisesti oikeudenmukaisen ja tuloksellisen siirtymän kannalta useilla aloilla, joilla on tehtävä perustavanlaatuisia muutoksia, myös raskaiden hyötyajoneuvojen ja lataus- ja tankkausinfrastruktuurin aloilla. Vastuu investoinneista tuloksellisen siirtymän edellyttämiin taitoihin on yhteinen. Työntekijöillä ja työnhakijoilla olisi oltava mahdollisuus uudelleen- ja täydennyskoulutukseen, ja heidän osallistumistaan näihin koulutustoimiin olisi tuettava. Jäsenvaltioita kannustetaan lisäämään investointeja uudelleen koulutukseen ja täydennyskoulutukseen sekä kartoittamaan ja analysoimaan työmarkkinoilla ennakoituja muutoksia.

- (13) Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimusten tiukentaminen ja tarvittavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto ovat yhdessä kestävämpiin liikennemuotoihin tähtääviä liikennemuotosiirtymiä vauhdittavien aloitteiden kanssa keskeisessä asemassa vähennettäessä raskaiden hyötyajoneuvojen alan hiilidioksidipäästöjä. Tässä asetuksessa säädettyjä EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita täydennetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/1804⁷ säädetyillä vaatimuksilla. Unionin rahoituksella on suuri merkitys infrastruktuurin käyttöönotossa kansallisella tasolla. Sähkökäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen latausinfrastruktuurin käyttöönotto on yhtä lailla tärkeää yksityisissä paikoissa, joihin ei ole yleistä pääsyä, kuten yksityisillä varikoilla ja logistiikkakeskuksissa, jotta varmistetaan yön yli tapahtuva ja määränpäässä suoritettava lataus. Jäsenvaltioiden olisi harkittava toimenpiteiden toteuttamista tarkistettujen kansallisten toimintakehystensä laatimisen yhteydessä sen varmistamiseksi, että sähkökäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen yön yli tapahtuvaa ja määränpäässä suoritettavaa latausta varten tarjotaan asianmukainen infrastruktuuri. On myös aiheellista tarkastella tämän asetuksen vaikutusta jäsenvaltiossa rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttömahdollisuuteen unionin ulkopuolella, kun otetaan huomioon mahdolliset infrastruktuurirajoitteet kolmansissa maissa.

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 1).

- (14) Komissio perusti kestävän liikenteen foorumin, jäljempänä 'foorumi', vuonna 2015 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU⁸ hyväksymisen jälkeen. Foorumi avustaa komissiota sellaisten unionin toimien ja ohjelmien toteuttamisessa, joilla pyritään edistämään kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa. Tämän asetuksen hyväksymisen jälkeen komissio varmistaa, että foorumi tukee raskaiden hyötyajoneuvojen tiukennettujen hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimusten täyttämiseksi tarvittavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin tuloksellista ja kustannustehokasta käyttöönottoa ja että sen näkemykset otetaan huomioon asetuksen (EU) 2023/1804 24 artiklan 2 kohdassa tarkoitetussa uudelleentarkastelussa, niin että kyseisessä asetuksessa asetetut tavoitteet ovat yhdenmukaisia tämän asetuksen päämäärän kanssa.
- (15) Ilmastoneutraaliuden saavuttaminen edellyttää merkittäviä investointeja sähköverkkoon, muun muassa kapasiteetin, häiriönsietokyvyn ja varastoinnin parantamiseen, sekä lisäyhteyksiä. Kun pidetään mielessä tässä asetuksessa vuodeksi 2030 vahvistetut raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet, nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen osuus tieliikenteen raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaiskannasta sekä alan sähkönkulutus pysyvät rajallisina. Tästä syystä myös sähköverkkoon kohdistuva vaikutus pysyy rajallisena.

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (16) Vaikka tiukennetut hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet nopeuttavat nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoa, merkittävä osa raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaiskannasta tieliikenteessä on jatkossakin polttomoottoriajoneuvoja. Jotta tämä ajoneuvokannan osa edistäisi unionin ilmastotavoitteiden saavuttamista, on olennaisen tärkeää lisätä innovointia ja nopeuttaa kestävien uusiutuvien polttoaineiden käyttöönottoa. Unionin nykyisillä politiikoilla ja oikeudellisilla välineillä, etenkin uusiutuvia energialähteitä koskevalla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2018/2001⁹ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY¹⁰ perustetulla EU:n päästökauppajärjestelmällä edistetään liikennepolttoaineiden hiilestä irtautumista tavoitteena luopua asteittain fossiilisista polttoaineista. Komission olisi edelleen kehitettävä johdonmukaista kannustinkehystä kehittyneille biopolttoaineille ja biokaasuille sekä muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille. Tässä kehyksessä olisi käsiteltävä kokonaisvaltaisesti käyttöönoton ja tarjonnan esteitä ja otettava huomioon kysyntä talouden eri aloilla unionin ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi toteutettavien yleisten toimien yhteydessä. Komission olisi RePowerEU-suunnitelmassa esitettyjen biometaania koskevien tavoitteiden pohjalta käsiteltävä myös sitä, miten biometaanin tuotannon lisääminen unionissa voi edistää talouden, myös liikennealan, irtautumista hiilestä.
- (17) Kuultuaan sidosryhmiä komissio arvioi yhden vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulopäivästä menetelmän, jolla rekisteröidään yksinomaan hiilidioksidineutraaleja polttoaineita käyttäviä raskaita hyötyajoneuvoja, roolia unionin oikeuden ja unionin ilmastoneutraaliustavoitteen mukaisesti.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

- (18) Valmistajille olisi jatkossakin annettava riittävästi joustoa raskaan hyötyajoneuvojen ajoneuvokantansa vähittäisessä mukauttamisessa, jotta siirtyminen nollapäästöisiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää lähestymistapa, jossa tavoitetasoja tiukennetaan viiden vuoden välein.
- (19) Koko raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaiskannan heterogeenisen rakenteen vuoksi ei ole mahdollista täysin ennustaa, onko teknologian kehitys riittävän nopeaa varmistamaan, että pakokaasupäästöt poistava teknologia on toteuttamiskelpoinen vaihtoehto kaikkien kapea-alaisten käyttötarkoitusten osalta. Näihin voi kuulua esimerkiksi raskaiden hyötyajoneuvojen käyttö kriittisissä turvallisuustarkoituksissa, joissa ei voida käyttää pakokaasupäästöt poistavia teknologioita. Tällaisten ajoneuvojen olisi muodostettava vain rajallinen osuus koko raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaiskannasta. Komission olisi arvioitava asetuksen (EU) 2019/1242 uudelleentarkastelussa mahdollisuutta soveltaa hiilidioksidipäästöjen vähentämistoimenpiteitä tällaisiin ajoneuvoihin.
- (20) Hankintaviranomaisia ja -yksiköitä kannustetaan voimakkaasti käyttämään tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa julkisissa hankintamenettelyissään valintaperustetta tai teknistä eritelmaa, joka koskee sellaisten tuotteiden osuutta tarjouksissa, jotka ovat peräisin maista, jotka eivät ole Maailman kauppajärjestön julkisia hankintoja koskevan GPA-sopimuksen osapuolia ja jotka eivät ole tehneet unionin kanssa vapaakauppasopimusta, johon sisältyy julkisia hankintoja koskevia sääntöjä. Tällaiset perusteet ovat tärkeitä edistettäessä sitä, että Euroopan teollisuus tuottaa nollapäästöisiä kaupunkiliikenteen linja-autoja, ja niillä varmistetaan kestävät ja häiriönsietokykyiset kaupunkiliikenteen linja-autojen toimitusketjut sekä vahvistetaan toimitusvarmuutta unionissa.

- (21) Hankintaviranomaisia ja -yksiköitä kannustetaan käyttämään tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa julkisissa hankintamenettelyissään ympäristökestävyyttä valintaperusteena tai teknisiin eritelmiin liittyvänä perusteena. Hankintaviranomaisten ja -yksikköjen olisi oltava mahdollista tämän asetuksen perusteella hankittujen kaupunkiliikenteen linja-autojen ympäristökestävyyttä arvioidessaan ottaa huomioon erilaisia ilmastoon ja ympäristöön vaikuttavia tekijöitä, sanotun kuitenkin rajoittamatta erityiseen teknologiaan, mukaan lukien Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1542¹¹ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/...¹²⁺ mukainen teknologia, sovellettavan unionin säädösten soveltamista. Tällaisia tekijöitä voivat olla esimerkiksi ratkaisun kestävyys ja luotettavuus, korjauksen ja kunnossapidon helppous, kierrätyksen helppous ja laatu, aineiden käyttö, energian, veden ja muiden resurssien kulutus yhdessä tai useammassa tuotteen elinkaaren vaiheessa, käytettyjen komponenttien sisällyttäminen tuotteeseen, tuotteen ympäristöjalanjälki ja sen elinkaaren aikaiset ympäristövaikutukset sekä syntyvän jätteen määrä.
- (22) Koska unionin koko ajoneuvokantaa koskevat hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet ovat vuodesta 2030 alkaen aiempaa tiukemmat, valmistajien olisi tarjottava unionin markkinoille huomattavasti lisää nollapäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja. Tässä yhteydessä nolla- ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi ei enää palvelisi alkuperäistä tarkoitustaan vaan vaarantaisi mahdollisesti asetuksen (EU) 2019/1242 vaikuttavuuden. Sen vuoksi nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi olisi lakkautettava vuodesta 2030 alkaen.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2023/1542, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2023, akuista ja paristoista ja jäteakuista ja -paristoista, direktiivin 2008/98/EY ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivin 2006/66/EY kumoamisesta (EUVL L 191, 28.7.2023, s. 1).

¹² EUVL L..., ..., ELI:

+ Virallinen lehti: lisätään numero ja päivämäärä.

- (23) Mahdollisuutta osoittaa hiilidioksidin liikapäästömaksuista saatavat tulot erityiseen rahastoon tai asiaankuuluvaan ohjelmaan on arvioitu asetuksen (EU) 2019/1242 15 artiklan 4 kohdassa edellytetyn mukaisesti, ja arvioinnin pohjalta todettiin, että tämä lisäisi merkittävästi hallinnollista rasitetta eikä hyödyttäisi suoraan autoteollisuuden siirtymää. Hiilidioksidin liikapäästömaksuista saatavia tuloja olisi sen vuoksi pidettävä edelleen Euroopan unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina asetuksen (EU) 2019/1242 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti.
- (24) Asetuksen (EU) 2019/1242 kohde olisi laajennettava kattamaan myös seuranta- ja raportointivelvoitteet, jotka sisällytetään asetukseen (EU) 2019/1242 tällä asetuksella.
- (25) Asetusta (EU) 2019/1242 olisi muutettava, jotta sen soveltamisala olisi sama kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/956¹³ soveltamisala.
- (26) Unionin ajoneuvojen tyyppihyväksyntälainsäädännön soveltamisalaan kuulumattomien ajoneuvojen, kuten maatalous- ja metsätraktoreiden sekä kansallisen puolustuksen, kuten asevoimien, käyttöön suunniteltujen ja rakennettujen ajoneuvojen ja tela-ajoneuvojen, hiilidioksidipäästöjä ei määritellä. Tämän vuoksi kyseisten ajoneuvojen ei tarvitse täyttää tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita.

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/956, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2018, uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista (EUVL L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (27) Jotta ei luotaisi kannustinta jättää tekemättä sellaisten raskaiden hyötyajoneuvojen vapaaehtoinen tyyppihyväksyntä, jotka on suunniteltu ja rakennettu väestönsuojelupalvelujen, palolaitosten, yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien tai kiireellisen sairaanhoidon palvelujen käyttöön, millä olisi kielteisiä turvallisuus- ja ympäristövaikutuksia, tällaiset ajoneuvot olisi myös vapautettava velvollisuudesta täyttää tässä asetuksessa säädetty hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet, ellei valmistaja toisin pyydä. Jäsenvaltioilla olisi myös oltava oikeus vapauttaa sellaiset raskaat hyötyajoneuvot, joita ei ole erityisesti suunniteltu mutta jotka on rekisteröity väestönsuojelupalvelujen, palolaitosten, yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien tai kiireellisen sairaanhoidon palvelujen käyttöön, kuten poliisin tai asevoimien kuljetukseen käytettävät tavalliset linja-autot, velvollisuudesta saavuttaa tässä asetuksessa säädetty hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet vahvistamalla, että tällainen vapautus olisi yleisen edun mukainen. Jäsenvaltioilla olisi myös oltava oikeus vapauttaa asevoimien käyttöön rekisteröidyt ajoneuvot kaikista tämän asetuksen säännöksistä.

- (28) Tiettyjen tyyppihyväksytyjen raskaiden hyötyajoneuvojen alaryhmien hiilidioksidipäästöjen vähennyksiä ei toistaiseksi määritellä teknisistä syistä, joten kyseisten raskaiden hyötyajoneuvojen ei tarvitse täyttää tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita. Tällaisia ajoneuvoja ovat esimerkiksi erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, kuten ajoneuvonosturit, hydraulisten monikäyttölaitteiden kuljetusajoneuvot ja erikoiskuljetusajoneuvot, maastoajoneuvot, kuten tietyt kaivos-, metsätalous- ja maatalouskäyttöön tarkoitetut raskaat hyötyajoneuvot, sekä muut raskaat hyötyajoneuvot, joissa on standardista poikkeava akselikonfiguraatio, kuten raskaat hyötyajoneuvot, joissa on enemmän kuin neljä akselia tai enemmän kuin kaksi vetävää akselia, pienet linja-autot, joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on enintään 7,5 tonnia, ja pienet kuorma-autot, joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on enintään 5 tonnia. Komission olisi tutkittava, onko asianmukaista määrittää hiilidioksidipäästöt pienille kuorma-autoille, joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on enintään 5 tonnia, komission asetuksen (EU) 2017/2400¹⁴ (ajoneuvon energiankulutuksen laskentavälineen simulaatiot eli VECTO-simulaatiot) mukaisesti ja ottaen huomioon myös komission asetuksen (EU) 2017/1151¹⁵.

¹⁴ 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).

¹⁵ Komission asetus (EU) 2017/1151, annettu 1 päivänä kesäkuuta 2017, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 1).

- (29) Tiettyjä määritelmiä olisi otettava käyttöön, jotta asetuksen (EU) 2019/1242 terminologia voidaan yhdenmukaistaa ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan unionin lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858¹⁶ ja asetuksen (EU) 2017/2400, terminologian kanssa.
- (30) Asetukseen (EU) 2019/1242 olisi lisättävä ilmaisun 'sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmä' määritelmä, jotta voidaan ottaa huomioon tällä asetuksella käyttöön otettu mahdollisuus siirtää raskaita hyötyajoneuvoja valmistajien välillä ja ottaa käyttöön poikkeus vain pieniä määriä raskaita hyötyajoneuvoja tuottaville valmistajille. Tämän määritelmän olisi sisällöllisesti vastattava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/631¹⁷ kevyiden hyötyajoneuvojen osalta käytettyä terminologiaa.
- (31) Yksittäisten valmistajien velvoitteiden säätämiseksi uusien raskaiden hyötyajoneuvojen unionin koko ajoneuvokantaa koskevat hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet olisi muutettava ajoneuvojen alaryhmiä koskeviksi hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiksi, jotka olisi määritettävä niihin kuuluvien raskaiden hyötyajoneuvojen teknisten ominaisuuksien perusteella.

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (32) Koska perävaunuihin liittyvillä hiilidioksidipäästöillä on suuri vaikutus moottorikäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaishiilidioksidipäästöihin ja energiankulutukseen, myös perävaunuille olisi määritettävä vastaavat hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet.
- (33) Työajoneuvojen, kuten jäteautojen, kippiautojen tai betoniautojen, hiilidioksidipäästöt on jo sertifioitu VECTO-järjestelmässä, ja ajoneuvojen valmistajat ja jäsenvaltiot valvovat niitä ja raportoivat niistä. Työajoneuvojen hiilidioksidipäästöt muodostavat noin 2 prosenttia raskaiden hyötyajoneuvojen päästöistä, ja työajoneuvojen osuus myynnistä on noin 4 prosenttia. Koska työajoneuvoja käytetään pääasiassa kaupungeissa, ne vaikuttavat myös kaupunkien ilmanlaatuun. Työajoneuvot olisi näin ollen vuoteen 2029 saakka vapautettava laskettaessa valmistajien keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä. Ajanjaksolla 2023–2034 vain nollapäästöiset työajoneuvot olisi otettava huomioon kyseisissä laskelmissa. Vuodesta 2035 alkaen kaikki työajoneuvot olisi otettava huomioon näissä laskelmissa.
- (34) Hiilidioksidipäästöjä vähentävällä teknologialla varustettujen perävaunujen kehittämisen helpottamiseksi ja niiden laajan käytön mahdollistamiseksi on välttämätöntä päivittää ja laajentaa pikaisesti tällaisten teknologioiden, erityisesti sähkökäyttöisten perävaunujen, hyväksyntäkehystä muuttamalla asetusta (EU) 2018/858.
- (35) Vuonna 2022 nollapäästöisten kaupunkiliikenteen linja-autojen osuus kaikista unionissa myydyistä kaupunkiliikenteen linja-autoista oli jo noin neljännes ja joissakin jäsenvaltioissa paljon suurempi. Kaupunkiliikenteen linja-autojen teknisen valmiustason ja kaupunkien ilmanlaadun parantamistarpeen vuoksi käyttöön olisi otettava pakollinen vaatimus uusien nollapäästöisten kaupunkiliikenteen linja-autojen vähimmäisosuudesta.

- (36) Nollapäästöisten kaupunkiliikenteen linja-autojen vähimmäisosuusvaatimuksessa olisi otettava huomioon kohtuuhintaisen julkisen liikenteen yhteiskunnallinen tarve, myös maaseudulla. Tällaisesta vähimmäisosuusvaatimuksesta aiheutuva nollapäästöisten kaupunkiliikenteen linja-autojen tarjonnan lisääntyminen vaikuttaisi myönteisesti nollapäästöisten kaupunkiliikenteen linja-autojen hankintakustannuksiin sekä ostohinnan että omistamisen kokonaiskustannusten osalta heijastaen tällaisten kaupunkiliikenteen linja-autojen käytöstä saatavia fossiilisten polttoaineiden säästöjä. Clean Bus Europe Platform -aloitteeseen perustuvat kaupunkiliikenteen linja-autojen yhteishankinnat voivat alentaa tällaisten linja-autojen hankintakustannuksia entisestään. Jäsenvaltiot voisivat tukea heikossa asemassa olevia kansalaisia sosiaalisen ilmastorahaston avulla tarjoamalla heille julkisen liikenteen matkalippuja tai kausilippuja alennetuilla hinnoilla tai ilmaiseksi. Lisäksi alueliikenteen ja kaukoliikenteen linja-autoihin, myös maaseutuliikenteessä, sovelletaan edelleen raskaita hyötyajoneuvoja koskevia hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita. Sosiaalisen ilmastorahaston tuella voitaisiin vastata maaseutualueiden erityistarpeisiin ja ehkäistä asetuksen (EU) 2023/955 2 artiklan 2 alakohdassa määriteltä liikenneköyhyyttä varmistamalla kohtuuhintaisen julkisen liikenteen saatavuus. Komission olisi myös harkittava asianmukaisia toimenpiteitä, joilla lisätään nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen kysyntää viranomaisten keskuudessa ja tuetaan näin unionin ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista.
- (37) Koska vaatimustenmukaisuutta olisi tarkasteltava pikemminkin kaupallisten yhteisöjen kuin oikeushenkilöiden osalta, taloudellisessa sidossuhteessa olevien valmistajien olisi tietyin rajoituksin voitava siirtää raskaita hyötyajoneuvoja välillään näiden raskaiden hyötyajoneuvojen huomioon ottamiseksi asetuksen (EU) 2019/1242 mukaisesti.

- (38) Jotta voidaan vahvistaa uusien päästöttömien teknologioiden kehittämistä erikoistuneissa pienissä ja keskisuurissa yrityksissä, nollapäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja olisi voitava siirtää myös muiden kuin sidossuhteessa olevien yhteisöjen välillä.
- (39) Jälkiasentaminen nollapäästöiseksi ajoneuvoiksi tarkoittaa polttomoottorin tai ajoneuvon muuntamista päästöttömäksi. Siitä on ympäristöhyötyä, koska sen avulla vältetään uusien osien tuotanto ja siihen liittyvä materiaalien käyttö. Siitä saadaan myös taloudellista hyötyä, joka liittyy ajoneuvojen kohtuuhintaisuuden paranemiseen ja mahdollisuuksiin luoda työpaikkoja. Nollapäästöiseksi jälkiasennettujen raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä markkinoille haittaa kuitenkin niiden hyväksyntää koskevien yhdenmukaistettujen teknisten ja hallinnollisten sääntöjen puuttuminen. Komission olisi sen vuoksi harkittava, onko mahdollisesti tarpeen tehdä aloitteita tällaisten yhdenmukaistettujen sääntöjen kehittämisen edistämiseksi.
- (40) Toimenpiteet, joilla lisätään nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen osuutta suuren ajoneuvokannan liikenteenharjoittajien omistamista tai vuokraamista ajoneuvoista, auttaisivat lisäämään nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen myyntiä ja vauhdittaisivat siirtymistä päästöttömään tieliikenteeseen. Komission olisi sen vuoksi analysoitava mahdollista tarvetta tehdä aloitteita nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen osuuden lisäämiseksi suuren ajoneuvokannan liikenteenharjoittajien omistamista tai vuokraamista ajoneuvoista ja analysoitava aloitteiden vaikutuksia.

- (41) Jotta vältettäisiin vaatimusten noudattamisesta aiheutuvat suhteettoman korkeat kustannukset ja vähennettäisiin hallinnollista rasitetta, valmistajat, jotka tuottavat vain pieniä määriä raskaita hyötyajoneuvoja olisi tiettyjen lakisääteisten vaatimusten täytyessä vapautettava velvollisuudesta noudattaa hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita. Koska kyseisten valmistajien on noudatettava asetuksessa (EU) 2019/1242 säädettyjä raportointivelvoitteita, niille on jo olemassa asianmukainen valvontamekanismi.
- (42) Nykyistä monivuotisten päästöhyvitysten ja päästövelkojen järjestelmää olisi jatkettava vuoteen 2039, koska hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita tiukennetaan edelleen vuoden 2030 jälkeen vuoteen 2040 saakka ja ne edellyttävät kyseisenä aikana valmistajilta tulevaisuuteen suuntautuvaa teknistä kehitystä. Valmistajien olisi joka tapauksessa katettava kaikki jäljellä olevat päästövelat vuosina 2029, 2034 ja 2039. Päästöhyvitysten, joita ei käytetä seitsemän vuoden kuluessa niiden hankkimisesta, olisi rauettava automaattisesti.
- (43) Asetuksessa (EU) 2019/1242 olisi määriteltävä selkeästi kunkin ajoneuvoluokan osalta sen valmistajan yksilöinti, jolle raskas hyötyajoneuvo olisi osoitettava, ja otettava siten erityisesti huomioon M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen erilaiset kokoonpanot.
- (44) Raportoitujen seurantatietojen tarkastamista koskevien sääntöjen olisi katettava myös tällaisissa tiedoissa olevien virheiden mahdolliset jälkikäteen tehtävät korjaukset ja se, miten komission olisi käsiteltävä tällaisia korjauksia unionin koko ajoneuvokannan hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden täytäntöönpanemiseksi.

- (45) CO₂-vertailupäästöjen arviointia olisi muutettava siten, että se kattaa myös asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan sisällytetyt uudet ajoneuvojen alaryhmät.
- (46) Valmistajien ja jäsenvaltioiden suorittama seuranta ja raportointi ovat asetuksen (EU) 2019/1242 täytäntöönpanon olennainen edellytys. Yhdistämällä asetus (EU) 2018/956 asetukseen (EU) 2019/1242 on tarkoitus saada aikaan synergioita ja mahdollistaa säännösten tulkinta niin, että otetaan huomioon molempien asetusten tavoitteet.
- (47) Kun asetuksen (EU) 2018/956 seurantaa ja raportointia koskevat säännökset sisällytetään asetukseen (EU) 2019/1242, olisi hyödynnettävä mahdollisuutta tehdä kyseisiin säännöksiin vähäisiä muutoksia asetuksen (EU) 2018/956 kahdesta ensimmäisestä raportointijaksosta saatujen kokemusten perusteella.
- (48) Koska valmistajat eivät enää tee hiilidioksidipäästöjen määrittystä yksin, velvollisuus raportoida raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ja muut tekniset tiedot olisi ulotettava valmistajia laajemmalle sellaisiin tahoihin, jotka suorittavat kyseisen määrittämisen asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362¹⁸ mukaisesti. Raportoitaviin tietoihin olisi sisällyttävä valmistajan kirjanpitoliedosto.

¹⁸ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/1362, annettu 1 päivänä elokuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta siltä osin kuin on kyse raskaiden perävaunujen vaikutuksesta moottoriajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin, polttoaineenkulutukseen, energiankulutukseen ja päästöttömään toimintasäteeseen sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 muuttamisesta (EUVL L 205, 5.8.2022, s. 145).

- (49) Komission olisi voitava ottaa huomioon tekninen kehitys, tavaraliikenteen logistiikan kehittyminen, kuten erityisen raskaiden ajoneuvoyhdistelmien käyttö joissakin jäsenvaltioissa, tämän asetuksen soveltamiseen perustuvat tarvittavat mukautukset sekä taustalla olevien tyyppihyväksyntäsäädösten muutokset ja varmistaa, että tietovaatimukset ja seuranta- ja raportointimenettely pysyvät tarkoituksenmukaisina arvioitaessa raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannan osuutta hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteista, että saatavilla on tietoa uusista ja kehittyneistä hiilidioksidipäästöjä vähentävistä teknologioista ja ajonaikaisten varmentavien testien tuloksista ja että ilmanvastusarvojen vaihteluvälit ovat edelleen tarkoituksenmukaisia tietojen ja vertailukelpoisuuden kannalta. Lisäksi komission olisi voitava täydentää hallinnollisia sakkoja koskevia säännöksiä.

- (50) Näistä syistä komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan ajoneuvojen alaryhmien määrittämisen perusteita, muun muassa lisäämällä erittäin raskaan yhdistelmän kuorma-autoja (extra heavy combination lorry, EHC) koskevia alaryhmiä ja joilla määritellään työajoneuvot ja perusteet, jotka koskevat eri voimalinjateknologioiden toiminta-alueita, käyttöprofiilien luetteloa ja painoarvoja, ajoneuvojen alaryhmien hyötykuormia, matkustajamääriä, matkustajamassoja, suurimpia teknisesti sallittuja hyötykuormia, suurimpia teknisesti sallittuja matkustajamääriä ja rahtimääriä sekä vuotuisia ajokilometriarvoja, ja muutetaan tämän asetuksen liitteissä vahvistettuja tietovaatimuksia ja seuranta- ja raportointimenettelyä, niin että täsmennetään tiedot, jotka jäsenvaltioiden on raportoitava ajonaikaisten varmentavien testien tulosten seurantaan varten, muutetaan ilmanvastusarvojen vaihteluvälejä ja määritellään valmistajille määrättyjen hallinnollisten sakkujen perusteet, laskentatapa ja perimismenetelmä. 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 sopimuksessa 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.

- (51) Jotta voidaan varmistaa asetuksen (EU) 2019/1242 yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa tyyppihyväksyntämenetelmien osalta ja niiden yhteisten teknisten eritelmien osalta, jotka koskevat lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ja kaupunkiliikenteen linja-autojen välistä teknistä ja avointa yhteentoimivuutta fyysisten liitäntöjen ja tietojenvaihdon osalta. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁹ mukaisesti.
- (52) Asetus (EU) 2018/956 olisi kumottava siirtymäsäännöksillä, jotka mahdollistavat tämän asetuksen voimaantulohetkellä meneillään olevan raportointikauden loppuunsaattamisen, myös kerättyjen tietojen kaiken käsittelyn, kyseisen raportointikauden alussa sovellettavien sääntöjen mukaisesti. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava seuraavan raportointikauden alusta.

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

(53) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita eli edistää hiilidioksidipäästöjen vähentämistä kustannustehokkaasti ja taloudellisesti tavalla, joka vastaa vuotta 2030 koskevaa koko talouden laajuista kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähennystavoitetta unionin koko ajoneuvokantaa koskevien muutettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden avulla, vaan ne voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi 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 kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

(54) Sen vuoksi asetukset (EU) 2018/858 ja (EU) 2019/1242 olisi muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla
Asetuksen (EU) 2019/1242 muuttaminen

Muutetaan asetus (EU) 2019/1242 seuraavasti:

- 1) korvataan 1 artikla seuraavasti:

”1 artikla

Kohde ja tavoite

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan hiilidioksidipäästövaatimukset uusille raskaille hyötyajoneuvoille. Kyseisillä vaatimuksilla edistetään unionin ilmastoneutraaliustavoitteen ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1119* säädettyjen ilmastoa koskevien unionin välitavoitteiden, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/857** säädettyjen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevien jäsenvaltioiden tavoitteiden ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista sekä varmistetaan sisämarkkinoiden moitteeton toiminta.

2. Tässä asetuksessa säädetään myös unionissa rekisteröidyistä uusista raskaista hyötyajoneuvoista peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen ja kyseisten ajoneuvojen polttoaineenkulutuksen raportointia koskevista vaatimuksista.

-
- * Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).
- ** Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/857, annettu 19 päivänä huhtikuuta 2023, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, annetun asetuksen (EU) 2018/842 ja asetuksen (EU) 2018/1999 muuttamisesta (EUVL L 111, 26.4.2023, s. 1).”;

2) muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tätä asetusta sovelletaan uusiin ajoneuvoihin, jotka on joko tyyppihyväksytty tai yksittäishyväksytty asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti tai joihin viitataan kyseisen asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa ja jotka kuuluvat mihin tahansa seuraavista ajoneuvoluokista:

a) M₂ ja M₃;

- b) N₁, N₂ ja N₃ edellyttäen, että ajoneuvot eivät kuulu asetuksen (EU) 2019/631 soveltamisalaan;
- c) O₃ ja O₄.

Tätä asetusta sovellettaessa ensimmäisen alakohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitetuista ajoneuvoista käytetään nimitystä raskaat hyötyajoneuvot. Ensimmäisen alakohdan a tai b alakohdassa tarkoitetuista ajoneuvoista käytetään nimitystä raskaat moottorikäyttöiset hyötyajoneuvot.

Tässä asetuksessa tarkoitetuilla ajoneuvoluokilla tarkoitetaan asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklassa ja sen liitteessä I määriteltyjä ajoneuvoluokkia.”;

- b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Tätä asetusta sovellettaessa raskaita hyötyajoneuvoja on pidettävä uusina raskaina hyötyajoneuvoina tiettynä raportointikautena, jos ne rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa kyseisellä raportointikaudella 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.

Tätä asetusta ei sovelleta raskaisiin hyötyajoneuvoihin, jotka on ensirekisteröity enintään yhden kuukauden ajaksi ja jotka on rekisteröity ainoastaan unionin ulkopuoliseen maahan siirtämistä varten.”;

3) muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 alakohta seuraavasti:

”1) ’CO₂-vertailupäästöillä’ kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa vertailukaudella kussakin ajoneuvojen alaryhmässä määritettyinä liitteessä I olevan 3 kohdan mukaisesti;”;

b) lisätään alakohdat seuraavasti:

”3 a) ’raportointikaudella’ tietyn vuoden 1 päivänä heinäkuuta alkavaa ja seuraavan vuoden 30 päivänä kesäkuuta päättyvää ajanjaksoa;

3 b) ’vertailukaudella’ tiettyä yhden vuoden raportointikautta, jonka suhteen tietyn ajoneuvojen alaryhmän lakisääteiset hiilidioksidipäästöjen vähennysvelvoitteet määritetään tämän asetuksen mukaisesti;”;

c) korvataan 5 alakohta seuraavasti:

”5) ’hiilidioksidipäästötavoitteella’ yksittäisen valmistajan hiilidioksidipäästötavoitetta määritettynä liitteessä I olevan 4 kohdan mukaisesti vuosittain edellisen raportointikauden osalta;”;

d) korvataan 9 alakohta seuraavasti:

”9) ’työajoneuvolla’ raskasta hyötyajoneuvoa, joka on tarkoitettu käytettäväksi erityistehtäviin ja joka jäsenvaltioiden ilmoittamien vaatimustenmukaisuustodistuksen tietojen mukaan täyttää liitteessä I olevassa 1.2 kohdassa säädetyt perusteet;”;

e) korvataan 10 alakohta seuraavasti:

”10) ’valmistajalla’ henkilöä tai tahoa, jolle tietyinä ajanjaksona rekisteröidyt ajoneuvot on osoitettu 7 a artiklan mukaisesti;”;

f) lisätään alakohta seuraavasti:

”10 a) ’raportoijalla’ tahoa, joka vastaa tietojen toimittamisesta komissiolle;”;

g) korvataan 11 alakohta seuraavasti:

”11) ’nollapäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla’ mitä tahansa seuraavista ajoneuvoista:

- a) raskas hyötyajoneuvo, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka päästöt ovat enintään 3 gCO₂/(t km) tai 1 gCO₂/(p km) määritettyinä asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan mukaisesti;
- b) raskas moottorikäyttöinen hyötyajoneuvo, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään 1 g/kWh määritettyinä asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti tai jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään 1 g/km määritettyinä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007* ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti edellyttäen, että hiilidioksidipäästöjä ei ole määritetty asetuksen (EU) 2017/2400 nojalla;

- c) perävaunu, joka on varustettu sen liikkumista aktiivisesti tukevalla laitteella ja jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 1 g/kWh määritettyinä asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden tai E-säännön (EY) N:o 49 mukaisesti;

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1).”;

- h) korvataan 12 alakohta seuraavasti:

”12) ’vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla’ raskasta hyötyajoneuvoa, joka ei ole nollapäästöinen raskas hyötyajoneuvo ja jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle puolet sen ajoneuvojen alaryhmän kaikkien ajoneuvojen CO₂-vertailupäästöistä, johon raskas hyötyajoneuvo kuuluu, määritettyinä liitteessä I olevan 2.3.4 kohdan mukaisesti;”;

- i) lisätään alakohdat seuraavasti:

”16) ’ensimmäisen vaiheen ajoneuvolla’ asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 22 alakohdassa määriteltyä ensimmäisen vaiheen ajoneuvoa;

- 17) 'raskaan hyötyajoneuvon ensimmäisen vaiheen ajoneuvolla' ensimmäisen vaiheen ajoneuvoa, jonka simulointia varten käytettävä korin perusrakenne vastaa raskaan hyötyajoneuvon todellista koria sen lattia- (matala/korkea) ja kerroskonfiguraation (yksi-/kaksikerroksinen) sekä soveltuvien osien muiden parametrien osalta;
- 18) 'valmistuneella ajoneuvolla' asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 26 alakohdassa määriteltyä valmistunutta ajoneuvoa;
- 19) 'valmiilla ajoneuvolla' asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 27 alakohdassa määriteltyä valmista ajoneuvoa;
- 20) 'maastoajoneuvolla' asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 2.1 kohdassa määriteltyä maastoajoneuvoa;
- 21) 'erikoiskäyttöön tarkoitettulla ajoneuvolla' asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 31 alakohdassa määriteltyä erikoiskäyttöön tarkoitettua ajoneuvoa;
- 22) 'erikoiskäyttöön tarkoitettulla maastoajoneuvolla' asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 2.3.1 kohdassa määriteltyä erikoiskäyttöön tarkoitettua maastoajoneuvoa;
- 23) 'vaatimustenmukaisuustodistuksella' asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 5 alakohdassa määriteltyä vaatimustenmukaisuustodistusta;

- 24) 'hankintasopimuksella' julkisten hankintamenettelyjen yhteydessä ja jollei toisin täsmennetä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/24/EU* 2 artiklan 1 kohdan 5 alakohdassa määriteltyä hankintasopimusta, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU** 2 artiklan 1 alakohdassa määriteltyjä 'tavarahankintasopimuksia, rakennusurakkasopimuksia ja palveluhankintasopimuksia' sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/23/EU*** 5 artiklan 1 alakohdassa määriteltyjä käyttöoikeussopimuksia;
- 25) 'erittäin raskaan yhdistelmän kuorma-autolla' tai 'EHC-kuorma-autolla' N₃-luokan raskasta hyötyajoneuvoa, joka soveltuu käytettäväksi ajoneuvoyhdistelmässä ja joka täyttää kaikki seuraavat suunnittelu- ja rakennevaatimukset:
- a) vähintään kolme akselia;
 - b) moottorin nimellisteho vähintään 400 kW;

- c) suunniteltu siten, että yhdistelmän suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on yli 60 tonnia;

-
- * Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65).
- ** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243).
- *** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, käyttöoikeussopimusten tekemisestä (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 1).”;

- j) lisätään kohdat seuraavasti:

”Tässä asetuksessa ’sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmällä’ tarkoitetaan valmistajaa ja siihen sidossuhteessa olevia yrityksiä.

Valmistajien osalta ’sidossuhteessa olevilla yrityksillä’ tarkoitetaan

- a) yrityksiä, joissa valmistajalla on suoraan tai välillisesti:

- i) valtuudet käyttää yli puolta äänioikeuksista;

- ii) valtuudet nimittää yli puolet hallintoneuvoston, hallituksen tai yritystä lain mukaan edustavien elinten jäsenistä; tai
 - iii) oikeus johtaa yrityksen liiketoimintaa;
- b) yrityksiä, joilla on suoraan tai välillisesti a alakohdassa tarkoitettu oikeus tai tarkoitetut valtuudet valmistajaan nähden;
 - c) yrityksiä, joissa b alakohdassa tarkoitettulla yrityksellä on suoraan tai välillisesti a alakohdassa tarkoitettu oikeus tai tarkoitetut valtuudet;
 - d) yrityksiä, joissa valmistajalla on yhden tai useamman a, b tai c alakohdassa tarkoitetun yrityksen kanssa a alakohdassa tarkoitettu oikeus tai tarkoitetut valtuudet taikka joissa kahdella tai useammalla a, b tai c alakohdassa tarkoitetuista yrityksistä on yhteisesti tällainen oikeus tai tällaiset valtuudet;
 - e) yrityksiä, joissa a alakohdassa tarkoitettu oikeus tai tarkoitetut valtuudet ovat yhteisesti valmistajan tai yhden tai useamman siihen sidossuhteessa olevan a–d alakohdassa tarkoitetun yrityksen ja yhden tai useamman kolmannen osapuolen hallussa.”;

4) lisätään artikkelit seuraavasti:

”3 a artikla

Hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet

1. Unionin uusien raskaiden hyötyajoneuvojen, muiden kuin erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen, maastoajoneuvojen ja erikoiskäyttöön tarkoitettujen maastoajoneuvojen ajoneuvokannan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä on vähennettävä vuoden 2019 raportointikauden keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin verrattuna seuraavilla prosenttimäärillä:
 - a) ajoneuvojen alaryhmien 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH osalta 15 prosentilla vuosien 2025–2029 raportointikausilla,
 - b) kaikkien muiden ajoneuvojen kuin työajoneuvojen alaryhmien osalta 45 prosentilla vuosien 2030–2034 raportointikausilla,
 - c) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta 65 prosentilla vuosien 2035–2039 raportointikausilla,
 - d) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta 90 prosentilla vuoden 2040 raportointikaudella ja sitä seuraavilla raportointikausilla.
2. Ajoneuvojen alaryhmien on osallistuttava näihin 1 kohdassa tarkoitettuihin hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteisiin liitteessä I olevan 4.3 kohdan mukaisesti.

3. Unionin uusien perävaunujen ajoneuvokantaan liittyviä hiilidioksidipäästöjä on vähennettävä liitteessä I olevan 4.3 kohdan mukaisesti.
4. Sen estämättä, mitä asetuksen (EU) 2017/2400 2 artiklan 3 kohdassa säädetään, tämän artiklan 1–3 kohdassa säädettyjä hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita ei sovelleta asetuksen (EU) 2018/858 2 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan soveltamisalaan kuuluviin hyväksyttyihin raskaisiin hyötyajoneuvoihin, paitsi jos valmistaja päättää sisällyttää kyseiset raskaat hyötyajoneuvot hiilidioksidipäästöjensä ja -tavoitteidensa laskentaan raportoidessaan raskaasta hyötyajoneuvosta tämän asetuksen liitteessä IV olevan B osan mukaisesti.
5. Edellä 1–3 kohdassa vahvistettuja hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita ei sovelleta muihin kuin 4 kohdassa tarkoitettuihin raskaisiin hyötyajoneuvoihin, jotka on rekisteröity väestönsuojelupalvelujen, palolaitosten tai yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien tai kiireellisen sairaanhoidon palvelujen käyttöön, jos jäsenvaltio ilmoittaa asiasta rekisteröinti- ja raportointiprosessissa ja vahvistaa liitteessä IV olevan A osan mukaisesti raportoiduissa tiedoissa, että nollapäästöinen raskas hyötyajoneuvo ei sovellu raskaan hyötyajoneuvon käyttötarkoitukseen ja että tämän vuoksi on yleisen edun mukaista rekisteröidä raskas hyötyajoneuvo, jossa on polttomoottori, tätä tarkoitusta varten.

Tämän asetuksen vaatimuksia ei sovelleta asevoimien käyttöön rekisteröityihin raskaisiin hyötyajoneuvoihin, jos jäsenvaltio päättää olla raportoimatta niistä liitteessä IV olevan A osan mukaisesti.

3 b artikla

Lisätoimenpiteet nollapäästöisiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin siirtymisen tukemiseksi unionin markkinoilla

Komissio esittää viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2025 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa käsitellään tarvetta helpottaa nollapäästöisiksi raskaiksi hyötyajoneuvoiksi jälkiasennettujen raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä unionin markkinoille muun muassa yhdenmukaistettujen sääntöjen avulla. Kyseiseen kertomukseen sisältyy analyysi vaihtoehtoista ja kyseisten vaihtoehtojen vaikutuksista. Analyysiin liitetään tarvittaessa lainsäädäntöaloite tai muu toimi.

3 c artikla

Lisätoimenpiteet nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen kysynnän tukemiseksi unionin markkinoilla

Komissio esittää viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2027 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, johon sisältyy analyysi sellaisten aloitteiden mahdollista tarvetta ja vaikutusta, joilla lisätään nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen osuutta suuren ajoneuvokannan liikenteenharjoittajien omistamista tai vuokraamista ajoneuvoista. Kyseisessä kertomuksessa komissio tarkastelee mahdollisia vaihtoehtoja suuren ajoneuvokannan liikenteenharjoittajien omistamien tai vuokraamien nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönoton lisäämiseksi.

3 d artikla

Raskaiden hyötyajoneuvojen nollapäästötavoite kaupunkiliikenteen linja-autoille

1. Liitteessä I olevassa 4.2 kohdassa olevan taulukon neljännessä sarakkeessa tarkoitettujen raskaiden hyötyajoneuvojen osalta (kaupunkiliikenteen linja-autot) valmistajien on noudatettava nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen 90 prosentin ja 100 prosentin vähimmäisosuusvaatimusta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen kannassaan liitteessä I olevan 4.3.2 kohdan mukaisesti.
2. Komissio täsmentää täytäntöönpanosäädöksillä yhteiset tekniset eritelmät, mukaan lukien standardit, jotka kaupunkiliikenteen linja-autojen ja lataus- ja tankkausinfrastruktuurin välistä teknistä ja avointa yhteentoimivuutta fyysisten liitännöiden ja tietojenvaihdon osalta.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla yhteiset tekniset eritelmät, mukaan lukien standardit, jotka koskevat kaupunkiliikenteen linja-autojen käytön yhteydessä tuotetun datan turvallista jakamista ja käyttöä.

3 e artikla

Kaupunkiliikenteen linja-autojen kestävien ja häiriönsietokykyisten toimitusketjujen varmistaminen julkisten hankintamenettelyjen avulla

1. Hankintaviranomaisten ja -yksiköiden on tehtävä uusien nollapäästöisten kaupunkiliikenteen linja-autojen hankintaa, leasing-vuokrausta, vuokrausta tai osamaksuhankintaa koskevat julkiset tavarahankintasopimukset sekä julkiset palveluhankintasopimukset, joiden pääasiallisena kohteena on tällaisten kaupunkiliikenteen linja-autojen käyttö, sellaisen kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen perusteella, jolla on paras hinta-laatusuhde.
2. Hankintaviranomaisten ja -yksiköiden on käytettävä ainakin kahta seuraavista perusteista teknisinä eritelminä tai valintaperusteina ja niistä ainakin yhden on liityttävä a–d alakohdassa esitetysti tarjouksen vaikutukseen toimitusvarmuuteen markkinatilanteesta riippuen ja noudattaen direktiivejä 2014/23/EU, 2014/24/EU tai 2014/25/EU ja sovellettavaa alakohtaista lainsäädäntöä sekä unionin kansainvälisiä sitoumuksia, mukaan lukien Maailman kauppajärjestön julkisten hankintojen sopimus, jäljempänä ’GPA-sopimus’, ja muut unionia sitovat kansainväliset sopimukset:
 - a) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013* mukaisesti määritetty kolmansista maista peräisin olevien tarjousten tuotteiden osuus; kyseistä perustetta sovelletaan ainoastaan sellaisista maista, jotka eivät ole GPA-sopimuksen osapuolia, peräisin olevien tarjousten tuotteisiin, jotka eivät ole tehneet unionin kanssa vapaakauppasopimusta, johon sisältyy julkisia hankintoja koskevia sääntöjä;

- b) tarjouskilpailun kohteena olevien laitteiden toiminnan kannalta olennaisten varaosien nykyinen ja arvioitu saatavuus;
- c) tarjoajan sitoutuminen siihen, että sopimuksen voimassaolon aikana mahdollisesti tapahtuvat muutokset sen toimitusketjussa eivät vaikuta haitallisesti sopimuksen täytäntöönpanoon;
- d) todistus tai asiakirjat, jotka osoittavat, että tarjoajan toimitusketjun organisointi mahdollistaa toimitusvarmuutta koskevien vaatimusten täyttämisen;
- e) sovellettavissa unionin säädöksissä säädetyt vähimmäisvaatimukset ylittävä ympäristökestävyys.

Ensimmäinen alakohta ei estä hankintaviranomaisia ja -yksiköitä käyttämästä täydentäviä perusteita.

- 3. Jos tarjouksen vaikutusta toimitusvarmuuteen käytetään valintaperusteena, sille on annettava 15–40 prosentin painotus valintaperusteista.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1). ”;

5) korvataan 4 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

”Komissio määrittää 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen ja kullakin seuraavalla raportointikaudella kunkin valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt grammoina tonnikipometriä kohden edellisen raportointikauden osalta ottaen huomioon seuraavat:

- a) raportoitavat tiedot valmistajan uusista raskaista hyötyajoneuvoista, jotka on rekisteröity edellisellä raportointikaudella;
- b) 5 artiklan mukaisesti määritettävä nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin; ja
- c) vuosien 2030–2034 raportointikausilla liitteessä I olevan 1.1.1 kohdan soveltamisalaan kuuluvat uudet nollapäästöiset työajoneuvot.”;

6) muutetaan 5 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Komissio määrittää 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen ja kutakin seuraavaa raportointikautta varten vuoden 2029 raportointikauteen asti kunkin valmistajan nolla- ja vähäpäästöisyyskertoimen edellisen raportointikauden osalta.

Nolla- ja vähäpäästöisyyskerrointa määritettäessä otetaan huomioon kaikkien valmistajan ajoneuvokantaan kuuluneiden N-luokan nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä ja hiilidioksidipäästöt.”;

b) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Vuoden 2025 raportointikaudesta alkaen vuoden 2029 raportointikauteen saakka nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin määritetään 2 prosentin vertailuarvon perusteella liitteessä I olevan 2.3.2 kohdan mukaisesti.”;

c) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin saa alentaa valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään 3 prosenttia. Muiden kuin ajoneuvojen alaryhmiin 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD tai 10-LH kuuluvien N-luokan nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen vaikutus kyseiseen kertoimeen saa alentaa valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään 1,5 prosenttia.”;

7) korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteet

Komissio vahvistaa vuoden 2025 raportointikautta ja kutakin seuraavaa raportointikautta varten kunkin valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteen edellisen raportointikauden osalta. Kyseinen tavoite määritetään liitteessä I olevan 4.1 kohdan mukaisesti.”;

8) lisätään artikkelit seuraavasti:

”6 a artikla

Raskaiden hyötyajoneuvojen siirtäminen valmistajien välillä

1. Valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskemiseksi 4 artiklan ja liitteessä I olevan 2.2 kohdan mukaisesti yksittäisiä raskaita hyötyajoneuvoja voidaan siirtää valmistajien välillä, kunhan seuraavat edellytykset täyttyvät:
 - a) kaikkien siirtojen osalta: siirtävä valmistaja ja vastaanottava valmistaja jättävät pyynnön yhdessä;
 - b) muiden kuin nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen siirtämiseksi siirtävä valmistaja ja vastaanottava valmistaja kuuluvat samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään;
 - c) nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen siirtämiseksi sellaisten valmistajien välillä, jotka eivät kuulu samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään: valmistajalle siirrettävien nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä ei ylitä 5:tä prosenttia sen kaikista tietyllä raportointikaudella rekisteröidyistä uusista raskaista hyötyajoneuvoista.

Valmistajien on jätettävä siirtopyynnot komissiolle komission tarjoamien sähköisten työkalujen avulla.

2. Jos komissio katsoo, että siirron edellytykset täyttyvät, se ei ota siirrettävää raskasta hyötyajoneuvoa huomioon siirtävän valmistajan asiaankuuluvien arvojen laskennassa, vaan se otetaan huomioon vastaanottavan valmistajan asiaankuuluvien arvojen laskennassa.

6 b artikla

Pieniä määriä raskaita hyötyajoneuvoja tuottavia valmistajia koskeva poikkeus

1. Jos valmistaja rekisteröi tietyllä raportointikaudella alle 100 uutta raskasta hyötyajoneuvoa, 4 artiklassa ja liitteessä I olevassa 2.7 kohdassa säädettyjen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen sekä 6 artiklassa ja liitteessä I olevassa 4.1 kohdassa säädettyjen hiilidioksidipäästötavoitteiden arvoksi asetetaan 0 kyseisenä raportointikautena.
2. Tämän artiklan 1 kohtaa sovellettaessa keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja hiilidioksidipäästötavoitteiden arvoja ei sisällytetä 11 artiklan mukaiseen tietojen julkaisemiseen kyseisten valmistajien ja raportointikausien osalta.
3. Edellä 1 kohdassa säädettyä poikkeusta ei sovelleta tietyntä raportointikautena seuraavissa tapauksissa:
 - a) jos valmistaja pyytää sitä;
 - b) jos valmistaja pyytää raskaiden hyötyajoneuvojen siirtoa 6 a artiklan mukaisesti;

- c) jos valmistaja kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, johon kuuluvat valmistajat rekisteröivät yhteensä yli 100 raskasta hyötyajoneuvoa kyseisenä raportointikautena, tai jos valmistaja kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, johon kuuluu valmistaja, johon sovelletaan a tai b alakohtaa.
- 4. Valmistajien, jotka eivät kuulu 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettuun ryhmään, on ilmoitettava komissiolle, jos ne rekisteröivät vähemmän kuin 100 raskasta hyötyajoneuvoa tietyinä raportointikautena.
- 5. Valmistajien, joihin ei sovelleta 1 kohdassa säädettyä poikkeusta, on ilmoitettava komissiolle kunakin raportointikautena kaikista niihin sidossuhteessa olevista yrityksistä, johon poikkeusta sovelletaan.
- 6. Valmistajien on ilmoitettava tiedot komissiolle 4 ja 5 kohdan soveltamiseksi komission tarjoamien sähköisten työkalujen avulla.”;
- 9) muutetaan 7 artikla seuraavasti:
 - a) korvataan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan johdantokappale seuraavasti:

”Määritettäessä, noudattaako valmistaja vuosien 2025–2039 raportointikausina hiilidioksidipäästötavoitteitaan, on otettava huomioon sen liitteessä I olevan 5 kohdan mukaisesti määritetyt päästöhyvitykset tai päästövelat, jotka vastaavat kyseisen valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen määrää raportointikauden aikana kerrottuna seuraavalla:”;

- b) korvataan 1 kohdan toisessa alakohdassa vuosiluku ”2029” vuosiluvulla ”2039”;
- c) korvataan 1 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:

”Päästövelkoja on kerrytettävä vuosien 2025–2039 raportointikausilla. Valmistajan kokonaispäästövelka ei kuitenkaan saa olla suurempi kuin 5 prosenttia valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteesta kerrottuna asianomaisen valmistajan raskaiden hyötyajoneuvojen määrällä kyseisellä kaudella (”päästövelkaraja”).”;

- d) korvataan 1 kohdan neljäs alakohta seuraavasti:

”Vuosien 2025–2039 raportointikausina kertyneet päästöhvytykset ja päästövelat – jos niitä on – siirretään raportointikaudelta seuraavalle. Mahdolliset jäljellä olevat päästövelat on kuitenkin katettava vuosien 2029, 2034 ja 2039 raportointikausilla. Päästöhvytykset otetaan huomioon määritettäessä, noudattaako valmistaja hiilidioksidipäästötavoitettaan, ainoastaan raportointikausilla seitsemän vuoden ajan sen raportointikauden jälkeen, jonka aikana päästöhvytykset on hankittu.”;

e) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Kullekin valmistajalle on liitteessä I olevan 5.1.2 kohdan mukaisesti määritettävä hiilidioksidipäästövähennyspolku, joka perustuu seuraaviin lineaarisiin kehityspolkuihin:

- a) CO₂-vertailupäästöjen ja 3 a artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa täsmennettyjen vuoden 2025 tai 2030 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen välillä;
- b) vuoden 2025 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen ja 3 a artiklan 1 kohdan b alakohdassa täsmennetyn vuoden 2030 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen välillä;
- c) vuoden 2030 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen ja 3 a artiklan 1 kohdan c alakohdassa täsmennetyn vuoden 2035 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen välillä; ja
- d) vuoden 2035 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen ja 3 a artiklan 1 kohdan d alakohdassa täsmennetyn vuoden 2040 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen välillä.”;

10) lisätään artikkelit seuraavasti:

”7 a artikla

Raskaiden hyötyajoneuvojen osoittaminen valmistajalle

Laskettaessa 4 artiklassa tarkoitettuja keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä ja 6 artiklassa tarkoitettuja hiilidioksidipäästötavoitteita, tietyllä raportointikaudella rekisteröidyt raskaat hyötyajoneuvot osoitetaan valmistajille seuraavasti:

- a) N-luokan raskaat hyötyajoneuvot asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 4 a alakohdassa määritellylle ajoneuvonvalmistajalle;
- b) M-luokan raskaat hyötyajoneuvot asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 29 alakohdassa määritellylle ensimmäisen vaiheen ajoneuvon valmistajalle;
- c) O-luokan raskaat hyötyajoneuvot komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362* 2 artiklan 5 alakohdassa määritellylle ajoneuvonvalmistajalle.

7 b artikla

M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskeminen

M-luokan raskaisiin hyötyajoneuvoihin sovelletaan seuraavaa:

- a) valmistajan ajoneuvojen alaryhmän keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskemiseksi M-luokan uusi raskas hyötyajoneuvo katsotaan hiilidioksidipäästöjensä osalta valmiiksi tai valmistuneeksi ajoneuvoksi liitteessä I olevassa 2.2.2 kohdassa eikä sitä oteta huomioon kyseisessä liitteessä olevassa 2.2.3 kohdassa;
- b) poiketen siitä, mitä tämän artiklan a alakohdassa säädetään, jos 7 a artiklan b alakohdassa tarkoitettu ensimmäisen vaiheen ajoneuvon valmistaja sitä komissiolta pyytää ja jos tämän artiklan c alakohdassa säädetty edellytys täyttyy, M-luokan uusi raskas hyötyajoneuvo otetaan huomioon sen ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöissä liitteessä I olevassa 2.2.3 kohdassa eikä sitä oteta huomioon kyseisessä liitteessä olevassa 2.2.2 kohdassa;
- c) M-luokan uutta raskasta hyötyajoneuvoa koskevaa tämän artiklan b alakohdan mukaista pyyntöä ei hyväksytä, jos valmiin tai valmistetun ajoneuvon ensimmäisen vaiheen ajoneuvon valmistaja ja asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 4 a alakohdassa määritelty ajoneuvonvalmistaja ovat sidossuhteessa olevia yrityksiä tai saman oikeushenkilön osia; esittämällä tällaisen pyynnön ensimmäisen vaiheen ajoneuvon valmistaja vakuuttaa, että ne eivät ole sidossuhteessa olevia yrityksiä tai saman oikeushenkilön osia; se sitoutuu antamaan komissiolle pyynnöstä asiaa tukevat tiedot;

- d) komissio asettaa Euroopan ympäristökeskuksen tuella tällaisten b alakohdassa tarkoitettujen komissiolle osoitettavien pyyntöjen esittämiseen tarvittavat välineet ja toimintaohjeet viipymättä sähköisessä muodossa valmistajien käyttöön.

* Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/1362, annettu 1 päivänä elokuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta siltä osin kuin on kyse raskaiden perävaunujen vaikutuksesta moottoriajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin, polttoaineenkulutukseen, energiankulutukseen ja päästöttömään toimintasäteeseen sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 muuttamisesta (EUVL L 205, 5.8.2022, s. 145).”;

11) muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jos valmistajan todetaan 2 kohdan mukaisesti tietyllä raportointikaudella vuodesta 2025 alkaen ylittäneen hiilidioksidipäästöt, komissio määrää seuraavalla kaavalla laskettavan hiilidioksidin liikapäästömaksun, joka lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti: (hiilidioksidin liikapäästömaksu) = (hiilidioksidin päästöylitys x 4 250 €/g CO₂/tkm).”;

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Valmistajalla katsotaan olevan hiilidioksidipäästöylitys, jos jokin seuraavista tapauksista toteutuu:

- a) jos jollain vuosien 2025–2028, 2030–2033 tai 2035–2038 raportointikaudella päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, ylittää 7 artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitetun päästövelkarajan;
- b) jos päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, on vuosien 2029, 2034, 2039 ja 2040 raportointikausilla positiivinen;
- c) jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat vuoden 2041 raportointikaudesta alkaen suuremmat kuin sen hiilidioksidipäästötavoite.

Tietyn raportointikauden hiilidioksidipäästöylitys lasketaan liitteessä I olevan 6 kohdan mukaisesti.”;

12) muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tyypinhyväksyntäviranomaisten ja valmistajien on viipymättä ilmoitettava komissiolle seuraavista ilmoitettuihin tietoihin liittyvistä poikkeamista:

- a) käytössä olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöarvot poikkeavat vaatimustenmukaisuustodistuksissa tai asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa asiakastiedotteissa ilmoitetuista arvoista tämän asetuksen 13 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen suoritettujen tarkastusten seurauksena;
- b) hiilidioksidipäästöjen määrittämisen yhteydessä havaitaan vääristä syöttötiedoista tai muista syistä johtuvia virheitä;
- c) hiilidioksidipäästöjen seurannassa ja raportoinnissa havaitaan virheitä;
- d) kaikista muista kuin a, b tai c alakohdassa tarkoitetuista poikkeamista.”;

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Komissio ottaa 1 kohdassa tarkoitetut poikkeamat huomioon laskiessaan valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä ja CO₂-vertailupäästöjä. Komissio muuttaa tarvittaessa 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua luetteloa. Komission ei tarvitse ottaa poikkeamia huomioon, jos valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen tai CO₂-vertailupäästöjen uudelleenlaskennan tuloksena oleva poikkeama on alle 0,1 prosenttia.”;

13) korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

CO₂-vertailupäästöjen arviointi

1. Jotta voidaan varmistaa sellaisten ajoneuvojen alaluokkien CO₂-vertailupäästöjen luotettavuus ja edustavuus, joiden liitteessä I olevan 3.2 kohdan mukainen vertailukausi on vuoden 2024 tai sen jälkeisen vuoden raportointikausi, komissio arvioi CO₂-vertailupäästöjen määrittämisedellytysten soveltamista ja määrittää, onko näitä päästöjä kasvatettu epäasianmukaisesti ja miten ne on korjattava, jos näin on tapahtunut.

2. Jos komissio katsoo, että kaikkia tai joitakin CO₂-vertailupäästöjä on korjattava, se antaa 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastusmenettelyä noudattaen täytäntöönpanosäädöksen kyseisten korjausten tekemiseksi.”;

14) muutetaan 11 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan d alakohta seuraavasti:

”d) 1 päivästä heinäkuuta 2020 30 päivään kesäkuuta 2041 7 artiklassa tarkoitetut kunkin valmistajan hiilidioksidipäästövähennyspolku ja päästöhyvitykset ja 1 päivästä heinäkuuta 2026 30 päivään kesäkuuta 2041 sen edellisen raportointikauden päästövelat;”;

- b) korvataan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan e alakohta seuraavasti:

”e) 1 päivästä heinäkuuta 2026 alkaen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut kunkin valmistajan edellisen raportointikauden hiilidioksidipäästöylitykset;”;

- c) korvataan 1 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

”Viimeistään sitä vuotta, jona vertailukausi on päättynyt, seuraavan vuoden 30 päivänä huhtikuuta julkaistavaan luetteloon on sisällytettävä kyseisenä vertailukautena määritetyt CO₂-vertailupäästöt.”;

d) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joilla muutetaan 1 kohdassa tarkoitettua luetteloa, jos

- a) asetuksessa (EY) N:o 595/2009 tarkoitettuja tyyppihyväksyntämenettelyjä muutetaan siten, että 3 kohdan mukaisesti määriteltyjen edustavien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt kasvavat tai vähenevät yli 5 g/km, lukuun ottamatta muutoksia hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi käytettäviin hyötykuormien ja matkustajamäärien arvoihin; tällöin mukautetut vertailupäästöt lasketaan liitteessä II olevan 1 kohdan mukaisesti; ja uudet arvot julkaistaan täydennyksenä aikaisempiin arvoihin ja ilmoitetaan raportointikausi, jolloin niitä sovelletaan ensimmäisen kerran;
- b) liitteitä on muutettu 14 artiklan 1 kohdan a–f alakohdan mukaisesti; tällöin aiemmin julkaistut CO₂-vertailupäästöt on laskettava uudelleen liitteen I mukaisesti ottaen huomioon 14 artiklan 1 kohdan a–f alakohdan mukaisesti muutetut parametrit; ja uudelleenlasketut CO₂-vertailupäästöt on julkaistava ja niillä on korvattava aiemmat vertailupäästöt siitä raportointikaudesta alkaen, josta alkaen 14 artiklan 1 kohdan a–f alakohdan mukaisesti muutettuja parametrejä sovelletaan ensimmäisen kerran.”;

e) lisätään kohta seuraavasti:

”3. Jos asetuksessa (EY) N:o 595/2009 tarkoitettuja tyyppihyväksyntämenettelyjä muutetaan tämän artiklan 2 kohdan alakohdassa tarkoitettulla tavalla, tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä on joko täsmennettävä tai määritettävä menetelmä, jolla ajoneuvojen alaryhmälle määritellään yksi tai useampi edustava ajoneuvo, mukaan lukien hiilidioksidipäästöjen määrittämiseen käytettävät tilastolliset painotukset sekä hyötykuorman ja matkustajamäärän arvot. Kyseisen menetelmän pohjalta määritetään tämän artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdassa tarkoitettu mukautus ottaen huomioon tämän asetuksen nojalla raportoidut seurantatiedot ja asetuksen (EU) 2017/2400 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut tekniset ominaisuudet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

15) korvataan 13 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jos 2 kohdan mukaisesti suoritettavissa tarkastuksissa havaitaan, että hiilidioksidipäästö- ja polttoainekulutusarvot eivät vastaa todellisia päästöjä tai kulutusta eikä tämän voida katsoa johtuvan simulointivälineen virhetoiminnasta, tai havaitaan strategioita, joilla parannetaan keinotekoisesti ajoneuvon suorituskykyä, asiasta vastaavan tyyppihyväksyntäviranomaisen on toteutettava asetuksen (EU) 2018/858 XI luvussa vahvistetut tarvittavat toimenpiteet sekä lisäksi varmistettava tapauksen mukaan asiakastiedotteiden, vaatimustenmukaisuustodistusten ja yksittäishyväksyntätodistusten korjaaminen. Jos asiakastiedotteissa, vaatimustenmukaisuustodistuksissa ja yksittäishyväksyntätodistuksissa olevia tietoja ei voida korjata asetuksen (EU) 2018/858 nojalla, asiasta vastaavan tyyppihyväksyntäviranomaisen on annettava korjatut tiedot sisältävä korjausilmoitus. Sen on toimitettava korjausilmoitus komissiolle ja asianomaisille osapuolille.”;

16) lisätään artiklat seuraavasti:

”13 a artikla

Jäsenvaltioiden suorittama seuranta ja raportointi

1. Jäsenvaltioiden on vuoden ... [jos tämä muutosasetus tulee voimaan ennen 1 päivää heinäkuuta, lisätään sen voimaantulovuotta edeltävä vuosi; jos tämä muutosasetus tulee voimaan 30 päivän kesäkuuta jälkeen, lisätään voimaantulovuosi] raportointikaudesta alkaen seurattava unionissa ensimmäisen kerran rekisteröityistä uusista raskaista hyötyajoneuvoista liitteessä IV olevassa A osassa yksilöityjä tietoja.

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

2. Tietojen seuraamisesta ja raportoinnista tämän asetuksen mukaisesti vastaavat toimivaltaiset viranomaiset, jotka jäsenvaltiot nimittävät asetuksen (EU) 2019/631 7 artiklan 6 kohdan mukaisesti.
3. Raskaisiin hyötyajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu väestönsuojelupalvelujen, palolaitosten tai yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien käyttöön, sovelletaan tätä artiklaa.
4. Väestönsuojelupalvelujen, palolaitosten, yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien tai kiireellisen sairaanhoidon palvelujen käyttöön rekisteröityihin raskaisiin hyötyajoneuvoihin sovelletaan tätä artiklaa riippumatta siitä, onko ne vapautettu 3 a artiklan noudattamisesta.

13 b artikla

*Valmistajien tai raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämisestä
vastaavien muiden tahojen suorittama raportointi*

1. Valmistajien tai raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämisestä vastaavien muiden tahojen, joihin sovelletaan asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklaa tai täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 8 artiklaa, on raportoitava tiedot uusista raskaista hyötyajoneuvoista tämän asetuksen liitteessä IV olevan B osan mukaisesti.

Viimeistään 30 päivänä syyskuuta kunakin vuonna niiden on raportoitava komissiolle kyseiset tiedot kustakin uudesta raskaasta hyötyajoneuvosta, jonka määrittämisen tai arvioinnin päivä oli 30 päivänä kesäkuuta päättyneellä raportointikaudella, liitteessä v esitetyn raportointimenettelyn mukaisesti.

Tätä kohtaa ei sovelleta raskaisiin hyötyajoneuvoihin, joihin sovelletaan 6 b artiklan mukaista poikkeusta.

2. Kunkin valmistajan tai 1 kohdassa tarkoitetun muun tahon on nimettävä yhteyspiste tämän asetuksen mukaista tietojen raportointia varten.
3. Edellä 13 a artiklan 3 ja 4 kohdassa säädettyjä raportointivelvoitteita sovelletaan valmistajiin ja tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin muihin tahoihin.

13 c artikla

Keskusrekisteri raskaita hyötyajoneuvoja koskeville tiedoille

1. Komissio pitää keskusrekisteriä 13 a ja 13 b artiklan nojalla raportoiduille raskaita hyötyajoneuvoja koskeville tiedoille, jäljempänä 'keskusrekisteri'.

Keskusrekisterin on oltava julkisesti saatavilla lukuun ottamatta liitteessä v olevan 3.2 kohdan tietoja.

Ilmanvastusarvot on julkistettava liitteessä IV olevassa C osassa asetettuina vaihteluväleinä.

2. Euroopan ympäristökeskus hallinnoi keskusrekisteriä komission puolesta.

13 d artikla

Ajonaikaisten varmentavien testien tulosten seuranta

1. Komissio seuraa asetuksen (EY) N:o 595/2009 puitteissa suoritettujen ajonaikaisten testien tuloksia aina, kun ne ovat saatavilla, tarkastaakseen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutuksen.

2. Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta määrittelemällä tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tiedot, jotka jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on raportoitava.

13 e artikla

Tietojen laatu

1. Toimivaltaiset viranomaiset ja valmistajat ovat vastuussa 13 a ja 13 b artiklan mukaan raportoimiensa tietojen oikeellisuudesta ja laadusta. Niiden on viipymättä ilmoitettava komissiolle raportoimissaan tiedoissa havaituista virheistä.
2. Komissio suorittaa oman varmennuksensa 13 a ja 13 b artiklan mukaan raportoitujen tietojen laadusta.
3. Jos komissiolle ilmoitetaan 1 kohdan nojalla raportoiduissa tiedoissa olevista virheistä tai se löytää 2 kohdan mukaisen oman varmennuksensa yhteydessä tiedoissa ristiriitaisuuksia, se toteuttaa tilanteen mukaan tarvittavat toimenpiteet keskusrekisterissä julkaistujen tietojen korjaamiseksi.
4. Komissio voi täytäntöönpanosäädöksillä määrittää tämän artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut varmennus- ja korjaustoimenpiteet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

13 f artikla

Hallinnolliset sakot

1. Komissio voi määrätä hallinnollisen sakon seuraavissa tapauksissa:
 - a) kun se havaitsee, että valmistajan tämän asetuksen 13 b artiklan nojalla raportoimat tiedot poikkeavat tiedoista, jotka ovat peräisin valmistajan kirjanpitoliedostosta tai asetuksen (EY) N:o 595/2009 mukaisesti myönnetystä moottorien tyyppihyväksyntätodistuksesta, ja kun poikkeama on tahallinen tai johtuu vakavasta huolimattomuudesta;
 - b) kun tietoja ei ole toimitettu 13 b artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuun määräaikaan mennessä eikä viivästymistä pystytä perustelemaan asianmukaisesti.

Komissio kuulee asiaankuuluvia tyyppihyväksyntäviranomaisia tarkastaakseen a alakohdassa tarkoitetut tiedot.

Hallinnollisten sakkojen on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, ja ne voivat olla enintään 30 000 euroa kutakin raskasta hyötyajoneuvoa kohden, jota a ja b alakohdassa tarkoitettu poikkeama tai tietojen toimittamisen viivästyminen koskevat.

2. Komissio antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla menettely ja menetelmät tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen hallinnollisten sakkojen laskemista ja perimistä varten.

Kyseisten delegoitujen säädösten on oltava seuraavien periaatteiden mukaisia:

- a) menettelyssä on noudatettava oikeutta hyvään hallintoon ja erityisesti oikeutta tulla kuulluksi ja oikeutta tutustua asiakirjoihin, ottaen huomioon luottamuksellisuuteen ja liikesalaisuuksiin liittyvät oikeudet edut;
 - b) asianmukaisten hallinnollisten sakkojen laskennassa komissio noudattaa tehokkuuden, oikeasuhteisuuden ja varoittavuuden periaatteita ottaen tarvittaessa huomioon poikkeaman tai viivästyksen vakavuuden ja vaikutukset, niiden raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärän, joita poikkeavat tai viivästyneet tiedot koskevat, valmistajan vilpittömän mielen, sen, missä määrin valmistaja on osoittanut huolellisuutta ja toiminut yhteistyössä, poikkeaman tai viivästyksen toistuvuuden, tiheyden ja keston sekä mahdolliset samalle valmistajalle aiemmin määrätty seuraamukset;
 - c) hallinnolliset sakot on perittävä ilman aiheetonta viivytystä vahvistamalla maksumääräajat ja tapauksen mukaan myös mahdollisuus jakaa kyseisten sakkojen maksut useaan erään ja vaiheeseen.
3. Hallinnollisista sakoista kertyviä määriä on pidettävä Euroopan unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.”;

17) korvataan 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

Liitteiden I, IV ja v muuttaminen

1. Jotta voidaan ottaa huomioon tekninen kehitys, tavaraliikenteen logistiikan kehittyminen, tämän asetuksen soveltamiseen perustuvat tarvittavat mukautukset sekä taustalla olevan tyyppihyväksyntälainsäädännön, erityisesti asetusten (EU) 2018/858 ja (EY) N:o 595/2009, muutokset, komissiolle siirretään valta antaa tämän asetuksen 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen liitteen I seuraavien kohtien muuttamiseksi:
 - a) liitteen 1.1 kohdassa vahvistetut ajoneuvojen alaryhmien määrittämiskriteerit, mukaan lukien EHC- kuorma-autoja koskevien erillisten ajoneuvojen alaryhmien lisääminen;
 - b) liitteen 1.2 kohdassa vahvistetut työajoneuvojen määrittämiskriteerit;
 - c) liitteen 1.3 kohdassa vahvistetut erilaisten voimalaiteteknologioiden toimintamatkojen kriteerit;
 - d) liitteen 1.4 kohdassa vahvistettu käyttöprofiilien luettelo;
 - e) liitteen 2.1.1, 2.1.2 ja 2.1.3 kohdissa vahvistetut käyttöprofiilien painoarvot;

- f) liitteen 2.5 kohdassa vahvistetut ajoneuvojen alaryhmien hyötykuormat, matkustajamäärät, matkustajamassat, suurimmat teknisesti sallitut hyötykuormat, suurin teknisesti sallittu matkustajamäärä ja rahtimäärät;
 - g) liitteen 2.6.1, 2.6.2 ja 2.6.3 kohdissa vahvistetut vuosittaiset ajokilometriarvot.
2. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 17 artiklan mukaisesti liitteen IV seuraavien kohtien muuttamiseksi:
- a) A ja B osissa täsmennetyt tietovaatimukset teknisen kehityksen, tämän asetuksen soveltamiseen perustuvien tarvittavien mukautusten sekä taustalla olevan tyyppihyväksyntäsäädökset, erityisesti asetusten (EU) 2018/858 ja (EY) N:o 595/2009, muutosten huomioon ottamiseksi;
 - b) C osassa esitettyjen ilmanvastusarvojen vaihteluvälien saattamiseksi ajan tasalle tai mukauttamiseksi, jotta voidaan ottaa huomioon raskaiden hyötyajoneuvojen suunnittelussa tapahtuneet muutokset ja varmistaa, että kyseiset vaihteluvälit ovat edelleen tarkoituksenmukaiset tietojen ja vertailukelpoisuuden kannalta.
3. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 17 artiklan mukaisesti liitteen V seuraavien kohtien muuttamiseksi:
- a) siinä vahvistettu raportointimenettely tämän asetuksen soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella ja raportointimenettelyn mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen;

b) 3.2 kohta keskusrekisteriin lisättyjen uusien tietojen lisäämiseksi.”;

18) korvataan 15 artikla seuraavasti:

”15 artikla

Uudelleentarkastelu

1. Komissio tarkastelee viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027 uudelleen tämän asetuksen tehokkuutta ja vaikuttavuutta, erityisesti ilmastoneutraaliutta viimeistään vuonna 2050 koskevan tavoitteen suhteen, ja toimittaa tämän uudelleentarkastelun tuloksista kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Komissio arvioi kyseisessä kertomuksessa erityisesti seuraavia seikkoja:

- a) nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröintien lukumäärä jäsenvaltioissa;
- b) edistyminen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia raskaita hyötyajoneuvoja varten tarkoitettun julkisen ja yksityisen vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotossa sekä kolmansien maiden infrastruktuurirajoitteet EU:ssa rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen toiminnalle unionin ulkopuolella;

- c) vaikutukset työllisyyteen, erityisesti mikroyrityksiin ja pieniin ja keskisuuriin yrityksiin, työvoiman uudelleen- ja täydennyskoulutusta tukevien toimenpiteiden tehokkuus sekä merkitys taloudellisesti kannattavalle ja sosiaalisesti oikeudenmukaiselle siirtymälle päästöttömään tieliikenteeseen; erityistä huomiota on kiinnitettävä vaikutuksiin syrjäisiin jäsenvaltioihin ja vaikutuksiin pilaantuvien tavaroiden kuljetuksiin:
- d) onko tämän asetuksen 6 b artiklassa säädetyn pieniä määriä ajoneuvoja tuottavia valmistajia koskevan poikkeuksen jatkaminen edelleen perusteltua;
- e) vaikutukset, joita aiheutuu energiatehokkuuden alarajojen asettamisesta unionin markkinoille saatetuille uusille nollapäästöisille raskaille hyötyajoneuvoille;
- f) hiilidioksidin liikapäästömaksun taso, jotta varmistetaan, että se on suurempi kuin hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavan teknologian keskimääräiset rajakustannukset;
- g) seuraavien raskaiden hyötyajoneuvojen, jotka eivät tällä hetkellä kuulu asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan, sisällyttäminen hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteisiin:
 - i) pienet kuorma-autot, joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on enintään 5 tonnia, sen jälkeen kun on tutkittu tällaisten raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämisen asianmukaisuutta asetuksen (EU) 2017/2400 (VECTO-simulaatiot) mukaisesti ja ottaen huomioon myös asetus (EU) 2017/1151, ja

- ii) erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, maastoajoneuvot ja erikoiskäyttöön tarkoitetut maastoajoneuvot;
- h) 3 d artiklan 1 kohdan noudattamista koskevat erityiset rajoitteet, jotka juontavat alueellisista maantieteellisistä erityispiirteistä tai sääolosuhteista johtuvista sosioekonomisista kustannushyödyistä sekä viranomaisten hiljattain jo tekemistä investoinneista biometaniiniin;
- i) hiilikorjauskertoimen merkitys siirryttäessä kohti päästötöntä liikkumista raskaiden hyötyajoneuvojen alalla;
- j) menetelmän merkitys yksinomaan hiilineutraaleja polttoaineita käyttävien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröinnissä unionin oikeuden ja unionin ilmaston neutraaliustavoitteen mukaisesti;
- k) onko uusien ajoneuvojen alaryhmien perustaminen EHC-kuorma-autoille johtanut moottorin nimellistehon aiheuttamaan kasvuun;
- l) mahdollisuus kehittää unionin yhteinen menetelmä unionin markkinoille saatettujen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista raportointia varten;

- m) vaihtoehdot, joiden avulla aiemmin rekisteröidyistä tavanomaisista ajoneuvoista jälkiasennetut nollapäästöiset raskaat hyötyajoneuvot voidaan ottaa huomioon tämän asetuksen mukaisessa vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa.

Kyseiseen kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus tämän asetuksen muuttamiseksi.

2. Komissio arvioi kestävien uusiutuvien polttoaineiden merkitystä ilmastoneutraaliuteen siirtymisessä, myös raskaiden hyötyajoneuvojen alalla. Erillään 1 kohdassa tarkoitettua uudelleentarkastelusta ja osana laajempaa tällaisten polttoaineiden käyttöönottoa koskevaa strategiaa komissio esittää viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, johon sisältyy kattava analyysi tarpeesta kannustaa edelleen kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käyttöönottoon raskaiden hyötyajoneuvojen alalla sekä asianmukainen toimenpidekehys, mukaan lukien taloudelliset kannustimet, kyseisen käyttöönoton saavuttamiseksi. Tämän analyysin perusteella komissio tekee tarvittaessa uusia lainsäädäntöehdotuksia tai antaa suosituksia jäsenvaltioille.”;

19) muutetaan 17 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän muutosasetuksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 3 d artiklan 3 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa ja 14 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.”;

b) korvataan 3 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 3 d artiklan 3 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa ja 14 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron.”;

c) korvataan 6 kohdassa ensimmäinen virke seuraavasti

”Edellä olevan 3 d artiklan 3 kohdan, 13 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan, 13 d artiklan 2 kohdan, 13 f artiklan 2 kohdan ja 14 artiklan 1, 2 ja 3 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.”;

- 20) korvataan asetuksen (EU) 2019/1242 liitteet I ja II tämän asetuksen liitteessä I olevalla tekstillä;
- 21) lisätään tämän asetuksen liitteessä II oleva teksti asetuksen (EU) 2019/1242 liitteiksi III, IV, v ja VI.

2 artikla

Asetuksen (EU) 2018/858 muuttaminen

Muutetaan asetus (EU) 2018/858 seuraavasti:

- 1) muutetaan 3 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 33 alakohta seuraavasti:

“33) ’puoliperävaunulla’ vedettävää ajoneuvoa, jonka akseli tai akselisto on sijoitettu ajoneuvon painopisteen taakse (kun kuormattu tasaisesti) ja joka on varustettu kytkentälaitteella, joka sallii vaaka- ja pystysuuntaisten voimien välittymisen vetoajoneuvoon;”;

- b) lisätään kohta seuraavasti:

”59) ’sähköisellä perävaunulla’ kaikenlaisia perävaunuja, jotka voivat tuottaa ajoneuvoyhdistelmän käyttövoimaa käyttämällä omaa sähköistä voimalaitettaan ja joita ei voida käyttää yleisillä teillä ilman, että niitä vetää aktiivisesti moottoriajoneuvo;”;

2) lisätään liitteessä I olevan B osan 6.1.1 kohdan d alakohtaan alakohta seuraavasti:

”iii) kun on kyse sähköisistä perävaunuista, käyttövoima- ja energianvarastointijärjestelmän olennaisten rakenneosien suunnittelu ja rakenne;”.

3 artikla

Asetuksen (EU) 2018/956 kumoaminen

Kumotaan asetus (EU) 2018/956 ... päivästä ...kuuta ... [tämän muutosasetuksen soveltamispäivä].

Viittauksia asetukseen (EU) 2018/956 pidetään viittauksina asetukseen (EU) 2019/1242 tämän asetuksen liitteeseen II sisältyvässä asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä VI olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

4 artikla

Siirtymäsäännökset

Sen estämättä, mitä 3 artiklassa säädetään, ...päivää ...kuuta ... [tämän muutosasetuksen soveltamispäivä] edeltäviin raportointikausiin sovelletaan edelleen asetusta (EU) 2019/1242, sellaisena kuin sitä sovelletaan 30 päivänä kesäkuuta ... [tämän muutosasetuksen voimaantulopäivää seuraavan 1 päivän heinäkuuta vuosi], ja asetusta (EU) 2018/956, sellaisena kuin sitä sovelletaan 30 päivänä kesäkuuta ... [tämän muutosasetuksen voimaantulopäivää seuraavan 1 päivän heinäkuuta vuosi].

5 artikla
Voimaantulo

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

Sitä sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta ... [tämän muutosasetuksen voimaantulopäivää seuraavan 1 päivän heinäkuuta vuosi].

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

Tehty Brysselissä ... päivänä ...kuuta ...

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE I

Muutetaan asetuksen (EU) 2019/1242 liitteet I ja II seuraavasti:

1) korvataan liite I seuraavasti:

”LIITE I

Keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, hiilidioksidipäästötavoitteet ja hiilidioksidipäästölyitykset

1. Ajoneuvojen alaryhmät

1.1. Tämän asetuksen soveltamiseksi kullekin uudelle raskaalle hyötyajoneuvolle määritellään ajoneuvojen alaryhmä *sg*.

1.1.1.N-luokan ajoneuvojen osalta ajoneuvojen alaryhmä *sg* määritellään seuraavasti:

Ajoneuvoryhmä asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen I nojalla	Ohjaamo- tyyppi	Moottorin teho	Toiminta- matka	Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (sg)*	
				Muut kuin työajo- neuvot	Työajoneuvot
53 ja ryhmän 51 päästöttömät raskaat hyötyajoneuvot	Kaikki			53	53v
54 ja ryhmän 52 nollapäästöiset raskaat hyötyajoneuvot	Kaikki			54	–

Ajoneuvoryhmä asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen I nojalla	Ohjaamo- tyyppi	Moottorin teho	Toiminta- matka	Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (sg)*	
				Muut kuin työajo- neuvot	Työajoneuvot
1s	Kaikki			1s	1sv
1	Kaikki			1	1v
2	Kaikki			2	2v
3	Kaikki			3	3v
4	Kaikki	<170 kW	Kaikki	4-UD	4v
	Päivä- ohjaamo	≥170 kW	Kaikki	4-RD	
	Makuu- ohjaamo	≥170 kW ja <265 kW			
	Makuu- ohjaamo	≥265 kW	< 350 km		
	Makuu- ohjaamo	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH	
9	Päivä- ohjaamo	Kaikki	Kaikki	9-RD	9v
	Makuu- ohjaamo	Kaikki	< 350 km		
	Makuu- ohjaamo	Kaikki	≥ 350 km	9-LH	
5	Päivä- ohjaamo	Kaikki	Kaikki	5-RD	5v
	Makuu- ohjaamo	< 265 kW			
	Makuu- ohjaamo	≥ 265 kW	< 350 km		
	Makuu- ohjaamo	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH	

Ajoneuvoryhmä asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen I nojalla	Ohjaamo- tyyppi	Moottorin teho	Toiminta- matka	Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (sg)*	
				Muut kuin työajo- neuvot	Työajoneuvot
10	Päivä- ohjaamo	Kaikki	Kaikki	10-RD	10v
	Makuu- ohjaamo	Kaikki	< 350 km		
	Makuu- ohjaamo	Kaikki	≥ 350 km	10-LH	
11	Kaikki			11	11v
12	Kaikki			12	12v
16	Kaikki			16	16v

* Ajoneuvojen osuuksien ja valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen vuosien 2030–2034 raportointikaudilla laskemiseksi 2.4 ja 2.7 kohtien mukaisesti N-luokan nollapäästöiset työajoneuvoina käytettävät ajoneuvot jaetaan seuraavasti:

Nollapäästöiset työajoneuvoina käytettävät ajoneuvot alaryhmässä	Luokitellaan ajoneuvojen alaryhmään
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD
11v	11
12v	12
16v	16

’Makuuohjaamolla’ tarkoitetaan ohjaamoa, jossa kuljettajan istuimen takana on nukkumiseen tarkoitettu osasto ja joka on raportoitu 13 a ja 13 b artiklan nojalla.

’Päiväohjaamolla’ tarkoitetaan ohjaamoa, joka ei ole makuuohjaamo.

Jos uusi raskas hyötyajoneuvo luokitellaan ajoneuvojen alaryhmään 4-UD mutta hiilidioksidipäästötietoja [g/km] ei ole saatavana 1.4 kohdassa määritellyn käyttöprofiilin UDL tai UDR osalta, kyseinen uusi raskas hyötyajoneuvo luokitellaan ajoneuvojen alaryhmään 4-RD.

’Toimintamatkalla’ tarkoitetaan matkaa, jonka raskas hyötyajoneuvo voi ajaa kaukoliikenteen olosuhteissa ilman uudelleenlatausta tai uudelleentäyttöä, 1.3 kohdassa säädetyn mukaisesti.

1.1.2. M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta alaryhmä *sg* määritellään seuraavasti:

Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen I mukainen ajoneuvoryhmä	Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (<i>sg</i>)
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

1.1.3. O-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta ajoneuvojen alaryhmä *sg* määritellään seuraavasti:

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 liitteessä I määritetyt ajoneuvoryhmät	Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (<i>sg</i>)
Kaikki taulukossa 1 esitetyt ryhmät, joissa on yksi, kaksi tai kolme akselia	Sama kuin täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 liitteessä I olevien taulukoiden sarakkeessa ”Ajoneuvoryhmä”.
Kaikki taulukossa 4 esitetyt ryhmät, joissa on kaksi tai kolme akselia	
Kaikki taulukossa 6 esitetyt ryhmät	

1.2. Työajoneuvot määritellään seuraavin perustein:

Ajoneuvoluokka	Alustakonfiguraatio	Työajoneuvoja koskevat kriteerit
N	Jäykkä	Vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 38 ilmoitetun korityypin tunnuksen täydennysnumero on jokin seuraavista asetuksen (EU) 2018/858 liitteen I lisäyksessä 2 luetelluista numeroista: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 tai 31;
	Vetoajoneuvo	Suurin nopeus enintään 79 km/h

1.3. Tässä asetuksessa sovelletaan seuraavia toimintamatkoja:

Voimalaiteteknologia	Toimintamатka
Raskaat hyötjoneuvot, jotka saavat mekaaniseen käyttövoimaan tarvittavan energian yksinomaan sähköenergian tai tehon varastointilaitteesta	Toimintamатka = todellinen toimintasäde varausta purettaessa asetuksen (EU) 2017/2400 liitteessä IV olevan I osan 2.4.1 kohdan mukaisesti käyttöprofiilin LHR osalta
Muut tekniikat	Toimintamатka > 350 km

1.4. Käyttöprofiilien 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
MUL	Kunnalliset palvelut, pieni hyötykuorma
MUR	Kunnalliset palvelut, edustava hyötykuorma
COL	Rakentaminen, pieni hyötykuorma
COR	Rakentaminen, edustava hyötykuorma
HPL	Raskas kaupunkiliikenne, matkustajaliikenne, pieni hyötykuorma

HPR	Raskas kaupunkiliikenne, matkustajaliikenne, edustava hyötykuorma
UPL	Kaupunkiliikenne, matkustajaliikenne, pieni hyötykuorma
UPR	Kaupunkiliikenne, matkustajaliikenne, edustava hyötykuorma
SPL	Lähiliikenne, matkustajaliikenne, pieni hyötykuorma
SPR	Lähiliikenne, matkustajaliikenne, edustava hyötykuorma
IPL	Kaupunkien välinen liikenne, matkustajaliikenne, pieni hyötykuorma
IPR	Kaupunkien välinen liikenne, matkustajaliikenne, edustava hyötykuorma
CPL	Kaukoliikenne, linja-autot, matkustajaliikenne, pieni hyötykuorma
CPR	Kaukoliikenne, linja-autot, matkustajaliikenne, edustava hyötykuorma

2. Valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskeminen

2.1. Uuden raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjen laskeminen

Ajoneuvojen alaryhmään *sg* luokitellun uuden raskaan hyötyajoneuvon *v* tai sen ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöt [g/km] lasketaan seuraavasti:

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

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

jossa

Σ_{mp} on kaikkia 1.4 kohdassa lueteltuja käyttöprofiileja mp edustava summa

sg on ajoneuvojen alaryhmä, johon uusi raskas hyötyajoneuvo v on luokiteltu tämän liitteen 1 kohdan mukaisesti

$W_{sg,mp}$ on 2.1.1–2.1.3 kohdissa esitetty käyttöprofiilin painoarvo

$CO2_{v,mp}$ on uuden raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä käyttöprofiilille mp , ilmoitettuna 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti ja normalisoituna liitteen III mukaisesti

$CO2p_{v,mp}$ on uuden raskaan hyötyajoneuvon ensimmäisen vaiheen ajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä käyttöprofiilille mp ja alustakonfiguraatiolle (matala/korkea lattia, kerrosten lukumäärä), joka on sovellettavissa sen ajoneuvojen alaryhmään sg , ilmoitettuna 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti ja normalisoituna liitteen III mukaisesti

Päästöttömän raskaan hyötyajoneuvon osalta $CO2_{v,mp}$ ja $CO2p_{v,mp}$ arvoiksi asetetaan 0.

2.1.1. N-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöprofiilien painoarvot ($W_{sg,mp}$)

Ajoneuvojen alaryhmä (sg)*	Käyttöprofiili (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53, 53v	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s, 1sv	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1, 1v	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2, 2v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3, 3v	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11v	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,23	0,3	0,37
12	0,3	0,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7
16, 16v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

* Ks. 1.1 kohdan määritelmät.

** Ks. 1.4 kohdan määritelmät.

2.1.2. M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöprofiilien painoarvot (Wsg,mp)

Ajo-neuvojen alaryhmä (sg)*	Käyttöprofiili (mp)**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
34-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
34-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
34-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
35-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
39-FE	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0

* Ks. 1.1 kohdan määritelmät.

** Ks. 1.4 kohdan määritelmät.

2.1.3. O-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöprofiilin painoarvot (Wsg,mp)

Ajoneuvojen alaryhmä (sg)*	Käyttöprofiili (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

* Ks. 1.1 kohdan määritelmät

** Ks. 1.4 kohdan määritelmät

2.2. Ajoneuvojen alaryhmän kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajakohtaiset keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

Lasketaan ajoneuvojen alaryhmän sg kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen tai tapauksen mukaan niiden ensimmäisen vaiheen raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt $avgCO2_{sg}$ kullekin valmistajalle raportointikausittain seuraavasti:

2.2.1. N- ja O-luokan raskaat hyötyajoneuvot:

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

2.2.2. M-luokan valmiit tai valmistuneet ajoneuvot:

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

2.2.3. M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen ensimmäisen vaiheen ajoneuvot:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pvsg} \times PN_{sg}} \quad (g/tkm)$$

jossa

Σ_v on kaikkia ajoneuvojen alaryhmään *sg* kuuluvia valmistajan uusia raskaita hyötyajoneuvoja, joihin sovelletaan 7 b artiklan säännöksiä, edustava summa

$CO2_v$ on uuden raskaan hyötyajoneuvon *v* hiilidioksidipäästöt määritettyinä 2.1 kohdan mukaisesti

$CO2_{p_v}$ on uuden raskaan hyötyajoneuvon ensimmäisen vaiheen ajoneuvon *v* hiilidioksidipäästöt määritettyinä 2.1 kohdan mukaisesti

V_{sg} on ajoneuvojen alaryhmään *sg* kuuluvien valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä

$V_{pv_{sg}}$ ajoneuvojen alaryhmään *sg* kuuluvien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä, jotka 7 b artiklan mukaisesti otetaan huomioon niiden ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöissä, kun lasketaan 2.2.3 kohdassa tarkoitettuja keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä

PL_{sg} on ajoneuvojen alaryhmän *sg* raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen hyötykuorma määritettynä 2.5 kohdan mukaisesti

PN_{sg} on alaryhmän *sg* ajoneuvojen keskimääräinen matkustajamäärä määritettynä 2.5 kohdan mukaisesti.

2.3. 5 artiklassa tarkoitetun nolla- ja vähäpäästöisyyskertoimen laskeminen

2.3.1 Raportointikaudet 2019–2024

Lasketaan 5 artiklassa tarkoitettu ajoneuvojen nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin (ZLEV) kullekin valmistajalle raportointikausittain vuodesta 2019 vuoteen 2024 seuraavasti:

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

jossa

V_{all} on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä ajoneuvojen alaryhmissä $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}$ ja 10-LH

V_{conv} on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä ajoneuvojen alaryhmissä $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}$ ja 10-LH poislukien nolla- ja vähäpäästöiset raskaat hyötyajoneuvot

V_{zlev} on tekijöiden V_{in} ja V_{out} arvojen summa

jossa:

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

kun $\sum_v$ on kaikkien sellaisten uusien nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen summa, jotka kuuluvat alaryhmiin $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}$ ja 10-LH

$CO2_v$ on nolla- tai vähäpäästöisen raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä 2.1 kohdan mukaisesti

LET_{sg} on sen ajoneuvojen alaryhmän sg vähäpäästöisyyden kynnysarvo, johon ajoneuvo v kuuluu, sellaisena kuin se on määriteltynä 2.3.4 kohdassa

V_{out} on muihin kuin tekijän V_{in} määritelmässä tarkoitettuihin N-luokan ajoneuvojen alaryhmiin kuuluvien nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä, joka on enintään 1,5 prosenttia määrästä V_{conv} .

2.3.2 Raportointikaudet 2025–2029

Lasketaan 5 artiklassa tarkoitettu ajoneuvojen nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin (ZLEV) kullekin valmistajalle raportointikausittain seuraavasti:

$ZLEV = 1 - (y - x)$ paitsi jos tämä summa on suurempi kuin 1 tai pienempi kuin 0,97, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on tapauksen mukaan 1 tai 0,97

jossa:

x on 0,02

y on tekijöiden V_{in} ja V_{out} arvojen summa jaettuna määrällä V_{total} , jossa

V_{in} on niiden ensirekisteröityjen nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä, jotka kuuluvat ajoneuvojen alaryhmiin $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}$, ja 10-LH , kun jokaiselle niistä on laskettu $ZLEV_{specific}$ -arvo seuraavan kaavan mukaisesti:

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

jossa:

$CO2_v$ on nolla- tai vähäpäästöisen raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä 2.1 kohdan mukaisesti

LET_{sg} on sen ajoneuvojen alaryhmän sg vähäpäästöisyyden kynnysarvo, johon raskas hyötyajoneuvo v kuuluu, sellaisena kuin se on määriteltynä 2.3.4 kohdassa

V_{out} on muihin kuin tekijän V_{in} määritelmässä tarkoitettuihin alaryhmiin kuuluvien ensirekisteröityjen nollapäästöisten N-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä, joka on enintään 0,035 kertaa V_{total} ;

V_{total} on valmistajan ensirekisteröityjen N-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä kyseisellä raportointikaudella.

Jos V_{in}/V_{total} on alle 0,0075, $ZLEV$ -kerroin on 1.

2.3.3 Raportointikaudet vuodesta 2030 alkaen

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Vähäpäästöisyyden kynnysarvon laskeminen

Alaryhmän sg vähäpäästöisyyden kynnysarvo LET_{sg} määritellään seuraavasti:

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

jossa:

$rCO2_{sg}$ on ajoneuvojen alaryhmän sg CO₂-vertailupäästöt määritettyinä 3 kohdan mukaisesti

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

2.4. Raskaiden hyötyajoneuvojen osuuksien laskeminen

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

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

Lasketaan raportointikausittain kunkin valmistajan osuus ajoneuvojen alaryhmän kaikista uusista nollapäästöisistä raskaista hyötyajoneuvoista zev_{sg} seuraavasti:

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

Lasketaan raportointikausittain kunkin valmistajan osuus ajoneuvojen alaryhmään *sg* kuuluvista uusista raskaista hyötyajoneuvoista, jotka otetaan huomioon niiden ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöissä 7 b artiklan mukaisesti laskettaessa 2.2 kohdassa tarkoitettuja keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä, seuraavasti:

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

jossa

$V_{zev_{sg}}$ on ajoneuvojen alaryhmään *sg* kuuluvien valmistajan uusien nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä

$V_{pv_{sg}}$ on ajoneuvojen alaryhmään *sg* kuuluvien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä, jotka otetaan huomioon niiden ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöissä 7 b artiklan mukaisesti laskettaessa 2.2 kohdassa tarkoitettuja keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä

V_{sg} on ajoneuvojen alaryhmään *sg* kuuluvien valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä

V on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä.

2.5. Hyötykuorma-arvot, matkustajamäärät ja rahtimäärät

Ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluvan N- tai O-luokan raskaan hyötyajoneuvon keskimääräinen hyötykuorma-arvo PL_{sg} lasketaan seuraavasti:

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

Alaryhmään sg kuuluvan M-luokan raskaan hyötyajoneuvon keskimääräinen matkustajamäärä PN_{sg} lasketaan seuraavasti:

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

jossa

$\sum_{mp}$ on kaikkia käyttöprofiileja mp edustava summa

$W_{sg,mp}$ on 2.1.1–2.1.3 kohdassa esitetty käyttöprofiilin painoarvo

$PL_{sg,mp}$ on ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluville N- ja O-luokan raskaille hyötyajoneuvoille osoitettu 2.5.1 ja 2.5.3 kohdan mukaisesti esitetty hyötykuorma-arvo käyttöprofiilin mp mukaan

$PN_{sg,mp}$ on alaryhmään sg kuuluville M-luokan ajoneuvoille osoitettu 2.5.2 kohdan mukaisesti esitetty matkustajamäärä käyttöprofiilin mp mukaan.

2.5.1.N-luokan raskaat hyötyajoneuvot

Hyötykuorma-arvot $PL_{sg,mp}$ (tonneina) määritetään seuraavasti:

Ajo- neuvojen alaryhmä <i>sg</i> *	Käyttöprofiili <i>mp</i> **													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
53	Määritettynä 3.1.1 kohdan mukaisesti		Ei sovelleta		Määritettynä 3.1.1 kohdan mukaisesti		Ei sovelleta							
53v														
54														
1s														
1sv														
1														
1v														
2			Määritettynä 3.1.1 kohdan mukaisesti											
2v														
3			Ei sovelleta											
3v														
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5	0,6	3,0	0,9	4,4
4-RD														
4-LH														
4v														
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Ei sovel- leta	Ei sovel- leta	2,6	12,9
5-LH														
5v														

Ajo- neuvojen alaryhmä sg*	Käyttöprofiili mp**													
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER	MUL	MUR	COL	COR
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
9-LH														
9v														
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Ei sovel- leta	Ei sovel- leta	2,6	12,9
10-LH														
10v														
11	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
11v														
12	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Ei sovel- leta	Ei sovel- leta	2,6	12,9
12v														
16	Ei sovelleta												2,6	12,9
16v														

* Ks. 1.1 kohdan määritelmät

** Ks. 1.4 kohdan määritelmät.

Suurimman teknisesti sallitun hyötykuorman arvot $maxPL_{sg}$ ja rahtimäärät CV_{sg} määritetään 3.1.1 kohdan mukaisesti.

2.5.2. M-luokan ajoneuvot

Ajoneuvojen alaryhmän sg ja käyttöprofiilin mp matkustajamäärät $PN_{sg,mp}$, matkustajamassat $PM_{sg,mp}$ ja suurimmat teknisesti sallitut matkustajamäärät $maxPN_{sg}$ määritetään 3.1.1 kohdan mukaisesti.

2.5.3. O-luokan raskaat hyötyajoneuvot

Hyötykuorma-arvot $PL_{sg,mp}$ (tonneina) määritetään seuraavasti:

Ajoneuvojen alaryhmä(sg)*	Käyttöprofiili (mp)**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V, 112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta
431, 431v, 432, 432v, 433	2,6	12,9	2,6	19,3	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta
611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	ei sovelleta	ei sovelleta	ei sovelleta

* Ks. 1.1 kohdan määritelmät.

** Ks. 1.4 kohdan määritelmät.

Suurimman teknisesti sallitun hyötykuorman arvot $maxPL_{sg}$ ja rahtimäärät CV_{sg} määritetään 3.1.1 kohdan mukaisesti.

2.6. Kilometrimäärän ja hyötykuorman tai matkustajamäärän painotuskertoimen laskeminen

Ajoneuvojen alaryhmän sg kilometrimäärän ja hyötykuorman (matkustajamäärän) painotuskerroin (MPW_{sg}) määritetään 2.6.1 kohdassa esitetyn vuotuisen kilometrimäärän ja N-, M- ja O-luokan ajoneuvoille 2.5.1–2.5.3 kohdassa esitettyjen ajoneuvojen alaryhmäkohtaisten, ajoneuvojen alaryhmän 5-LH vastaavan arvon suhteen normalisoitujen hyötykuorma- ja matkustajamääräarvojen tulona ja se lasketaan seuraavasti:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{N- ja O-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta})$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta})$$

jossa

AM_{sg} on asianomaisen ajoneuvojen alaryhmän raskaille hyötyajoneuvoille 2.6.1–2.6.3 kohdassa määritetty vuotuinen ajokilometrimäärä

AM_{5-LH} on ajoneuvojen alaryhmälle 5-LH 2.6.1 kohdassa määritetty vuotuinen ajokilometrimäärä

PL_{sg} määritetään 2.5.1 ja 2.5.3 kohdan mukaisesti

PN_{sg} määritetään 2.5.2 kohdan mukaisesti

PL_{5-LH} on ajoneuvojen alaryhmälle 5-LH 2.5.1 kohdassa määritetty keskimääräinen hyötykuorma-arvo.

2.6.1. N-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen vuotuiset ajokilometrimäärät

Ajoneuvojen alaryhmä (sg)*	Vuotuinen ajokilometrimäärä AM_{sg} (km)
53, 53v	58 000
54	58 000
1s, 1sv	58 000
1, 1v	58 000
2, 2v	60 000
3, 3v	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000

Ajoneuvojen alaryhmä (sg)*	Vuotuinen ajokilometrimäärä AM _{sg} (km)
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

* Ks. 1.1 kohdan määritelmät.

2.6.2. M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen vuotuiset ajokilometrimäärät

Ajo-neuvojen alaryhmä (sg)*	Vuotuinen ajokilometri-määrä AM _{sg} (km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

* Ks. 1.1 kohdan määritelmät.

2.6.3. O-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen vuotuiset ajokilometrimäärät

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

* Ks. 1.1 kohdan määritelmät

2.7. 4 artiklassa tarkoitetut valmistajien keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

Kullekin valmistajalle lasketaan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt seuraavasti:

2.7.1. Raportointikaudet vuosina 2019–2029:

$$CO_2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

2.7.2. Raportointikaudet vuodesta 2025 alkaen:

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

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

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

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

jossa

$\sum_{sg}$ on niitä ajoneuvojen alaryhmiä edustava summa, jotka sisällytetään
keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskentaan 4.2 kohdan mukaisesti

$ZLEV$ määritetään 2.3 kohdan mukaisesti

$share_{sg}$ määritetään 2.4 kohdan mukaisesti

zev_{sg} määritetään 2.4 kohdan mukaisesti

pv_{sg} määritetään 2.4 kohdan mukaisesti

MPW_{sg} määritetään 2.6 kohdan mukaisesti

$avgCO2_{sg}$ määritetään 2.2 kohdan mukaisesti

$avgCO2p_{sg}$ määritetään 2.2 kohdan mukaisesti

$rCO2_{sg}$ määritetään 3.1.2 kohdan mukaisesti.

3. Vertailuarvojen laskeminen

3.1. Vertailuarvot

Seuraavat vertailuarvot lasketaan kaikkien valmistajien kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen perusteella ajoneuvojen alaryhmään sg 3.2 kohdan mukaisesti sovellettavalta vertailukaudelta.

3.1.1. Kunkin ajoneuvojen alaryhmän sg osalta lasketaan hyötykuorman $PL_{sg,mp}$, matkustajamäärän $PN_{sg,mp}$, matkustajamassan $PM_{sg,mp}$, suurimman teknisesti sallitun hyötykuorman $maxPL_{sg}$, suurimman teknisesti sallitun matkustajamäärän $maxPN_{sg}$ ja rahtimäärän CV_{sg} arvot seuraavasti:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (N-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta)}^*$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta)}^*$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta)}^*$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (N-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta)}$$

$$\max PN_{sg} = \frac{\sum_v \max PN_v}{rV_{sg}} \text{ (M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (O-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta)}$$

(*ainoastaan ajoneuvojen alaryhmät, joille ei aseteta erityisiä $PL_{sg,mp}$ tai $PN_{sg,mp}$ arvoja 2.5 kohdassa).

3.1.2.3 artiklassa tarkoitetut CO₂-vertailupäästöt $rCO2_{sg}$ lasketaan seuraavasti:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (N- ja O-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta)}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta)}$$

jossa

$\sum_v$ on kaikkien niiden ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluvien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen summa, jotka on rekisteröity alaryhmään sg 3.2 kohdan mukaisesti sovellettavan vertailukauden aikana

$CO2_v$ on 2.1 kohdan mukaisesti määritetyt uuden raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt mukautettuina tapauksen mukaan liitteen II mukaisesti

- $CO2p_v$ on 2.1 kohdan mukaisesti määritetyt uuden raskaan hyötyajoneuvon v ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöt mukautettuina tapauksen mukaan liitteen II mukaisesti
- rV_{sg} on kaikkien niiden ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluvien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä, jotka on rekisteröity alaryhmään sg 3.2 kohdan mukaisesti sovellettavalla vertailukaudella
- PL_{sg} on ajoneuvojen alaryhmän sg raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen hyötykuorma määritettynä 2.5 kohdan mukaisesti
- PN_{sg} on ajoneuvojen alaryhmän sg raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen matkustajamäärä määritettynä 2.5 kohdan mukaisesti.
- $PL_{v,mp}$ on raskaan hyötyajoneuvon v hyötykuorma käyttöprofiilissa mp määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla
- $PN_{v,mp}$ on raskaan hyötyajoneuvon v matkustajamäärä käyttöprofiilissa mp määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla
- $PM_{v,mp}$ on raskaan hyötyajoneuvon v matkustajamassa käyttöprofiilissa mp määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla
- $maxPL_v$ on raskaan hyötyajoneuvon v suurin teknisesti sallittu hyötykuorma määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla

$maxPN_v$ on raskaan hyötyajoneuvon v suurin teknisesti sallittu matkustajamäärä määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla

CV_v on raskaan hyötyajoneuvon v rahtimäärä määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla.

3.2. Ajoneuvojen alaryhmiin sovellettavat vertailukaudet

Ajoneuvojen alaryhmien vertailukausina käytetään seuraavia raportointikausia:

Ajoneuvojen alaryhmä sg	Vertailukautena sovellettavan vuoden raportointikausi
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
1, 2, 3, 11, 12, 16	2021
Kaikki muut	2025

3.2.1. Jos 3.2 kohdassa tarkoitettuna vertailukautena kaikkien valmistajien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä ajoneuvojen alaryhmässä sg on alle 50, sovelletaan seuraavia sääntöjä:

Edellä 2.2 kohdassa tarkoitettujen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen $avgCO2_{sg}$ ja $avgCO2p_{sg}$ sekä 3.1.2 kohdassa tarkoitettujen CO₂-vertailupäästöjen $rCO2_{sg}$ ja $rCO2p_{sg}$ arvoksi asetetaan 0 ajoneuvojen alaryhmässä sg kaikkien valmistajien osalta keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskemiseksi 2.7 kohdan mukaisesti ja hiilidioksidipäästötavoitteiden laskemiseksi 4.1 kohdan mukaisesti vuosien $< Y + 5$ raportointikausilla. Tässä Y on ensimmäisen raportointikauden vuosi, jona kaikkien valmistajien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen määrä ajoneuvojen alaryhmässä sg on vähintään 50.

CO₂-vertailupäästöjen $rCO2_{sg}$ ja $rCO2p_{sg}$ saamiseksi 4 kohdan mukaista päästötavoitteen laskemista varten lasketaan ensin 3.1.2 kohdassa tarkoitettujen CO₂-arvot vuoden Y raportointikaudelta eikä ajoneuvojen alaryhmään sg 3.2 kohdan mukaisesti sovellettavalta vertailukaudelta.

Saadut arvot jaetaan tämän jälkeen seuraavilla:

- tavoitekerroin $RET_{sg,Y}$, joka määritellään 5.1.1 kohdassa CO₂-vertailupäästöjen $rCO2_{sg}$ määrittämiseksi

- tavoitekerroin $RET_{p_{sg}, Y}$, joka määritellään 5.1.1 kohdassa CO₂-vertailupäästöjen $rCO2p_{sg}$ määrittämiseksi
4. 6 artiklassa tarkoitetun valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteen laskeminen
- 4.1. Hiilidioksidipäästötavoitteet

Lasketaan kunkin valmistajan hiilidioksidipäästötavoite T seuraavasti:

4.1.1. Raportointikausille vuosina 2025–2029:

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

4.1.2. Raportointikausille vuodesta 2030 alkaen:

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

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

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

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

jossa

$\sum_{sg}$ on niitä ajoneuvojen alaryhmiä edustava summa, jotka sisällytetään päästötavoitteiden laskentaan 4.2 kohdan mukaisesti

$share_{sg}$ määritetään 2.4 kohdan mukaisesti

MPW_{sg} määritetään 2.6 kohdan mukaisesti

rf_{sg} on ajoneuvojen alaryhmän sg uusiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin tietyllä raportointikaudella 4.3 kohdan mukaisesti sovellettava hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite

rfp_{sg} on ajoneuvojen alaryhmän sg uusien raskaiden hyötyajoneuvojen ensimmäisen vaiheen ajoneuvoihin tietyllä raportointikaudella 4.3 kohdan mukaisesti sovellettava hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite

$zevM_{sg}$ on ajoneuvojen alaryhmän sg raskaisiin hyötyajoneuvoihin tietyllä raportointikaudella 4.3 kohdan mukaisesti sovellettava nollapäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja koskeva velvoite

$rCO2_{sg}$ määritetään 3.1.2 kohdan mukaisesti

$rCO2p_{sg}$ määritetään 3.1.2 kohdan mukaisesti

pv_{sg} määritetään 2.4 kohdan mukaisesti.

4.2. Valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja hiilidioksidipäästötavoitteiden laskentaan sisällytettävät ajoneuvojen alaryhmät

Hiilidioksidipäästöjen CO₂(X), päästötavoitteiden T(X) ja päästövähennyspolun ET(X)_Y laskentaan sisällytetään seuraavat ajoneuvojen alaryhmät sg:

X = 2025	X= NO	X = MCO ₂	X= MZE
ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita	tavaroiden kuljettamisajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan sekä 3 kohdan mukaisia hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita	matkustajien kuljettamisajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita (kaukoliikenteen linja-autot ja luokan II matala-askelmaiset bussit)	matkustajien kuljettamisajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 d artiklan mukaisia raskaiden hyötyajoneuvojen nollapäästötavoitteita (kaupunkiliikenteen linja-autot)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Kaikki 1.1.1 ja 1.1.3 kohdassa tarkoitetut ajoneuvojen alaryhmät Työajoneuvoja ei kuitenkaan sisällytetä laskentaan raportointikausilla ennen vuotta 2035.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	31-LF 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. Hiilidioksidivähennystavoitteet ja nollapäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja koskevat velvoitteet

4.3.1. Ajoneuvojen alaryhmän *sg* raskaisiin hyötyajoneuvoihin sovelletaan 3 a artiklan nojalla eri raportointikausilla seuraavia hiilidioksidivähennystavoitteita r_{fsg} ja $r_{fp_{sg}}$:

Hiilidioksidivähennystavoitteet r_{fsg} ja $r_{fp_{sg}}$					
Ajoneuvojen alaryhmät <i>sg</i>		Raportointikaudet			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen
Keskiraskaat kuorma-autot	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Raskaat kuorma-autot > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Raskaat kuorma-autot > 16 t, joiden akselikonfiguraatio on 4x2 tai 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Raskaat kuorma-autot > 16 t, joissa on erityistyyppinen akselikonfiguraatio	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Työajoneuvot	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	64 %	90 %
Kaukoliikenteen ja kaupunkien välisen liikenteen linja-autot (r_{fsg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %

Hiilidioksidivähennystavoitteet rf_{sg} ja rfp_{sg}					
Ajoneuvojen alaryhmät sg		Raportointikaudet			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen
Kaukoliikenteen ja kaupunkien välisen liikenteen linja-autojen ensimmäisen vaiheen ajoneuvot (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Perävaunut	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133	0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Puoliperävaunut	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	10 %	10 %	10 %

Vuotta 2025 edeltävien vuosien raportointikausien osalta kaikkien hiilidioksidipäästövähennystavoitteiden rf_{sg} ja rfp_{sg} arvoksi asetetaan 0.

4.3.2. Ajoneuvojen alaryhmän sg raskaisiin hyötyajoneuvoihin sovelletaan 3 d artiklan nojalla eri raportointikausilla seuraavia nollapäästötavoitteita $zevM_{sg}$:

Nollapäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja koskevat velvoitteet $zevM_{sg}$					
Ajoneuvojen alaryhmät sg		Raportointikaudet			
		Ennen vuotta 2030	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen
Kaupunkiliikenteen linja-autot	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE,	0	90 %	100 %	100 %

5. 7 artiklassa tarkoitetut päästöhyvitykset ja -velat

5.1. Hiilidioksidipäästövähennyspolut

5.1.1. Tavoitekertoimet

Kullekin ajoneuvojen alaryhmälle sg ja vuoden Y raportointikaudelle määritetään tavoitekertoimet seuraavasti:

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

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

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

jossa

lY, uY ovat edellisen vuoden ja seuraavan vuoden arvot joukossa $\{rY, 2025, 2030, 2035, 2040\}$ 4.2 kohdan taulukon sarakkeessa $X = 2025$ ilmoitettujen ajoneuvojen alaryhmien osalta

– joukossa $\{rY, 2030, 2035, 2040\}$ kaikkien muiden ajoneuvojen alaryhmien osalta, joka määrittelee pienimmän aikavälin, jolla ehto $lY \leq Y < uY$ täyttyy;

rY on ajoneuvojen alaryhmään sg 3.2 kohdan mukaisesti sovellettavan vertailukauden vuosi

$rf_{sg,lY}, rf_{sg,uY}$ ovat ajoneuvojen alaryhmän sg uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästövähennystavoitteet vuosina lY ja uY 4.3 kohdan mukaisesti;

$rfp_{sg,lY}, rfp_{sg,uY}$ ovat ajoneuvojen alaryhmän sg uusien raskaiden hyötyajoneuvojen ensimmäisen vaiheen ajoneuvojen hiilidioksidipäästövähennystavoitteet vuosina lY ja uY 4.3 kohdan mukaisesti;

$zevM_{sg,lY}, zevM_{sg,uY}$ ovat uusien raskaiden hyötyajoneuvojen nollapäästöisiä ajoneuvoja koskevat veloitteet vuosina lY ja uY 4.3 kohdan mukaisesti.

Raportointivuosina $Y < rY$ muuttujien $RET_{sg,Y}$, $RETP_{sg,Y}$ ja $ZET_{sg,Y}$ arvoksi asetetaan 1, jotta ajoneuvojen alaryhmä sg ei vaikuta hiilidioksidipäästövähennyspolkuun.

5.1.2. Hiilidioksidipäästövähennyspolut

5.1.2.1. Määritetään kullekin ajoneuvojen alaryhmälle sg ja vuoden Y raportointikaudelle hiilidioksidipäästövähennyspolut seuraavasti:

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

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

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

5.1.2.2. Määritetään kullekin valmistajalle ja vuoden Y raportointikaudelle vuosina 2019–2024 hiilidioksidipäästövähennyspolut seuraavasti:

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

5.1.2.3. Määritetään kullekin valmistajalle ja vuoden Y raportointikaudelle vuosina 2025–2040 hiilidioksidipäästövähennyspolut seuraavasti:

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

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

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

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

jossa

$\sum_{sg}$ on niitä ajoneuvojen alaryhmiä edustava summa, jotka sisällytetään hiilidioksidipäästövähennyspolun laskentaan 4.2 kohdan mukaisesti

$share_{sg}$ on ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluvien valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osuus määritettynä 2.4 kohdan mukaisesti

MPW_{sg} määritetään 2.6 kohdan mukaisesti

$rCO2_{sg}$ määritetään 3.1.2 kohdan mukaisesti

$rCO2p_{sg}$ määritetään 3.1.2 kohdan mukaisesti

pv_{sg} on ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluvien valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osuus, joka otetaan huomioon niiden ensimmäisen vaiheen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä 7 b artiklan mukaisesti laskettaessa 2.2 kohdassa tarkoitettuja keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä.

5.2. Päästöhyvitysten ja -velkojen laskeminen kunakin raportointikautena

Asetetaan kullekin valmistajalle vuosien Y kutakin raportointikautta vuosina 2019–2040 koskevien päästöhyvitysten $cCO2(X)_Y$ ja päästövelkojen $dCO2(X)_Y$, ($X = NO, M$) arvoksi seuraavat arvot tai arvo 0 (eli päästöhyvitykset ja päästövelat eivät voi olla negatiivisia), sen mukaan kumpi arvoista on suurempi:

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

jossa

$ET(X)_Y$ on 5.1 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan hiilidioksidipäästövähennyspolku vuoden Y raportointikaudella ($X = 2025, NO, M$)

$CO2(X)_Y$ on 2.7 kohdan mukaisesti määritetyt valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vuoden Y raportointikaudella ($X = 2025, NO, M$)

$T(X)_Y$ on 4 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan hiilidioksidipäästötavoite vuoden Y raportointikaudella ($X = 2025, NO, M$)

V_Y on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä vuoden Y raportointikaudella.

5.3. Päästövelkaraja

Määritellään kullekin valmistajalle päästövelkaraja $limCO2(X)_Y$ vuoden Y raportointikaudella seuraavasti:

$$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y \quad \text{vuoden } Y < 2030 \text{ raportointikausien osalta}$$

$$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y \quad \text{vuoden } Y \geq 2030 \text{ raportointikausien osalta}$$

$$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y \quad \text{vuoden } Y \geq 2030 \text{ raportointikausien osalta}$$

jossa

$T(X)_Y$ on 4 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan päästötavoite vuoden Y raportointikaudella ($X = 2025, NO, M$)

$V(X)_Y$ on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä vuoden Y raportointikaudella ajoneuvojen alaryhmissä, jotka sisällytetään hiilidioksidipäästöjen $CO2(X)$ laskentaan 4.2 kohdan mukaisesti ($X = 2025, NO, M$).

5.4. Aiemmat päästöhyvitykset

Vuoden 2025 raportointikausilla kertyneistä päästöveloista vähennetään ennen kyseistä raportointikautta kertyneiden päästöhyvitysten määrä, joka määritetään kullekin valmistajalle seuraavasti:

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

jossa

$\min$ on suluisissa esitetyistä kahdesta arvosta pienempi

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

$dCO2(NO)_Y$ on 5.2 kohdan mukaisesti määritetyt päästövelat vuoden Y raportointikaudella

$cCO2(NO)_Y$ on 5.2 kohdan mukaisesti määritetyt päästöhyvitykset vuoden Y raportointikaudella.

6. 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen valmistajan hiilidioksidipäästölylysten määrittäminen

Kullekin valmistajalle lasketaan kutakin vuoden Y raportointikautta kohti vuodesta 2025 alkaen ajoneuvoluokan hiilidioksidipäästölylyksen $exeCO2(X)_Y$ arvo seuraavasti, jos arvo on positiivinen ($X = NO, M$):

Vuoden 2025 raportointikauden osalta:

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

Vuosien Y raportointikausien osalta vuodesta 2026 vuoteen 2028, vuodesta 2030 vuoteen 2033 ja vuodesta 2035 vuoteen 2038:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Vuosien Y raportointikausien osalta vuodesta 2030 vuoteen 2033 ja vuodesta 2035 vuoteen 2038:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Vuosien Y = 2029, 2034 ja 2039 raportointikausien osalta:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Vuosien Y = 2034 ja 2039 raportointikausien osalta:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Vuoden 2040 raportointikausien osalta:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - ccCO2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} +$$

$$\sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - ccCO2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Vuosien $Y > 2040$ raportointikausien osalta:

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

$$exeCO2 = CO2(NO)_Y + exeCO2(M)_Y \times V_Y$$

Jos edeltävien laskelmien tuloksena saadaan negatiivinen arvo muuttujalle $exeCO2(X)_Y$, kyseiseksi arvoksi asetetaan 0.

jossa

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

$\sum_{I=2025}^{2039}$ on vuosien I raportointikausilla vuodesta 2025 vuoteen 2039 kertynyt summa

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$ on vuosien J raportointikausilla vuodesta 2030 vuoteen (Y-1) kertynyt summa

$dCO2(X)_Y$ on 5.2 kohdan mukaisesti määritetyt päästövelat vuoden Y raportointikaudella (X = NO, M)

$cCO2(X)_Y$ on 5.2 kohdan mukaisesti määritetyt päästöhyvitykset vuoden Y raportointikaudella (X = NO, M)

$ccCO2(X)_{I,Y}$ on 6.1 kohdan mukaisesti määritetyt päästöhyvitykset vuoden I raportointikaudella, korjattuna sen osan osalta, jonka voimassaolo on päättynyt 7 vuoden jälkeen (X = NO, M)

$limCO2(X)_Y$ on 5.3 kohdan mukaisesti määritetty päästövelkaraja (X = NO, M)

$redCO2(X)$ on 5.4 kohdan mukaisesti määritetty vähennetty päästövelka vuoden 2025 raportointikaudella (X = NO, M).

Kaikissa muissa tapauksissa päästöylityksen $exeCO2(X)_Y$ arvoksi asetetaan 0 (X = NO, M).

Tämän asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut vuoden Y raportointikauden hiilidioksidipäästölytykset lasketaan seuraavasti:

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

6.1. Arvon $ccCO2(X)_{Y,I}$ määrittäminen

$$ccCO2(X)_{I,Y} = cCO2(X)_I \quad \text{jos } Y \leq I + 7$$

$$ccCO2(X)_{I,Y} = \min(cCO2(X)_I;$$

$$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO2(X)_{K,Y}) \quad \text{jos } Y > I + 7";$$

2) korvataan liite II seuraavasti:

”LIITE II

11 artiklassa tarkoitetut mukautusmenettelyt

1. CO₂-vertailupäästöjen mukauttaminen 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun tyyppihyväksyntämenettelyjen muuttamisen seurauksena

Jos tyyppihyväksyntämenettelyjä muutetaan 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla, liitteessä I olevassa 3.1.2 kohdassa tarkoitetut CO₂-vertailupäästöt on laskettava uudelleen.

Tätä varten liitteessä I olevassa 2.1 kohdassa tarkoitettuja uusien raskaiden hyötyajoneuvojen v ja niiden ensimmäisen vaiheen ajoneuvojen käyttöprofiilille mp määritettyjä vertailukauden hiilidioksidipäästöjä [g/km] mukautetaan seuraavasti:

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

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

jossa

$\sum_r$ on kaikkia ajoneuvojen alaryhmän sg edustavia raskaita hyötyajoneuvoja r edustava summa

sg on ajoneuvojen alaryhmä, johon raskas hyötyajoneuvo v kuuluu

$s_{r,sg}$ on edustavan raskaan hyötyajoneuvon r tilastollinen painoarvo ajoneuvojen alaryhmässä sg

$CO2(RP)_{v,mp}$ on raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km], jotka on määritetty käyttöprofiilille mp käyttäen perustana asianomaisen vertailukauden seurantatietoja

$CO2(RP)_{r,mp}$ on edustavan raskaan hyötyajoneuvon r hiilidioksidipäästöt [g/km], jotka on määritetty käyttöprofiilille mp asetuksen (EY) N:o 595/2009, sellaisena kuin sitä sovellettiin vertailukaudella, ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti

$CO2_{r,mp}$ on edustavan raskaan hyötyajoneuvon r hiilidioksidipäästöt, jotka on määritetty käyttöprofiilille mp asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden sekä tämän asetuksen 11 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen muutosten nojalla

$CO2p(RP)_{v,mp}$ on raskaan hyötyajoneuvon v ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöt [g/km], jotka on määritetty käyttöprofiilille mp käyttäen perustana asianomaisen vertailukauden seurantatietoja

$CO2p(RP)_{r,mp}$ on edustavan ajoneuvon r ensimmäisen vaiheen raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöt [g/km], jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009, sellaisena kuin sitä sovellettiin vertailukaudella, ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti

$CO2p_{r,mp}$ on edustavan ajoneuvon r ensimmäisen vaiheen raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöt, jotka on määritetty käyttöprofiilille mp asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden sekä tämän asetuksen 11 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen muutosten nojalla.

Hiilidioksidipäästöt on normalisoitava liitteen III mukaisesti käyttäen niitä 14 artiklan 1 kohdan f alakohdassa tarkoitettujen muuttujien arvoja, joita sovelletaan 11 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettulla raportointikaudella.

Edustavat raskaat hyötyajoneuvot määritellään 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

2. Mukautettujen CO₂-vertailupäästöjen soveltaminen 11 artiklan 2 kohdan nojalla

Jos valmistajan joidenkin uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt on vuoden Y raportointikaudella määritetty 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla muutoksilla, liitteessä I olevassa 4 ja 5.1 kohdassa käytetyt ajoneuvojen alaryhmän *sg* CO₂-vertailupäästöt rCO_{sg} lasketaan seuraavasti:

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

jossa

$\sum_i$ on seuraavia edustava summa

- jos $i = 0$: muuttamaton menettely niiden hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi, joihin sovelletaan alkuperäisiä CO₂-vertailupäästöjä ilman mukautuksia, ja
- jos $i \geq 1$: kaikki 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut myöhemmät muutokset.

- V_{sg} on ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluvien valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä vuoden Y raportointikaudella
- $V_{sg,i}$ on valmistajan sellaisten ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluvien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä vuoden Y raportointikaudella, joiden hiilidioksidipäästöt on määritetty muutoksella i
- $rCO2_{sg,i}$ ovat
- jos $i = 0$: mukauttamattomat CO₂-vertailupäästöt
 - jos $i \geq 1$: CO₂-vertailupäästöt, jotka on määritetty ajoneuvojen alaryhmälle sg muutoksella i .”
-

LIITE II

”LIITE III

4 artiklassa tarkoitettujen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen normalisointi

1. Hiilidioksidipäästöjen normalisointi

Liitteessä I olevan 2.1 kohdan laskutoimitusten tekemiseksi raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen $CO2_{v,mp}$ arvot normalisoidaan seuraavasti:

$$CO2_{v,mp} = reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) + \Delta CO2cv_{v,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{N- ja O-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta})$$

Ensimmäisen vaiheen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen arvot $[[CO2p]]_{(v,mp)}$ normalisoidaan samalla menetelmällä ensimmäisen vaiheen ajoneuvojen parametrejä käyttäen.

jossa

$CO2_{v,mp}$ on raskaan hyötyajoneuvon v normalisoidut hiilidioksidipäästöt määritettynä käyttöprofiilille mp , jotka on otettava huomioon liitteessä I olevan 2.1 kohdan laskutoimituksessa

$reportCO2_{v,mp}$ on uuden raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km]
määritettynä käyttöprofiilille mp ja ilmoitettuna 13 a ja 13 b artiklan nojalla

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$ määritetään 3 kohdan mukaisesti

$\Delta CO2cv_{v,mp}$ määritetään 4 kohdan mukaisesti

$PL_{v,mp}$ on raskaan hyötyajoneuvon v hyötykuorma käyttöprofiilissa mp määritettynä
13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla

$PL_{sg,mp}$ on hyötykuorma ajoneuvojen alaryhmässä sg ja käyttöprofiilissa mp liitteessä I
olevan 2.5 kohdan mukaisesti

$PM_{v,mp}$ on raskaan hyötyajoneuvon v matkustajamassa käyttöprofiilissa mp
määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla

$PM_{sg,mp}$ on matkustajamassa ajoneuvojen alaryhmässä sg ja käyttöprofiilissa mp
liitteessä I olevan 2.5 kohdan mukaisesti

cCW_v on raskaan hyötyajoneuvon v ajokuntoisen painon korjaus 2 kohdan
mukaisesti.

2. Ajokuntoisen painon normalisointi

Raskaan hyötyajoneuvon kuljetushyöty kasvaa suuremman teknisesti sallitun hyötykuorman tai matkustajamäärän myötä, mutta teknisistä syistä johtuen kyseisten parametrien korkeammat arvot johtavat suurempaan ajokuntoiseen painoon ja siten suurempiin hiilidioksidipäästöihin, joten ajoneuvojen alaryhmään *sg* kuuluvan raskaan hyötyajoneuvon *v* ajokuntoiseen painoon sovelletaan seuraavaa korjausta sen hiilidioksidipäästöjen normalisoimiseksi 1 kohdan mukaisesti:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \quad (\text{N-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta})$$

$$cCW_v = 0 \quad (\text{O-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta})$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \quad (\text{M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta})$$

jossa

a_{sg} on raskaan hyötyajoneuvon *v* lineaarinen kerroin rekisteröintivuoden raportointikaudella määritettynä 2.1 kohdan mukaisesti

maxPL_v on ajoneuvon *v* suurin teknisesti sallittu hyötykuorma määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla

maxPN_v on raskaan hyötyajoneuvon *v* suurin teknisesti sallittu matkustajamäärä määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla

$maxPL_{sg}$ on ajoneuvon alaryhmän sg suurin teknisesti sallittu hyötykuorma määritettynä liitteessä I olevan 2.5 kohdan mukaisesti

$maxPN_{sg}$ on ajoneuvon alaryhmän sg suurin teknisesti sallittu matkustajamäärä määritettynä liitteessä I olevan 2.5 kohdan mukaisesti.

2.1. Normalisointiparametrien määrittäminen

Parametrit a_{sg} ja b_{sg} on määritettävä kullekin käyttöprofiilille kultakin raportointikaudelta arvojen CW_v ja $maxPL_v$ (N-luokan raskaat hyötyajoneuvot) tai $maxPN_v$ (M-luokan raskaat hyötyajoneuvot) korrelaation lineaarisella regressioanalyysillä. Kaikki ensirekisteröidyt ajoneuvojen alaryhmän sg raskaat hyötyajoneuvot v on otettava huomioon.

$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg}$ (N-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta)

$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg}$ M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta

jossa

CW_v on raskaan hyötyajoneuvon v ajokuntoinen paino määritettynä 13 a ja 13 b artiklan nojalla raportoitujen tietojen perusteella; jos saatavilla ei ole tarkkaa arvoa, se voidaan arvioida raskaan hyötyajoneuvon v korjatusta todellisesta massasta

$maxPL_v$ on raskaan hyötyajoneuvon v suurin teknisesti sallittu hyötykuorma
määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla

$maxPN_v$ on raskaan hyötyajoneuvon v suurin teknisesti sallittu matkustajamäärä
määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla.

3. Hiilidioksidipäästöjen muuttaminen ajoneuvon kokonaismassan muuttamisen jälkeen

Jos hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi raskaalle hyötyajoneuvolle osoitettavaa kokonaismassaa muutetaan jälkikäteen, raskaalle hyötyajoneuvolle v käyttöprofiilissa mp määritettävien hiilidioksidipäästöjen jälkikäteen tehtävä muutos määritetään seuraavalla lineaarisella approksimaatiolla:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m \cdot (CO2_{v,r} - CO2_{v,l}) / (Mr - Ml)$$

jossa:

m on hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi raskaalle hyötyajoneuvolle v osoitetun kokonaismassan muutos

$CO2_{v,r}$ on raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] ilman massan muutosta, määritettynä samalle käyttöprofiilille mp , edustavassa kuormituksessa

$CO_{2v,l}$	on raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] ilman massan muutosta, määritettynä samalle käyttöprofiilille mp , edustavassa kuormituksessa
Mr	ajoneuvon simuloitu kokonaismassa ilman massan muutosta, määritettynä samalle käyttöprofiilille mp , edustavassa kuormituksessa
Ml	ajoneuvon simuloitu kokonaismassa ilman massan muutosta, määritettynä samalle käyttöprofiilille mp , alhaisessa kuormituksessa.

4. Eri rahtimäärien normalisointi

Samaan ajoneuvojen alaryhmään kuuluvilla O-luokan raskailla hyötyajoneuvoilla on erilaiset rahtimäärät. Raskaan hyötyajoneuvon kuljetushyöty kasvaa rahtimäärän kasvaessa, mutta teknisistä syistä johtuen tästä aiheutuu suuremmat hiilidioksidipäästöt, joten ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluvan raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöihin sovelletaan seuraavaa korjausta:

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

jossa

$a_{sg,mp}$	on raskaan hyötyajoneuvon v lineaarinen kerroin rekisteröintivuoden raportointikaudella määritettynä 4.1 kohdan mukaisesti
CV_v	on raskaan hyötyajoneuvon v rahtimäärä määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla.

Cv_{sg} on raskaan hyötyajoneuvon alaryhmän sg rahtimäärä määritettynä liitteessä I olevan 2.5 kohdan mukaisesti.

N- ja M-luokan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta hiilidioksidipäästöjen korjaus $\Delta CO2cv_{v,mp}$ on 0.

4.1. Normalisointiparametrien määrittäminen

Parametrit $a_{sg,mp}$ ja $b_{sg,mp}$ on määritettävä kullekin käyttöprofiilille kultakin raportointikaudelta arvojen [$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)$] ja CV_v korrelaation lineaarisella regressioanalyysillä. Kaikki ensirekisteröidyt ajoneuvojen alaryhmän sg raskaat hyötyajoneuvot v on otettava huomioon.

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

jossa

CV_v on raskaan hyötyajoneuvon v rahtimäärä määritettynä 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti raportoitujen tietojen nojalla.

$reportCO2_{v,mp}$, $\Delta CO2_{v,mp}(m)$ määritetään 1 kohdan mukaisesti.

LIITE IV

13 a ja 13 b artiklan nojalla seurattavia ja raportoitavia tietoja koskevat säännöt

A OSA: TIEDOT, JOITA JÄSENVALTIOIDEN ON SEURATTAVA JA JOISTA NIIDEN ON RAPORTOITAVA

- a) kaikkien 2 artiklassa tarkoitettujen jonkin jäsenvaltion alueella rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen valmistenumerot;
- b) valmistajan nimi;
- c) merkki (valmistajan toiminimi);
- d) korityypin koodi, sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 38, mukaan lukien soveltuvissa tapauksissa asetuksen (EU) 2018/858 liitteen I lisäyksessä 2 tarkoitettut täydennysnumerot;
- e) kun kyseessä ovat 2 artiklan ensimmäisen kohdan a tai b alakohdassa tarkoitettut raskaat hyötyajoneuvot, vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdissa 23, 23.1 ja 26 esitetyt voimalaitetta koskevat tiedot;
- f) raskaan hyötyajoneuvon suurin nopeus sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 29;

- g) valmistusvaihe sellaisena kuin se on määritetty komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683¹ liitteessä VIII olevan 2 kohdan mukaisesti valitussa vaatimustenmukaisuustodistuksen mallissa;
- h) ajoneuvoluokka sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 0.4;
- i) akselien lukumäärä sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 1;
- j) suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 16.1;
- k) valmistajan kirjanpitoliedoston kryptografinen hash-tunniste sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 49.1; kun kyseessä ovat 30 päivään kesäkuuta 2025 mennessä rekisteröidyt ajoneuvot, voidaan antaa vain kryptografisen hash-tunnisteen ensimmäiset 8 merkkiä;
- l) hiilidioksidipäästöt sellaisena kuin ne on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 49.5;
- m) keskimääräinen hyötykuorman arvo sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 49.6;
- n) rekisteröintipäivä;
- o) yhdistelmän suurin teknisesti sallittu massa N3-luokan raskaalle hyötyajoneuville, joka on 3 artiklan 25 alakohdassa tarkoitettussa erittäin raskaassa yhdistelmässä, sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 16.4 tai ajoneuvon yksittäishyväksyntätodistuksessa;

¹ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/683, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 panemisesta täytäntöön siltä osin kuin kyse on moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntään ja markkinavalvontaan sovellettavista hallinnollisista vaatimuksista (EUVL L 163, 26.5.2020, s. 1).

- p) erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen nimitys sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 51;
- q) vetoakselien lukumäärä sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 3;
- r) asetuksen (EU) 2018/858 2 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaisesti hyväksytyjen raskaiden hyötyajoneuvojen osalta tieto siitä, että raskas hyötyajoneuvo on suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu väestönsuojelun, palolaitosten tai yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien käyttöön;
- s) väestönsuojelun, palolaitosten tai yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien käyttöön rekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen osalta vahvistus siitä, että ajoneuvo on rekisteröity väestönsuojelun, palolaitoksen tai yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien käyttöön ja että se täyttää tämän asetuksen 3 a artiklan 5 kohdassa säädetyt edellytykset. Kaikkien raskaiden hyötyajoneuvojen, myös yksittäishyväksytyjen raskaiden hyötyajoneuvojen, osalta vastaavat tiedot ovat EU-vaatimustenmukaisuustodistuksessa tai ajoneuvon EU-yksittäishyväksyntätodistuksessa tai kansallisessa yksittäishyväksyntätodistuksessa täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2020/683 vahvistettujen mallien mukaisesti ilmoitettavat tiedot riippumatta asetuksen (EU) 2018/858 45 artiklan 1 kohdan nojalla sovellettavista kansallisista poikkeuksista.

B OSA: TIEDOT, JOTKA VALMISTAJIEN JA MUIDEN TAHOJEN ON RAPORTOITAVA

Kunkin ilmoittajan on tämän asetuksen 13 b artiklan mukaisesti raportoitava seuraavat tiedot niistä raskaista hyötyajoneuvoista, joista sen on asetuksen (EU) 2017/2400 ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 säännösten mukaisesti laadittava valmistajan kirjanpitolomake (MRF) tai ajoneuvotietolomake (VIF).

Liitteessä IV olevan A osan p ja q alakohdassa tarkoitettujen raskaiden hyötyajoneuvojen osalta 7 a artiklassa tarkoitettun valmistajan on myös ilmoitettava komissiolle 2 artiklan 4 ja 5 kohdan mukaisesti, jos raskaista hyötyajoneuvoa, joka muutoin vapautettaisiin 3 a artiklassa säädetystä velvoitteista, ei vapauteta kyseisistä velvoitteista.

Ajoneuvoluokka/ ajoneuvojen alaryhmät	Ilmoittajat			
	Ensimmäisen vaiheen ajoneuvon valmistaja ⁽¹⁾	Välivaiheen ajoneuvon valmistaja ⁽²⁾	Ajoneuvon valmistaja ⁽³⁾⁽⁶⁾	Nimetty tutkimuslaitos ⁽⁸⁾
N / kaikki	Ei sovelleta	Ei sovelleta	– MRF ⁽⁴⁾ – Lisätiedot*	Ei sovelleta
M / kaikki	– VIF ⁽⁵⁾ – MRF ⁽⁴⁾ – Lisätiedot* ensimmäisen vaiheen ajoneuvon osalta	Ei sovelleta	– VIF ⁽⁵⁾ – MRF ⁽⁴⁾ – Lisätiedot* valmiin tai valmistuneen ajoneuvon osalta	Ei sovelleta
O / kaikki	Ei sovelleta	Ei sovelleta	– MRF ⁽⁷⁾ – Lisätiedot*	– MRF ⁽⁷⁾ – Lisätiedot*

- (1) Asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 29 alakohta.
 (2) Asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 31 alakohta.
 (3) Asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 4 a alakohta.
 (4) Valmistajan kirjanpitoliedosto (MRF), asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 23 alakohta.
 (5) Ajoneuvotietolomake (VIF), asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 25 alakohta.
 (6) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 2 artiklan 5 alakohta.
 (7) Valmistajan kirjanpitoliedosto (MRF), täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 2 artiklan 9 alakohta.
 (8) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 8 artiklan 6 ja 7 kohta.
 * Lisätiedot:

Nro	Seurantaparametri	Lähde	Ajoneuvoluokat, joihin seurantaparametrejä sovelletaan
15	Merkki (valmistajan kaupp nimi)		Kaikki
24	Voimansiirron valmistajan nimi ja osoite	Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen VI lisäyksessä 1 vahvistettu komponentin, erillisen teknisen yksikön tai järjestelmän sertifi kaatin malli, kohta 0.4	N-luokka; M-luokka; ainoastaan ensimmäisen vaiheen ajoneuvo;
25	Merkki (voimansiirron valmistajan toiminimi)	Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen VI lisäyksessä 1 vahvistettu komponentin, erillisen teknisen yksikön tai järjestelmän sertifi kaatin malli, kohta 0.1	N-luokka; M-luokka; ainoastaan ensimmäisen vaiheen ajoneuvo;
32	Akselin valmistajan nimi ja osoite	Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen VII lisäyksessä 1 vahvistettu komponentin, erillisen teknisen yksikön tai järjestelmän sertifi kaatin malli, kohta 0.4	N-luokka; M-luokka; ainoastaan ensimmäisen vaiheen ajoneuvo; O-luokka;

Nro	Seurantaparametri	Lähde	Ajoneuvoluokat, joihin seurantaparametrejä sovelletaan
33	Merkki (akselin valmistajan toiminimi)	Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen VII lisäyksessä 1 vahvistettu komponentin, erillisen teknisen yksikön tai järjestelmän sertifikaatin malli, kohta 0.1	N-luokka; M-luokka; ainoastaan ensimmäisen vaiheen ajoneuvo; O-luokka;
39	Renkaiden valmistajan nimi ja osoite	Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen X lisäyksessä 1 vahvistettu komponentin, erillisen teknisen yksikön tai järjestelmän sertifikaatin malli, kohta 1	N-luokka; M-luokka; ainoastaan ensimmäisen vaiheen ajoneuvo; O-luokka;
40	Merkki (renkaiden valmistajan toiminimi)	Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen X lisäyksessä 1 vahvistettu komponentin, erillisen teknisen yksikön tai järjestelmän sertifikaatin malli, kohta 3	N-luokka; M-luokka; ainoastaan ensimmäisen vaiheen ajoneuvo; O-luokka;
72	Simulointivälineen käyttöluvan numero		Kaikki
75	Moottorin CO ₂ -massapäästöjen WHTC-testi (8) (g/kWh)	Komission asetuksen (EU) N:o 582/2011 ² liitteen I lisäyksen 5 lisäyksessä oleva 1.4.2 kohta tai liitteen I lisäyksen 7 lisäyksessä oleva 1.4.2 kohta sen mukaan, kumpaa sovelletaan	N-luokka; M-luokka; ainoastaan ensimmäisen vaiheen ajoneuvo;

² Komission asetus (EU) N:o 582/2011, annettu 25 päivänä toukokuuta 2011, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY liitteiden I ja III muuttamisesta (EUVL L 167, 25.6.2011, s. 1).

Nro	Seurantaparametri	Lähde	Ajoneuvoluokat, joihin seurantaparametrejä sovelletaan
76	Moottorin polttoaineenkulutuksen WHTC-testi (g/kWh)	Asetuksen (EU) N:o 582/2011 liitteen I lisäyksen 5 lisäyksessä oleva 1.4.2 kohta tai liitteen I lisäyksen 7 lisäyksessä oleva 1.4.2 kohta sen mukaan, kumpaa sovelletaan	N-luokka; M-luokka; ainoastaan ensimmäisen vaiheen ajoneuvo;
77	Moottorin CO ₂ -massapäästöjen WHSC-testi (9) (g/kWh)	Asetuksen (EU) N:o 582/2011 liitteen I lisäyksen 5 lisäyksessä oleva 1.4.1 kohta tai liitteen I lisäyksen 7 lisäyksessä oleva 1.4.1 kohta sen mukaan, kumpaa sovelletaan	N-luokka; M-luokka; ainoastaan ensimmäisen vaiheen ajoneuvo;
78	Moottorin polttoaineenkulutuksen WHSC-testi (g/kWh)	Asetuksen (EU) N:o 582/2011 liitteen I lisäyksen 5 lisäyksessä oleva 1.4.1 kohta tai liitteen I lisäyksen 7 lisäyksessä oleva 1.4.1 kohta sen mukaan, kumpaa sovelletaan	N-luokka; M-luokka; ainoastaan ensimmäisen vaiheen ajoneuvo;
101	Raskaista hyötyajoneuvoista, joiden simulointipäivä on 1. heinäkuuta 2020 tai sen jälkeen, moottorin tyyppihyväksyntänumero	Asetuksen (EU) N:o 582/2011 liitteen I lisäyksen 5, 6 tai 7 lisäyksessä oleva 1.2.1 kohta sen mukaan, mitä lisäystä sovelletaan	N-luokka; M-luokka; ainoastaan ensimmäisen vaiheen ajoneuvo;
102	Ajoneuvoista, joiden simulointipäivä on 1. heinäkuuta 2021 tai sen jälkeen, pilkulla erotetut arvot sisältävä tiedosto, jolla on sama nimi kuin työtiedostolla, jonka tiedostopääte on.vsum ja joka sisältää koostetut tulokset kunkin simuloidun käyttöprofiilin ja hyötykuorman osalta	Tiedosto, joka on tuotettu asetuksen (EU) 2017/2400 5 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettulla simulointivälineellä sen graafisessa käyttöliittymäversiossa	Kaikki

C OSA: ILMANVASTUSARVON (CDXA) VAIHTELUVÄLIT 13 c ARTIKLAN MUKAISTA JULKISTAMISTA VARTEN

Julkistaessaan 23 kohdassa määritellyn CdxA-arvon 13 c artiklan mukaisesti komissio käyttää vaihteluvälejä, jotka on määritelty seuraavassa kunkin CdxA-arvon vaihteluvälin sisältävässä taulukossa:

Vaihteluväli	CdxA:n arvo [m ²]	
	Min CdxA (CdxA $\geq$ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21

Vaihteluväli	CdxA:n arvo [m ²]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

LIITE V

13 a – 13 c artiklassa tarkoitettu tietojen raportointi ja hallinta

1. JÄSENVALTIOIDEN SUORITTAMA RAPORTOINTI

- 1.1. Toimivaltaisen viranomaisen yhteyspisteen on toimitettava liitteessä IV olevassa A osassa määritetyt tiedot 13 a artiklan mukaisesti sähköisin keinoin Euroopan ympäristökeskukselle.

Yhteyspisteen on ilmoitettava komissiolle ja Euroopan ympäristökeskukselle siitä, että tiedot on siirretty, seuraaviin sähköpostiosoitteisiin:

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

sekä

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. VALMISTAJIEN SUORITTAMA RAPORTOINTI

2.1. Valmistajien on ilmoitettava komissiolle viipymättä seuraavat tiedot:

- a) vaatimustenmukaisuustodistuksessa tai yksittäishyväksyntätodistuksessa esitetty valmistajan nimi;
- b) valmistajatunnus (WMI), sellaisena kuin se määritetään komission asetuksessa (EU) N:o 19/2011³, ja jota käytetään markkinoille saatettavien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen valmistenumeroissa;
- c) yhteyspiste, joka on vastuussa tietojen lataamisesta Euroopan ympäristökeskukselle.

Niiden on ilmoitettava komissiolle viipymättä muutoksista näihin tietoihin.

Nämä ilmoitukset on lähetettävä 1.1 kohdassa tarkoitettuihin osoitteisiin.

2.2. Valmistajan yhteyspisteen on toimitettava liitteessä I olevassa B osan 2 kohdassa määritetyt tiedot 13 b artiklan mukaisesti sähköisin keinoin Euroopan ympäristökeskukselle.

Yhteyspisteen on ilmoitettava komissiolle ja Euroopan ympäristökeskukselle siitä, että tiedot on siirretty, tämän liitteen 1.1 kohdassa tarkoitettuihin sähköpostiosoitteisiin.

³ Komission asetus (EU) N:o 19/2011, annettu 11 päivänä tammikuuta 2011, valmistajan lakisääteisten kilpien tyyppihyväksyntävaatimuksista ja moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen valmistenumeroista ja moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta (EUVL L 8, 12.1.2011, s. 1).

3. TIETOJEN KÄSITTELY

3.1. Euroopan ympäristökeskuksen on käsiteltävä 1.1 ja 2.2 kohdan mukaisesti siirretyt tiedot ja tallennettava käsitellyt tiedot rekisteriin.

3.2. Edeltävällä raportointikaudella rekisteröityjä raskaita hyötyajoneuvoja koskevat ja rekisteriin tallennetut tiedot on julkistettava viimeistään 30 päivänä huhtikuuta kunakin vuonna lukuun ottamatta seuraavia tietoja:

- 3.2.1. ajoneuvon valmistenumero
- 3.2.2. voimansiirron valmistajan nimi ja osoite
- 3.2.3. merkki (voimansiirron valmistajan toiminimi)
- 3.2.4. akselin valmistajan nimi ja osoite
- 3.2.5. merkki (akselin valmistajan toiminimi)
- 3.2.6. renkaiden valmistajan nimi ja osoite
- 3.2.7. merkki (renkaiden valmistajan toiminimi)
- 3.2.8. moottorin malli
- 3.2.9. vaihteiston malli
- 3.2.10. hidastimen malli

- 3.2.11. momentinmuuntimen malli
 - 3.2.12. kulmavälityksen malli
 - 3.2.13. akselimalli
 - 3.2.14. ilmanvastusmalli
 - 3.2.15. pilkulla erotetut arvot sisältävä tiedosto, jolla on sama nimi kuin työtiedostolla, jonka tiedostopääte on.vsum ja joka sisältää koostetut tulokset kunkin simuloidun käyttöprofiilin ja hyötykuorman osalta.
- 3.3. Jos toimivaltainen viranomainen tai valmistajat havaitsevat virheitä toimitetuissa tiedoissa, niiden on viipymättä ilmoitettava niistä komissiolle ja Euroopan ympäristökeskukselle toimittamalla virheilmoitus ympäristökeskukselle sekä lähettämällä sähköposti 1.1 kohdassa tarkoitettuihin osoitteisiin.
- 3.4. Komissio varmistaa Euroopan ympäristökeskuksen avulla ilmoitetut virheet ja korjaa tarvittaessa tiedot rekisterissä.
- 3.5. Komissio asettaa Euroopan ympäristökeskuksen avulla saataville sähköiset mallit 1.1 ja 2.2 kohdassa tarkoitettua tietojen toimittamista varten hyvissä ajoin ennen tietojen toimittamisen määräaikoja.

LIITE VI

VASTAAVUUSTAULUKKO

Asetus (EU) 2018/956	Tämä aset
1 artikla	1 artiklan 2 kohta
2 artikla	2 artikla
3 artikla	3 artikla
4 artikla	13 a artikla
5 artikla	13 b artikla
6 artikla	13 c artikla
7 artikla	13 d artikla
8 artikla	13 e artikla
9 artikla	13 f artikla
10 artikla	–
11 artikla	14 artikla
12 artikla	16 artikla
13 artikla	17 artikla
14 artikla	–
LIITE I	LIITE IV
LIITE II	LIITE V”.”