2024/1610

6.6.2024

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) 2024/1610,

14. mai 2024,

millega muudetakse määrust (EL) 2019/1242 seoses uute raskeveokite CO_2-heite normide karmistamisega ja aruandluskohustuste lõimimisega, muudetakse määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) 2018/956

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ([1]),

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ([2])

ning arvestades järgmist:

(1) Kliima- ja keskkonnaprobleemide lahendamine ning 12. detsembril 2015 ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kliimakokkuleppe ([3]) eesmärkide saavutamine on keskse kohal komisjoni 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“. Võttes arvesse COVID-19 pandeemia väga tugevat mõju liidu kodanike tervisele ja majanduslikule heaolule ning Venemaa Ukraina-vastast agressioonisõda, on Euroopa rohelise kokkuleppe vajalikkus ja väärtus üksnes kasvanud.

(2) Euroopa rohelises kokkuleppes on esitatud ulatuslikud üksteist vastastikku tugevdavad meetmed ja algatused, mille eesmärk on saavutada liidus 2050. aastaks kliimaneutraalsus, ning uus majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Samuti on selle eesmärk kaitsta, säilitada ja suurendada liidu looduskapitali ning kaitsta kodanike tervist ja heaolu keskkonnaga seotud ohtude ja mõju eest. Samal ajal mõjutab see üleminek naisi ja mehi erinevalt ning avaldab eriti suurt mõju teatavatele ebasoodsas olukorras olevatele ja vähekaitstud rühmadele, nagu väikese sissetulekuga leibkonnad ja isikud ning eakamad, puuetega ja rassilise või etnilise vähemuse taustaga inimesed. Seepärast tuleb tagada, et üleminek oleks õiglane ja kaasav, nii et kedagi ei jäetaks kõrvale.

(3) Pärast õigusaktide paketi „Eesmärk 55“ kõigi oluliste osade vastuvõtmist Euroopa Parlamendi ja nõukogu poolt komisjoni 2021. aasta juuli ettepaneku alusel esitas liit 2023. aasta oktoobris ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni konverentsile liidu ja selle liikmesriikide ajakohastatud riiklikult kindlaksmääratud panuse, millega ta kinnitas, et liit vähendab oma kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.

(4) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1119 ([4]) vastuvõtmisega sätestas liit seadusandlikus aktis eesmärgi saavutada liidus hiljemalt 2050. aastaks kogu majanduses kliimaneutraalsus ning eesmärgi saavutada seejärel negatiivsed heitkogused. Kõnealuse määrusega kehtestatakse ka liidu jaoks siduv eesmärk vähendada liidusisest kasvuhoonegaaside netoheidet (heide pärast sidumise mahaarvamist) 2030. aastaks vähemalt 55 %

([1]) ELT C 349, 29.9.2023, lk 134.
([2]) Euroopa Parlamendi 10. aprilli 2024. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 7. mai 2024. aasta otsus.
([3]) ELT L 282, 19.10.2016, lk 4.
([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

võrreldes 1990. aasta tasemega. Samuti luuakse sellega liidu kliimaalaste vahe-eesmärkide kehtestamise ja ajavahemikuks 2030–2050 liidu kavandatava indikatiivse kasvuhoonegaaside eelarve avaldamise raamistik.

(5) Kõik majandussektorid, sealhulgas maanteetranspordisektor, peaksid heite vähendamisele kaasa aitama. Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ on esitatud Euroopa transpordi kestliku ja aruka tuleviku tegevuskava koos tegevuskavaga, mille eesmärk on vähendada transpordisektori heidet 2050. aastaks 90 %. Raskeveokid tekitavad praegu üle veerandi liidu maanteetranspordi kasvuhoonegaaside heitest ja üle 6 % liidu kasvuhoonegaaside koguheitest.

(6) Komisjoni 2021. aastal esitatud õigusaktide paketi „Eesmärk 55“ siht on viia ellu kasvuhoonegaaside heite vähendamise 2030. aasta eesmärk. See hõlmab mitmesuguseid poliitikavaldkondi. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1242 ([5]) läbivaatamine on kõnealuse seadusandliku paketi lahutamatu osa.

(7) Komisjon esitas oma 18. mai 2022. aasta teatises „REPowerEU“ kava, mille eesmärk on muuta liit aegsasti enne käesoleva kümnendi lõppu sõltumatuks Venemaa fossiilkütustest. Teatises rõhutab komisjon muu hulgas seda, kui oluline on veelgi suurendada tõhusust ja vähendada fossiilkütuste kasutamist transpordisektoris, kus on fossiilkütuste asendamiseks võimalik kombineerida elektrifitseerimist ja taastuvallikatest toodetud vesiniku kasutamist.

(8) Selleks et aidata vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega ja järgida seejuures energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet, on vaja karmistada määruses (EL) 2019/1242 raskeveokitele sätestatud CO_2-heite vähendamise nõudeid. Samuti tuleb ette näha selge kava raskeveokisektori heite edasiseks vähendamiseks pärast 2030. aastat, et aidata saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsuse eesmärk.

(9) Rangemad CO_2-heite vähendamise nõuded peaksid soodustama liidu turul heiteta raskeveokite järjest suuremat kasutuselevõttu, mis on kasulik kasutajatele ja kodanikele õhukvaliteedi ja energiasäästu seisukohast ning millega tagatakse autotööstuse väärtusahelas jätkuv innovatsioon ja sellega seotud kvaliteetsed töökohad. Heiteta raskeveokite hulka kuuluvad praegu akutoitega elektrisõidukid ning kütuseelemendiga ja muud vesinikkütusega sõidukid, sealjuures jätkub uuendusliku tehnoloogia väljatöötamine.

(10) Uutele raskeveokitele tuleks alates 2030. aastast kehtestada uued rangemad CO_2-heite vähendamise sihttasemed. Need sihttasemed tuleks kehtestada tasemel, mis annab tugeva signaali liidu turul heiteta raskeveokite kasutuselevõtu kiirendamiseks, stimuleerib kulutõhusalt heiteta tehnoloogia valdkonnas innovatsiooni, annab vajaliku signaali laadimis- ja tankimistaristu kiiremaks kasutuselevõtuks kogu liidus, tagab liidu tööstuse pikaajalise konkurentsivõime maailmaturul ning aitab vähendada transpordiettevõtjate tegevuskulusid, tagades samal ajal, et liit täidab oma kliimaeesmärgid ja eesmärgi vähendada õhusaastet.

(11) Õhusaaste on eriti terav probleem linnades ning mõjutab miljonite Euroopa kodanike tervist. Transport on linnade üks peamisi õhusaasteallikaid. Heiteta raskeveokite kiirendatud kasutuselevõtt rangemate CO_2-heite vähendamise nõuete kaudu aitab leevendada ka linnade õhusaaste probleemi.

(12) Komisjoni 5. mai 2021. aasta teatise „2020. aasta uue tööstusstrateegia ajakohastamine: ehitame üles tugevama ühtse turu, et Euroopa saaks taastuda“ eesmärk on saavutada rohe- ja digipöörde üleminekukava koostamine koostöös tööstussektori, avaliku sektori asutuste, sotsiaalpartnerite ja muude sidusrühmadega. Seega töötatakse autotööstuse väärtusahelas toimuva üleminekuga seoses välja üleminekukava liikuvuse ökosüsteemi jaoks. Üleminekukavas pööratakse erilist tähelepanu autotööstuse tarneahelas tegutsevatele väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele ning sotsiaalpartneritega konsulteerimisele, sealhulgas liikmesriikide tasandil. Samuti tuginetakse selles Euroopa oskuste tegevuskavale, sealhulgas sellistele algatustele nagu oskuste pakt, et kaasata erasektor ja muud sidusrühmad rohe- ja digipöördega seonduvasse Euroopa tööjõu täiendus- ja ümberõppesse, ning

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO_2-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

talendiotsingumehhanismile, mis on osa ELi piirkondades talentide rakendamist käsitlevast algatusest. Üleminekukavas käsitletakse ka asjakohaseid Euroopa ja riikliku tasandi meetmeid ja stiimuleid, et edendada heiteta sõidukite taskukohasust. Näiteks võib see sisaldada võimalust, et liikmesriigid saavad kasutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/955 ([6]) loodud kliimameetmete sotsiaalfondi (edaspidi „kliimameetmete sotsiaalfond“), et aidata mikroettevõtjatel soetada heiteta raskeveokeid. Erilist tähelepanu tuleks pöörata ka mõjule, mida see üleminek avaldab väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele (VKEd) kogu tarneahelas. Komisjoni 1. veebruari 2023. aasta teatise „Rohelise kokkuleppe tööstuskava kliimaneutraalsuse ajastuks“ eesmärk on edendada Euroopa nullnetotööstuse konkurentsivõimet ja toetada kiiret üleminekut kliimaneutraalsusele. Selle kavaga tahetakse luua keskkond, mis aitaks paremini suurendada liidu võimsust luua nullnetotehnoloogiaid ja asjakohaseid tooteid, mis on vajalikud liidu ambitsioonikate kliimaeesmärkide saavutamiseks. Sotsiaalselt õiglase ja tulemusliku ülemineku jaoks on väga oluline koolituse ja ümberõppe kättesaadavus paljudes sektorites, kus tuleb teha põhjalikke muudatusi, sealhulgas raskeveokite ning laadimise ja tankimisega seotud sektorites. Investeerimine tulemuslikuks üleminekuks vajalikesse oskustesse on ühine kohustus. Töötajatele ja tööotsijatele peaksid olema kättesaadavad ümber- ja täiendusõppe võimalused ning nendes õpitegevustes osalemist tuleks toetada. Liikmesriikidel soovitatakse suurendada investeerimist ümber- ja täiendusõppesse ning kaardistada ja analüüsida tööturu prognoositavaid muutusi.

(13) Koos algatustega, mille eesmärk on kiirendada üleminekut kestlikumatele transpordiliikidele, on raskeveokite CO_2-heite vähendamise nõuete karmistamine ning vajaliku laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtt raskeveokisektori CO_2-heite vähendamisel keskse tähtsusega. Käesolevas määruses sätestatud kogu liidu sõidukiparki hõlmavaid CO_2-heite vähendamise sihttasemeid täiendatakse laadimis- ja tankimistaristu nõuetega, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2023/1804 ([7]). Liidu rahastamisel on keskne tähtsus taristu kasutuselevõtul riikides. Sama oluline on ka elektriliste raskeveokite laadimistaristu kasutuselevõtt üldsusele ligipääsmatutes eravaldustes, näiteks eradepoodes ja logistikakeskustes, mis pakuvad üleöö ja sihtkohas toimuvat laadimist. Liikmesriigid peaksid läbivaadatud riiklike poliitikaraamistike kehtestamisel kaaluma meetmete võtmist, et tagada elektrilistele raskeveokitele asjakohase taristu olemasolu üleöö ja sihtkohas toimuva laadimise jaoks. Peale selle on asjakohane kaaluda, kuidas mõjutab käesolev määrus võimalusi kasutada liikmesriigis registreeritud uusi raskeveokeid väljaspool liitu, pidades silmas võimalikke taristupiiranguid kolmandates riikides.

(14) Komisjon lõi 2015. aastal pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL ([8]) vastuvõtmist säästva transpordi foorumi (edaspidi „foorum“). Foorum aitab komisjonil rakendada liidu meetmeid ja programme, mille eesmärk on edendada kestlike alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu. Pärast käesoleva määruse vastuvõtmist tagab komisjon, et foorum toetab laadimis- ja tankimistaristu tulemuslikku ja kulutõhusat kasutuselevõttu, mis on vajalik raskeveokite rangemate CO_2-heite vähendamise nõuete täitmiseks, ning et foorum annab teavet määruse (EL) 2023/1804 artikli 24 lõikes 2 osutatud läbivaatamise jaoks, et kõnealuses määruses sätestatud eesmärgid oleksid kooskõlas käesoleva määruse eesmärkidega.

(15) Kliimaneutraalsusele üleminek nõuab märkimisväärset investeerimist elektrivõrku, sealhulgas selle võimsuse ja toimekindluse parandamiseks, energia paremaks salvestamiseks ning täiendavate ühenduste loomiseks. Pidades silmas käesoleva määrusega raskeveokitele 2030. aastaks kehtestatud CO_2-heite vähendamise sihttasemeid, on heiteta raskeveokite osakaal kõigist teedel liikuvatest raskeveokitest ning sektori elektritarbimine endiselt piiratud. Seega on endiselt piiratud ka sellega seotud mõju elektrivõrgule.

(16) Kuigi rangemad CO_2-heite vähendamise sihttasemed kiirendavad heiteta raskeveokite kasutuselevõttu, moodustavad märkimisväärse osa kõigist teedel liikuvatest raskeveokitest ka edaspidi sisepõlemismootoriga sõidukid. Selleks et see osa sõidukipargist aitaks kaasa liidu kliimaeesmärkide saavutamisele, on oluline edasine innovatsioon ja kestlike taastuvkütuste kiirendatud kasutuselevõtt. Kehtivad liidu poliitikameetmed ja õigusaktid, eelkõige Euroopa

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

([7]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (ELT L 234, 22.9.2023, lk 1).

([8]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2018/2001 ([9]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ ([10]) loodud ELi heitkogustega kauplemise süsteem, edendavad transpordikütuste CO_2-heite vähendamist, et lõpetada järk-järgult fossiilkütuste kasutamine. Komisjon peaks edasi arendama täiustatud biokütuste ja biogaasi ja muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütuste kasutamise stiimulite sidusat raamistikku. Raamistikus tuleks liidu kliimaeesmärkide saavutamiseks tehtavate üldiste pingutuste raames käsitleda terviklikul viisil kasutuselevõtu ja tarnimise takistusi, võttes arvesse majandussektorite nõudlust. Tuginedes kavas „RePowerEU“ biometaanile seatud eesmärkidele, peaks komisjon käsitlema ka seda, kuidas biometaani tootmise suurendamine liidus võib aidata kaasa majanduse, sealhulgas transpordisektori CO_2-heite vähendamisele.

(17) Pärast sidusrühmadega konsulteerimist hindab komisjon ühe aasta jooksul alates käesoleva määruse jõustumisest sellise metoodika rolli, mida kasutatakse üksnes CO_2-neutraalsetel kütustel töötavate raskeveokite registreerimisel kooskõlas liidu õiguse ja liidu kliimaneutraalsuse eesmärgiga.

(18) Tootjatele tuleks jätkuvalt võimaldada piisavat paindlikkust oma raskeveokipargi järkjärgulisel kohandamisel, et tagada üleminek heiteta raskeveokitele kulutõhusal viisil. Seepärast on asjakohane jätkata sihttasemete tõstmist viieaastaste etappide kaupa.

(19) Kuna kogu raskeveokipargi struktuur on heterogeenne, ei ole võimalik täielikult prognoosida, kas tehnoloogiline areng on piisavalt kiire tagamaks, et heiteta väljalasketoru tehnoloogia on elujõuline valik kõigi nišikasutuste puhul. See võib hõlmata raskeveokeid, mida kasutatakse kriitilise tähtsusega turva- ja ohutusrakendustes, mida heiteta väljalasketoru tehnoloogiaga teostada ei saa. Sellised sõidukid peaksid kogu raskeveokipargist moodustama piiratud osa. Määruse (EL) 2019/1242 läbivaatamise raames peaks komisjon hindama võimalust kohaldada meetmeid selliste sõidukite CO_2-heite vähendamiseks.

(20) Nende sõidukite käesoleva määruse kohaste riigihankemenetluste puhul soovitatakse avaliku sektori hankijatel ja võrgustikusektori hankijatel tungivalt kasutada pakkumuste hindamise kriteeriumi või tehnilist kirjeldust, mis on seotud selliste toodete osakaaluga pakkumustes, mis on pärit WTO riigihankelepinguga mitteühinenud riikidest, kes ei ole sõlminud liiduga liidu hangetes osalemise norme sisaldavat vabakaubanduslepingut. Sellised kriteeriumid aitavad olulisel määral edendada heiteta linnabusside tarnimist Euroopa tööstuse poolt, tagada linnabusside kestlikud ja toimepidevad tarneahelad ning suurendada liidus tarnekindlust.

(21) Avaliku sektori ja võrgustikusektori hankijatel soovitatakse kasutada käesoleva määrusega hõlmatud riigihankemenetlustes pakkumuste hindamisel keskkonnakestlikkuse kriteeriumi pakkumuste hindamise kriteeriumina või tehnilise kirjeldusena. Ilma et see piiraks teatava tehnoloogia suhtes kohaldatavate liidu õigusaktide, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1542 ([11]) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisainiõuete sätestamise raamistik, kohaldamist, peaks avaliku sektori ja võrgustikusektori hankijatel olema käesoleva määruse alusel hangitud linnabusside keskkonnakestlikkuse hindamisel võimalik võtta arvesse mitmesuguseid kliimat ja keskkonda mõjutavaid aspekte. Need aspektid võivad näiteks hõlmata lahenduse vastupidavust ja usaldusväärsust; parandatavust ja hooldatavust; ringlussevõtu lihtsust ja kvaliteeti; ainete kasutamist; energia, vee ja muude ressursside tarbimist toote olelusringi ühes või enamas etapis; kasutatud komponentide uuesti kasutamist; toote keskkonnajalajälge ja selle olelusringi keskkonnamõju ning tekitatud jäätmete kogust.

(22) Tulenevalt kogu liidu sõidukiparki hõlmavate CO_2-heite vähendamise sihttasemete tõstmisest alates 2030. aastast peavad tootjad tooma liidu turule oluliselt rohkem heiteta raskeveokeid. Seepärast ei täidaks heiteta ja vähese heitega raskeveokite kasutuselevõttu stimuleeriv mehhanism enam oma algset eesmärki ja ohustaks määruse (EL) 2019/1242 tulemuslikkust. Seega tuleks kõnealune mehhanism alates 2030. aastast kaotada.

([9]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

([10]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

([11]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2023. aasta määrus (EL) 2023/1542, mis käsitleb patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid, millega muudetakse direktiivi 2008/98/EÜ ja määrust (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/66/EÜ (ELT L 191, 28.7.2023, lk 1).

(23) Määruse (EL) 2019/1242 artikli 15 lõike 4 kohaselt hinnati võimalust suunata ülemäärase CO_2-heite eritasust saadav tulu sihtotstarbelisse fondi või asjakohasesse programmi ja jõuti järeldusele, et see suurendaks märkimisväärselt halduskoormust, kuid ei tooks üleminekuprotsessis autotööstusele otsest kasu. Seepärast tuleks ülemäärase CO_2-heite eritasust saadavat tulu jätkuvalt kajastada tuluna Euroopa Liidu üldeelarves, nagu on sätestatud määruse (EL) 2019/1242 artikli 8 lõikes 4.

(24) Määruse (EL) 2019/1242 reguleerimiseset tuleks laiendada nii, et see hõlmaks ka käesoleva määrusega määrusesse (EL) 2019/1242 lõimitud seire- ja aruandluskohustust.

(25) Määrust (EL) 2019/1242 tuleks muuta, nii et selle kohaldamisala oleks sama, mis Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/956 ([12]) kohaldamisala.

(26) Nende sõidukite puhul, mis ei kuulu sõidukite tüübikinnitust reguleerivate liidu õigusaktide kohaldamisalasse, näiteks põllumajandus- ja metsatraktorid, riigikaitses, sealhulgas relvajõududele kasutamiseks projekteeritud ja valmistatud sõidukid ning roomikmasinad, ei ole CO_2-heide kindlaks määratud. Seepärast ei pea need sõidukid vastama käesoleva määrusega kehtestatud CO_2-heite vähendamise sihttasemetele.

(27) Samuti tuleks käesoleva määrusega kehtestatud CO_2-heite vähendamise sihttaseme järgimise kohustuse suhtes teha erand selliste tsiviilkaitses, tuletõrjes ja korrakaitsejõududes kasutamiseks või kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks projekteeritud ja valmistatud või kohandatud raskeveokite puhul, millel oleks negatiivne mõju ohutusele ja keskkonnale ja mis on saanud vabatahtliku tüübikinnituse, et ei tekiks põhjust hoiduda selliste raskeveokite vabatahtlikust tüübikinnitusest, välja arvatud juhul, kui tootja taotleb vastupidist. Samuti peaks liikmesriikidel olema õigus teha erand käesoleva määrusega kehtestatud CO_2-heite vähendamise sihttaseme järgimise kohustusest nende raskeveokite puhul, mis ei ole spetsiaalselt projekteeritud tsiviilkaitses, tuletõrjes või korrakaitsejõududes kasutamiseks või kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks, kuid on selleks registreeritud, näiteks tavalised bussid, millega veetakse politseitöötajaid või kaitseväelasi; liikmesriik peaks kinnitama, et selline erand oleks kooskõlas avalike huvidega. Liikmesriikidel peaks olema õigus teha erand kõigi käesolevas määruses sätestatud normide järgimisest ka relvajõududes kasutamiseks registreeritud sõidukitele.

(28) Teatavate allrühmade raskeveokid, mis on saanud tüübikinnituse, kuid mille suhtes CO_2-heite vähendamine ei ole tehnilistel põhjustel veel kindlaks määratud, ei pea vastama käesolevas määruses sätestatud CO_2-heite vähendamise sihttasemetele. Sellised sõidukid on näiteks eriotstarbelised sõidukid, nagu liikurkraanad, mitmesuguseid hüdraulikaseadmeid kandvad sõidukid või erakorralisteks raskevedudeks ettenähtud sõidukid, maastikusõidukid, nagu teatavad kaevandamisel, metsa- ja põllutöödel kasutatavad raskeveokid, ning muud mittestandardse teljekonfiguratsiooniga raskeveokid, näiteks raskeveokid, millel on rohkem kui neli telge või rohkem kui kaks veotelge, väikebussid, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on väiksem või võrdne 7,5 tonniga, ja väikesed veoautod, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on väiksem või võrdne 5 tonniga. Komisjon peaks uurima selliste väikeste veoautode CO_2-heite kindlaksmääramise asjakohasust, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on väiksem või võrdne 5 tonniga vastavalt komisjoni määrusele (EL) 2017/2400 ([13]) (sõiduki energiakulu arvestamise vahendi simulatsioonid), võttes arvesse ka komisjoni määrust (EL) 2017/1151 ([14]).

(29) Kasutusele tuleks võtta teatavad määratlused, et ühtlustada määruse (EL) 2019/1242 terminoloogiat sõidukite tüübikinnitust käsitlevate õigusaktidega, eriti Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2018/858 ([15]) ja määrusega (EL) 2017/2400.

([12]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. juuni 2018. aasta määrus (EL) 2018/956 uute raskeveokite CO_2-heite ja kütusekulu seire ja aruandluse kohta (ELT L 173, 9.7.2018, lk 1).

([13]) Komisjoni 12. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2400, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite CO_2 heitkoguste ja kütusekulu kindlaksmääramisega ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EL) nr 582/2011 (ELT L 349, 29.12.2017, lk 1).

([14]) Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

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

(30) Seoses käesoleva määrusega kehtestatud raskeveokite ülekandmisega tootjate vahel ja erandi kehtestamisega raskeveokite väiketootjatele tuleks määrusesse (EL) 2019/1242 lisada termini „seotud tootjate rühm“ määratlus. See määratlus peaks järgima kergsõidukeid käsitlevas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/631 ([16]) kasutatud terminoloogiat.

(31) Seoses üksiktootjate kohustuste kindlaksmääramisega tuleks kogu liidu sõidukiparki hõlmavad uute raskeveokite pargi jaoks määratud CO_2-heite vähendamise sihttasemed teisendada selliste veokite allrühmade CO_2-eriheite sihttasemeteks, mis määratakse kindlaks nendesse kuuluvate raskeveokite tehniliste omaduste alusel.

(32) Kuna haagistega seotud CO_2-heitel on raskeveokite üldisele CO_2-heitele ja energiatarbimisele oluline mõju, tuleks kehtestada CO_2-heite vähendamise sihttasemed ka haagiste jaoks.

(33) Eriotstarbeliste veokite, näiteks prügikogumissõidukite, kallurite või betoonisegurautode CO_2-heide on VECTO alusel juba sertifitseeritud ning sõiduki tootjad ja liikmesriigid teevad selle suhtes seiret ja esitavad selle kohta aruandeid. Eriotstarbeliste veokite CO_2-heide moodustab ligikaudu 2 % raskeveokite heitest ja nende müük umbes 4 % raskeveokite kogumüügist. Kuna eriotstarbelisi veokeid kasutatakse peamiselt linnades, mõjutavad need ka linnade õhukvaliteeti. Seepärast ei peaks kuni 2029. aastani eriotstarbeliste veokite puhul erandina tootjate keskmist CO_2-eriheidet arvutama. Ajavahemikul 2030–2034 tuleks selles arvutuses arvesse võtta ainult heiteta eriotstarbelisi veokeid. Alates 2035. aastast tuleks neis arvutustes arvesse võtta kõiki eriotstarbelisi veokeid.

(34) Selleks et hõlbustada CO_2-heite vähendamise tehnoloogiaga varustatud haagiste arendamist ja võimaldada nende laialdast kasutamist, on hädavajalik kiiresti ajakohastada ja laiendada sellise tehnoloogia, eriti elektrifitseeritud haagiste tüübikinnitusraamistikku, muutes määrust (EL) 2018/858.

(35) 2022. aastal moodustasid heiteta linnabussid juba umbes veerandi kõigist liidus müüdavatest linnabussidest, kusjuures mõnes liikmesriigis oli see osakaal palju suurem. Kuna linnabussid on selleks tehniliselt valmis ning linnade õhukvaliteet vajab parandamist, tuleks kehtestada heiteta linnabusside kohustuslik minimaalne osakaal.

(36) Heiteta linnabusside kohustuslik minimaalne osakaal peaks kajastama ühiskondlikku vajadust taskukohase ühistranspordi järele, sealhulgas maapiirkondades. Tänu sellisele kohustusliku minimaalse osakaalu nõudele peaks suurenema heiteta linnabusside pakkumine, millel oleks omakorda positiivne mõju soetamismaksumusele nii ostuhinna kui ka heiteta linnabusside omamise kogukulude seisukohast, sest selliste linnabusside kasutamisega kaasneb kokkuhoid fossiilkütuste pealt. Linnabusside ühishange algatuse Clean Bus Europe Platform kaudu võib selliste busside soetamismaksumust veelgi vähendada ning liikmesriigid saavad kasutada kliimameetmete sotsiaalfondi, et toetada ebasoodsas olukorras olevaid elanikke soodsamate või tasuta ühistranspordipiletitega. Piirkondlike ja kaugbusside, sealhulgas maapiirkondades veoteenust osutavate busside suhtes kohaldatakse endiselt raskeveokitele kehtestatud CO_2-heite vähendamise sihttasemeid. Kliimameetmete sotsiaalfondist saadav toetus võiks katta maapiirkondade spetsiifilisi vajadusi ja ennetada määruse (EL) 2023/955 artikli 2 punktis 2 määratletud transpordivaesust, sest toetusega saaks tagada juurdepääsu taskukohasele ühistranspordile. Komisjon peaks kaaluma ka muid asjakohaseid meetmeid, et suurendada avaliku sektori asutuste nõudlust heiteta raskeveokite järele ja toetada seeläbi liidu kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamist.

(37) Kuna ettenähtud nõuete täitjana tuleks käsitada pigem äriettevõtjaid, mitte juriidilisi isikuid, tuleks majanduslikult seotud tootjatel teatavais piires lubada raskeveokeid üksteisele üle kanda, et pidada nende raskeveokite üle määruse (EL) 2019/1242 kohast arvestust.

(38) Selleks et edendada uue heiteta tehnoloogia väljatöötamist sellele spetsialiseerunud väikestes ja keskmise suurusega ettevõtjates, peaks olema võimalik heiteta raskeveokeid üle kanda ka selliste üksuste vahel, mis ei ole omavahel seotud.

([16]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO_2-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

(39) Sõiduki moderniseerimine heiteta sõidukiks seisneb sisepõlemismootori muutmises heiteta mootoriks või sõiduki muutmises heiteta sõidukiks. Selle keskkonnakasu tuleneb uute osade tootmata jätmisest ja sellega seotud materjalikasutusest. Sellel on ka majanduslik kasutegur, mis on seotud sõidukite parema taskukohasuse ja töökohtade loomise potentsiaaliga. Heiteta raskeveokiteks moderniseeritud raskeveokite kasutuselevõttu turul takistab aga asjaolu, et nende heakskiitmiseks puuduvad ühtlustatud tehnilised ja haldusnormid. Seepärast peaks komisjon kaaluma vajadust võimalike algatuste järele, millega soodustada selliste ühtlustatud normide väljatöötamist.

(40) Meetmed, millega suurendada suurte transpordiettevõtjate omanduses olevate või nende liisitud heiteta raskeveokite osakaalu, aitaksid suurendada heiteta raskeveokite müüki ja kiirendaksid üleminekut heiteta maanteetranspordile. Seepärast peaks komisjon analüüsima võimalikku vajadust algatuste järele, millega suurendada suurte transpordiettevõtjate omanduses olevate või nende liisitud heiteta raskeveokite osakaalu, ja nende algatuste mõju.

(41) Selleks et vältida nõuete täitmisest tulenevaid ebaproportsionaalselt suuri kulusid ning vähendada halduskoormust, tuleks raskeveokite väiketootjatele, kes vastavad teatavatele õiguslikele nõuetele, teha erand CO_2-heite vähendamise sihttaseme kohustuse täitmisest. Kuna nad peavad sellegipoolest täitma määruses (EL) 2019/1242 sätestatud aruandluskohustusi, on olemas nende ettevõtjate jaoks asjakohane kontrollimehhanism.

(42) Mitut aastat hõlmavate CO_2 arvestusühikute ja heitevõlgade kehtivat süsteemi tuleks pikendada 2039. aastani, kuna CO_2-heite vähendamise sihttasemed karmistuvad pärast 2030. aastat kuni 2040. aastani ning nõuavad tootjatelt tulevikku suunatud tehnilisi arendusi sellel ajavahemikul. Sellest hoolimata peaksid tootjad likvideerima kõik allesjäänud heitevõlad 2029., 2034. ja 2039. aastal. CO_2 arvestusühikud, mida ei kasutata seitsme aasta jooksul pärast nende omandamist, peaksid automaatselt aeguma.

(43) Määruses (EL) 2019/1242 tuleks iga sõidukikategooria puhul selgelt sätestada, kes on see tootja, kellele raskeveok tuleks omistada, ning võtta seejuures M-kategooria raskeveokite puhul arvesse eeskätt eri struktuure.

(44) Esitatud seireandmete kontrollimise normid peaksid hõlmama ka sellistes andmetes tagantjärele tehtud võimalikke vigade parandusi ja seda, kuidas komisjon peaks selliseid parandusi kogu liidu sõidukiparki hõlmavate CO_2-heite vähendamise sihttasemete rakendamisel käsitlema.

(45) CO_2-võrdlusheite hindamist tuleks muuta, et see hõlmaks ka hiljuti määruse (EL) 2019/1242 kohaldamisalasse lisatud veokite allrühmi.

(46) Määruse (EL) 2019/1242 rakendamise oluline eeltingimus on see, et tootjad ja liikmesriigid teevad seiret ja esitavad vastavad andmed. Määruse (EL) 2018/956 ühendamine määrusega (EL) 2019/1242 peaks looma sünergiat ja võimaldama tõlgendada sätteid, võttes arvesse mõlema määruse eesmärke.

(47) Määruse (EL) 2018/956 seiret ja aruandlust käsitlevate sätete ühendamisel määrusega (EL) 2019/1242 tuleks kasutada võimalust neid sätteid pisut muuta, võttes arvesse esimesel kahel määruse (EL) 2018/956 kohasel aruandlusperioodil saadud kogemust.

(48) Arvestades asjaolu, et CO_2-heite näitajaid ei määra enam kindlaks tootjad üksinda, tuleks raskeveokite CO_2-heite ja muude tehniliste andmete esitamise kohustust laiendada tootjatelt ka nendele üksustele, kes teevad kindlaks need näitajad kooskõlas määrusega (EL) 2017/2400 ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2022/1362 ([17]). Esitatavad andmed peavad sisaldama tootja arvepidamisfaili.

(49) Komisjonil tuleks lubada võtta arvesse tehnika arengut, kaubaveologistika väljakujunemist, näiteks mõnes liikmesriigis kasutatavaid eriti raskeid autoronge, käesoleva määruse kohaldamisest tulenevaid vajalikke kohandusi ja aluseks olevate tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide muudatusi, et tagada raskeveokipargi poolt CO_2-heite vähendamise sihttasemete saavutamisse antava panuse hindamiseks kasutatavate andmete suhtes kehtivate nõuete

([17]) Komisjoni 1. augusti 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/1362, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveohaagiste näitajate mõjuga mootorsõidukite CO_2 heitele, kütusekulule, energiatarbele ja heiteta sõiduulatusele ning millega muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2020/683 (ELT L 205, 5.8.2022, lk 145).

ning seire- ja aruandluskorra asjakohasus ka edaspidi, et uusi ja täiustatud CO_2-heite vähendamise tehnoloogiaid käsitlevad andmed ja teekatsetuste tulemuste andmed oleksid kättesaadavad, et õhutakistuse väärtuse vahemikud oleksid vastavuses teavitamise ja võrreldavuse eesmärgiga, ning täiendada haldustrahve käsitlevaid sätteid.

(50) Seepärast tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, millega muudetakse veokite allrühmade määratlemise kriteeriume, sealhulgas lisades eriti raskete autorongide vedukite allrühmi, ja eriotstarbeliste veokite kindlaksmääramise kriteeriume, ning käitamiskauguste kriteeriume eri tehnoloogiaga jõuseadmete puhul, kasutusotstarvete loetelu ja osatähtsust, kandevõimet, reisijate arvu, reisijate massi, suurimat tehniliselt lubatud kandevõimet, veokite allrühma suurimat tehniliselt lubatud reisijate arvu ja veoseruumi mahtu ning aastase läbisõidu väärtusi, muudetakse andmete suhtes kehtivaid nõudeid ja lisades esitatud seire ja aruandluse korda, täpsustatakse, milliseid andmeid liikmesriigid teekatsetuste tulemuste seire tarbeks esitavad, muudetakse õhutakistuse väärtuste vahemikke ning määratakse kindlaks tootjatele määratavate haldustrahvide kriteeriumid, arvutamine ja kogumise viis. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(51) Selleks et tagada määruse (EL) 2019/1242 ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses tüübikinnitusmenetluste ja ühiste tehniliste kirjeldustega, laadimis- ja tankimistaristu ning linnabusside tehnilise ja avatud koostalitlusvõimega füüsiliste ühenduste ja teabevahetuse osas. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ([18]).

(52) Määrus (EL) 2018/956 tuleks tunnistada kehtetuks selliste üleminekusätetega, mis võimaldavad käesoleva määruse jõustumise hetkel käimasoleva aruandlusperioodi lõpetada ja kogutud andmete järeltöötluse teha kõnealuse aruandlusperioodi alguses kohaldatavate normide kohaselt. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada alates järgmise aruandlusperioodi algusest.

(53) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt edendada kogu liidu sõidukiparki hõlmavate raskeveokite CO_2-heite vähendamise muudetud sihttasemete kaudu kasvuhoonegaaside heite vähendamist kulutõhusal ja majanduslikult tõhusal viisil, mis on kooskõlas kogu majandust hõlmava kasvuhoonegaaside netoheite vähendamise 2030. aasta eesmärgiga, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid meetme ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(54) Määrusi (EL) 2018/858 ja (EL) 2019/1242 tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) 2019/1242 muutmine

Määrust (EL) 2019/1242 muudetakse järgmiselt.

1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

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

„*Artikkel 1*

Reguleerimisese ja eesmärk

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse uute raskeveokite CO_2-heite normid. Need normid aitavad saavutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2021/1119 (*) sätestatud liidu kliimaneutraalsuse eesmärki ja liidu kliimaalaseid vahe-eesmärke, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2023/857 (**) sätestatud liikmesriikide eesmärke vähendada oma kasvuhoonegaaside heidet ja Pariisi kokkuleppe eesmärke ning tagada siseturu nõuetekohase toimimise.

2. Peale selle sätestatakse käesolevas määruses liidus registreeritud uute raskeveokite CO_2-heite ja kütusekulu aruandluse nõuded.

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

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

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

a) M_2 ja M_3;

b) N_1, N_2 ja N_3, tingimusel et sõidukid ei kuulu määruse (EL) 2019/631 kohaldamisalasse;

c) O_3 ja O_4.

Käesoleva määruse kohaldamisel nimetatakse esimese lõigu punktides a, b ja c osutatud sõidukeid raskeveokiteks. Esimese lõigu punktis a või b osutatud sõidukeid nimetatakse mootoriga raskeveokiteks.

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

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

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

Käesolevat määrust ei kohaldata raskeveokite suhtes, mis esimest korda registreeritakse kuni üheks kuuks ja üksnes transiidiks väljaspool liitu asuvasse riiki.“

3) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

„1) „CO_2-võrdlusheide“ – iga veokite allrühma kõigi uute raskeveokite keskmine CO_2-eriheide võrdlusperioodil määratuna vastavalt I lisa punktile 3;“

b) lisatakse järgmised punktid:

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

3b) „võrdlusperiood“ – asjaomase aasta aruandlusperiood, mille suhtes on käesoleva määrusega kindlaks määratud õiguslikud CO_2-heite vähendamise kohustused teatava veokite allrühma jaoks;“

c) punkt 5 asendatakse järgmisega:

„5) „CO_2-eriheite sihttase“ – iga üksiku tootja CO_2-heite sihttase määratuna igal aastal eelneva aruandlusperioodi kohta vastavalt I lisa punktile 4;“

d) punkt 9 asendatakse järgmisega:

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

e) punkt 10 asendatakse järgmisega:

„10) „tootja“ – isik või üksus, kellele asjaomasel perioodil registreeritud sõidukid on omistatud vastavalt artiklile 7a;“

f) lisatakse järgmine punkt:

„10a) „andmete esitaja“ – üksus, kes vastutab komisjonile andmete esitamise eest;“

g) punkt 11 asendatakse järgmisega:

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

a) sisepõlemismootorita raskeveok või sellise sisepõlemismootoriga raskeveok, mille määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 kohaselt kindlaksmääratud CO_2-heide ei ole rohkem kui 3 g tonnkilomeetri kohta või 1 g reisijakilomeetri kohta;

b) sisepõlemismootorita raskeveok või sellise sisepõlemismootoriga raskeveok, mille määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmete kohaselt kindlaksmääratud CO_2-heide ei ole rohkem kui 1 g/kWh või mille Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 715/2007 (*) ja selle rakendusmeetmete kohaselt kindlaksmääratud CO_2-heide ei ole rohkem kui 1 g/km, tingimusel et CO_2-heidet ei ole määruse (EL) 2017/2400 kohaselt kindlaks määratud;

c) haagis, millel on aktiivselt selle veojõudu toetav seade ja millel ei ole sisepõlemismootorit või millel on sisepõlemismootor, mille määruse (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmete kohaselt või UNECE eeskirja nr 49 kohaselt kindlaksmääratud CO_2-heide ei ole rohkem kui 1 g/kWh.“;

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).

h) punkt 12 asendatakse järgmisega:

„12) „vähese heitega raskeveok“ – muu kui heiteta raskeveok, mille CO_2-eriheide on väiksem kui pool kõigi sõidukite CO_2-võrdlusheitest veokite allrühmas, kuhu raskeveok kuulub, määratuna vastavalt I lisa punktile 2.3.4;“

i) lisatakse järgmised punktid:

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

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

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

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

20) „maastikusõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 2.1 määratletud maastikusõiduk;

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

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

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

24) „riigihankeleping“ – riigihankemenetluse kontekstis ja kui ei ole sätestatud teisiti, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/24/EL (*) artikli 2 lõike 1 punktis 5 sätestatud riigihankelepingud, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL (**) artikli 2 punktis 1 määratletud asjade, ehitustööde ja teenuste hankelepingud ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/23/EL (***) artikli 5 punktis 1 määratletud kontsessioonid.“;

25) „eriti raske autorongi veduk“ – N_3-kategooria raskeveok, mis sobib kasutamiseks autorongis ja vastab kõigile järgmistele projekteerimis- ja konstruktsioonikriteeriumidele:

a) sellel on vähemalt kolm telge;

b) selle mootori nimivõimsus on vähemalt 400 kW;

c) see on projekteeritud kasutamiseks autorongis, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on üle 60 tonni;“

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243).

(***) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/23/EL kontsessioonilepingute sõlmimise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 1).

j) lisatakse järgmised lõigud:

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

Seoses tootjaga on „seotud ettevõtjad“:

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

i) õigus kasutada üle poole häältest;

ii) õigus nimetada ametisse üle poole nõukogu, juhatuse või ettevõtjat seaduslikult esindava organi liikmetest või

iii) õigus juhtida ettevõtja tegevust;

b) ettevõtjad, kellel otseselt või kaudselt on tootja suhtes punktis a osutatud õigused;

c) ettevõtjad, kelle suhtes punktis b osutatud ettevõtjal on otseselt või kaudselt punktis a osutatud õigused;

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

e) ettevõtjad, kelle puhul punktis a osutatud õigused kuuluvad ühiselt tootjale või ühele või mitmele punktides a–d osutatud temaga seotud ettevõtjale ja ühele või mitmele kolmandale isikule.“

4) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 3a

CO_2-heite vähendamise sihttasemed

1. Liidu uute mootoriga raskeveokite (välja arvatud eriotstarbelised sõidukid, maastikusõidukid ja eriotstarbelised maastikusõidukid) keskmist CO_2-heidet tuleb võrreldes 2019. aasta aruandlusperioodi keskmise CO_2-heitega protsentuaalselt vähendada järgmiselt:

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

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

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

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

2. Veokite allrühmad aitavad saavutada lõikes 1 osutatud CO_2-heite vähendamise sihttasemeid kooskõlas I lisa punktiga 4.3.

3. Liidu uute haagistega seotud CO_2-heidet tuleb vähendada kooskõlas I lisa punktiga 4.3.

4. Olenemata määruse (EL) 2017/2400 artikli 2 lõikest 3 ei kohaldata käesoleva artikli lõigetega 1–3 kehtestatud CO_2-heite vähendamise sihttasemeid määruse (EL) 2018/858 artikli 2 lõike 3 esimese lõigu punkti b kohaste tüübikinnitusega raskeveokite suhtes, välja arvatud juhul, kui tootja otsustab nende raskeveokite kohta aruande esitamisel kooskõlas käesoleva määruse IV lisa B osaga neid raskeveokeid oma CO_2-eriheite ja sihttasemete arvutustes arvesse võtta.

5. Käesoleva artikli lõigetes 1–3 sätestatud CO_2-heite vähendamise sihttasemeid ei kohaldata muude kui lõikes 4 osutatud raskeveokite suhtes, mis on registreeritud tsiviilkaitses, tuletõrjes või korrakaitsejõududes kasutamiseks või kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks, kui liikmesriik teeb selle registreerimisel ja aruandluse käigus teatavaks, kinnitades seega IV lisa A osa kohaselt esitatud andmetes, et raskeveoki funktsiooni ei saa samaväärselt täita heiteta raskeveoki abil ning seepärast on avalikes huvides registreerida selle funktsiooni täitmiseks sisepõlemismootoriga raskeveok.

Käesoleva määruse nõudeid ei kohaldata relvajõududes kasutamiseks registreeritud raskeveokite suhtes, kui liikmesriik otsustab nende kohta IV lisa A osa kohaselt andmeid mitte esitada.

Artikkel 3b

Täiendavad meetmed liidu turul heiteta raskeveokite ülemineku toetamiseks

Komisjon esitab 30. juuniks 2025 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles hinnatakse vajadust hõlbustada heiteta raskeveokiteks moderniseeritud raskeveokite kasutuselevõttu liidu turul, sealhulgas ühtlustatud normide abil. See aruanne sisaldab valikuvõimaluste ja nende mõju analüüsi. Asjakohasel juhul lisatakse analüüsile seadusandlik algatus või muu meede.

Artikkel 3c

Täiendavad meetmed liidu turul heiteta raskeveokite nõudluse toetamiseks

Komisjon esitab 30. juuniks 2027 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles analüüsitakse võimalikku vajadust algatuste järele, millega suurendada suurte transpordiettevõtjate omandis olevate või nende liisitud heiteta raskeveokite osakaalu, ja nende algatuste mõju. Selles aruandes kaalub komisjon võimalikke valikuid suurte transpordiettevõtjate omandis olevate või nende liisitud heiteta raskeveokite kasutuselevõtu suurendamiseks.

Artikkel 3d

Heiteta raskeveokite eesmärk linnabusside puhul

1. Seoses I lisa punkti 4.2 tabeli neljandas veerus osutatud raskeveokitega (edaspidi „linnabussid“) peavad tootjad täitma I lisa punkti 4.3.2 kohase nõude heiteta raskeveokite 90 % ja 100 % minimaalse osakaalu kohta oma uute raskeveokite pargis.

2. Komisjon määrab rakendusaktidega kindlaks ühtsed tehnilised kirjeldused, sealhulgas standardid laadimis- ja tankimistaristu ning linnabusside tehnilise ja avatud koostalitlusvõime kohta füüsiliste ühenduste ja teabevahetuse kontekstis.

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

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades ühtsed tehnilised kirjeldused, sealhulgas standardid, mis on linnabusside kasutamisest tulenevalt saadud andmete turvalise jagamise ja kasutamisega.

Artikkel 3e

Linnabusside kestlike ja toimepidevate tarneahelate tagamine riigihankemenetluse kaudu

1. Avaliku sektori ja võrgustikusektori hankijad võtavad uute heiteta linnabusside ostmist, liisimist, rentimist või väljaostuvõimalusega liisimist käsitlevate asjade riigihankelepingute ja selliste linnabusside kasutamiseks vajalike teenuste riigihankelepingute sõlmimisel aluseks majanduslikult kõige soodsama pakkumuse, mis on parima hinna ja kvaliteedi suhtega.

2. Avaliku sektori ja võrgustikusektori hankijad kasutavad tehniliste kirjelduste või pakkumuste hindamise kriteeriumidena sõltuvalt turuolukorrast vähemalt kahte järgmistest kriteeriumidest, millest vähemalt üks on seotud pakkumuse panusega tarnekindlusse, nagu on sätestatud punktides a–d, tegutsedes kooskõlas direktiiviga 2014/23/EL, 2014/24/EL või 2014/25/EL ja kohaldatavate valdkondlike õigusaktidega, samuti liidu rahvusvaheliste kohustustega, sealhulgas WTO riigihankelepingu ja muude liidule siduvate rahvusvaheliste lepingutega:

a) pakkumustes sisalduvate kolmandatest riikidest pärit toodete osakaal, nagu on kindlaks määratud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 952/2013 (*); seda kriteeriumi kohaldatakse üksnes pakkumustes sisalduvate toodete puhul, mis on pärit WTO riigihankelepinguga mitteühinenud riikidest, kes ei ole sõlminud liiduga vabakaubanduslepingut, mis hõlmab hangetes osalemist;

b) hanke esemeks olevate seadmete toimimiseks vajalike oluliste varuosade praegune ja prognoositav kättesaadavus;

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

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

e) keskkonnakestlikkus, mis ületab kohaldatavates liidu õigusaktides sätestatud miinimumnõudeid.

Esimene lõik ei takista avaliku sektori hankijaid ja võrgustikusektori hankijaid kasutamast täiendavaid kriteeriume.

3. Kui pakkumuste hindamise kriteeriumina kasutatakse pakkumuse panust tarnekindlusse, antakse sellele hindamiskriteeriumides kaal 15–40 %.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik (ELT L 269, 10.10.2013, lk 1).“

5) Artikli 4 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Alates 1. juulist 2020 ja seejärel igal järgmisel aruandlusperioodil määrab komisjon iga tootja kohta kindlaks eelneva aruandlusperioodi keskmise CO_2-eriheite g/tkm-tes, lähtudes järgmisest:

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

b) heiteta ja vähese heite koefitsient määratuna vastavalt artiklile 5 ning

c) aastate 2030–2034 aruandlusperioodidel uued heiteta eriotstarbelised veokid, mis kuuluvad I lisa punkti 1.1.1. kohaldamisalasse.“

6) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

Heiteta ja vähese heite koefitsiendi puhul võetakse arvesse aruandlusperioodil tootja sõidukipargis olevate heiteta ja vähese heitega N-kategooria raskeveokite arvu ja CO_2-heidet.“;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

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

c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Heiteta ja vähese heite koefitsient vähendab tootja keskmist CO_2-eriheidet maksimaalselt 3 %. N-kategooria heiteta raskeveokite (välja arvatud veokite allrühmade 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD või 10-LH veokid) osakaal kõnealuses koefitsiendis vähendab tootja keskmist CO_2-eriheidet maksimaalselt 1,5 %.“

7) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 6*

Tootja CO_2-eriheite sihttasemed

2025. aasta aruandlusperioodiks ja igaks järgmiseks aruandlusperioodiks määrab komisjon iga tootja kohta kindlaks eelneva aruandlusperioodi CO_2-eriheite sihttaseme. Kõnealune sihttase määratakse kindlaks vastavalt I lisa punktile 4.1.“

8) Lisatakse järgmised artiklid:

„*Artikkel 6a*

Raskeveokite ülekandmine tootjate vahel

1. Artikli 4 ja I lisa punkti 2.2 kohaseks tootjate keskmise CO_2-eriheite arvutamiseks võib üksikuid raskeveokeid tootjate vahel üle kanda, kui on täidetud järgmised tingimused:

a) kõigi ülekandmiste korral: ülekandev ja vastuvõttev tootja esitavad ühise taotluse;

b) muude kui heiteta raskeveokite ülekandmise korral: ülekandev ja vastuvõttev tootja kuuluvad seotud tootjate rühma;

c) kui heiteta raskeveokite ülekandmine toimub tootjate vahel, kes ei kuulu seotud tootjate rühma: tootjale ülekantavate heiteta raskeveokite arv ei ole suurem kui 5 % selle tootja asjaomasel aruandlusperioodil registreeritud uute raskeveokite arvust.

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

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

Artikkel 6b

Raskeveokite väiketootjatele tehtav erand

1. Kui tootja registreerib teataval aruandlusperioodil uusi raskeveokeid vähem kui 100, määratakse selle aruandlusperioodi jaoks artikli 4 ja I lisa punkti 2.7 kohaseks keskmiseks CO_2-eriheiteks ning artikli 6 ja I lisa punkti 4.1 kohaseks CO_2-eriheite sihttasemeks 0.

2. Käesoleva artikli lõike 1 kohaldamisel ei kuulu keskmise CO_2-eriheite ja CO_2-eriheite sihttasemete väärtused asjaomaste tootjate ja aruandlusperioodide kohta artikli 11 kohaselt avaldatavate andmete hulka.

3. Lõikes 1 sätestatud erandit ei kohaldata teataval aruandlusperioodil järgmistel juhtudel:

a) tootja taotluse korral;

b) kui tootja taotleb raskeveokite ülekandmist kooskõlas artikliga 6a;

c) kui tootja kuulub seotud tootjate rühma, mis on kõnealusel aruandlusperioodil ühiselt registreerinud üle 100 raskeveoki, või kui tootja kuulub seotud tootjate rühma, kuhu kuulub tootja, kelle suhtes kohaldatakse punkti a või b.

4. Tootjad, kes ei kuulu rühma lõike 3 punkti c tähenduses, peavad komisjoni teavitama, kui nad registreerisid teataval aruandlusperioodil vähem kui 100 raskeveokit.

5. Tootjad, kelle suhtes lõikes 1 sätestatud erandit ei kohaldata, teatavad komisjonile igal aruandlusperioodil kõigist endaga seotud ettevõtjatest, kellele erandit kohaldatakse.

6. Tootjad teavitavad komisjoni lõigete 4 ja 5 kohaselt, kasutades selleks komisjoni pakutavaid elektroonilisi vahendeid.“

9) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 esimese lõigu sissejuhatav osa asendatakse järgmisega:

„Selleks et kontrollida, kas tootja järgib CO_2-eriheite sihttasemeid aastate 2025–2039 aruandlusperioodidel, võetakse arvesse tema heiteühikuid või heitevõlgu, mis määratakse kindlaks vastavalt I lisa punktile 5 ning mis vastab tootja uute raskeveokite arvule aruandlusperioodil ning mis korrutatakse:“;

b) lõike 1 teises lõigus asendatakse aastaarv „2029“ aastaarvuga „2039“;

c) lõike 1 kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Heitevõlad omandatakse aastate 2025–2039 aruandlusperioodidel. Sellegipoolest ei tohi tootja heitevõlg kokku ületada 5 % tootja CO_2-eriheite sihttaseme ja tootja asjaomase perioodi uute raskeveokite arvu korrutisest (edaspidi „heitevõla piirmäär“).“;

d) lõike 1 neljas lõik asendatakse järgmisega:

„Aastate 2025–2039 aruandlusperioodidel omandatud heiteühikud ja heitevõlad kantakse kohaldataval juhul üle ühest aruandlusperioodist järgmisse. Heitevõla jääk likvideeritakse 2029., 2034. ja 2039. aasta aruandlusperioodil. Heiteühikuid võetakse arvesse üksnes selleks, et teha kindlaks, kas tootja järgib kõigil nende omandamise aruandlusperioodile järgneva seitsme aasta aruandlusperioodidel oma CO_2-eriheite sihttaset.“;

e) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. CO_2-heite vähendamise trajektoorid määratakse iga tootja jaoks kindlaks vastavalt I lisa punktile 5.1.2, tuginedes järgmistele lineaartrajektooridele:

a) CO_2-võrdlusheite ning artikli 3a lõike 1 punktide a ja b kohaselt 2025. või 2030. aasta aruandlusperioodiks määratud CO_2-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor,

b) 2025. aasta aruandlusperioodi CO_2-heite sihttaseme ja artikli 3a lõike 1 punkti b kohaselt 2030. aasta aruandlusperioodiks määratud CO_2-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor,

c) 2030. aasta aruandlusperioodi CO_2-heite sihttaseme ja artikli 3a lõike 1 punkti c kohaselt 2035. aasta aruandlusperioodiks määratud CO_2-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor ning

d) 2035. aasta aruandlusperioodi CO_2-heite sihttaseme ja artikli 3a lõike 1 punkti d kohaselt 2040. aasta aruandlusperioodiks määratud CO_2-heite sihttaseme vaheline lineaartrajektoor.“

10) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 7a

Raskeveokite omistamine tootjale

Artiklis 4 osutatud keskmise CO_2-eriheite ja artiklis 6 osutatud CO_2-eriheite sihttaseme arvutamisel omistatakse asjaomasel aruandlusperioodil registreeritud raskeveokid järgmistele tootjatele:

a) N-kategooria raskeveokid määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 4a määratletud sõiduki tootjale;

b) M-kategooria raskeveokid määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 29 määratletud esimese etapi sõiduki tootjale;

c) O-kategooria raskeveokid komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1362 (*) artikli 2 punktis 5 määratletud sõidukitootjale.

Artikkel 7b

M-kategooria raskeveokite keskmise CO_2-eriheite arvutamine

M-kategooria raskeveokite puhul kohaldatakse järgmist:

a) tootja veokite allrühma keskmise CO_2-eriheite arvutamisel käsitatakse uut M-kategooria raskeveokit selle CO_2-eriheite osas I lisa punktis 2.2.2 terviksõidukina või komplekteeritud sõidukina ning seda ei võeta arvesse kõnealuse lisa punktis 2.2.3;

b) erandina käesoleva artikli punktist a käsitatakse artikli 7a punktis b osutatud esimese etapi sõiduki tootja poolt komisjonile esitatud taotluse korral ning juhul, kui käesoleva artikli punktis c sätestatud tingimus on täidetud, uut M-kategooria raskeveokit selle CO_2-eriheite osas I lisa punktis 2.2.3 esimese etapi sõidukina ning seda ei võeta arvesse kõnealuse lisa punktis 2.2.2;

c) käesoleva artikli punktis b osutatud, uut M-kategooria raskeveokit käsitlev taotlus ei ole vastuvõetav, kui esimese etapi sõiduki tootja ja selle terviksõiduki või komplekteeritud sõiduki tootja, nagu on määratletud määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punktis 4a, on seotud ettevõtjad või sama juriidilise isiku osad; sellise taotluse esitamisel kinnitab esimese etapi sõiduki tootja, et nad ei ole seotud ettevõtjad või sama juriidilise isiku osad; ta esitab komisjoni nõudmise korral tõendava teabe;

d) komisjon teeb Euroopa Keskkonnaameti abiga viivitamatult elektrooniliselt kättesaadavaks vahendid ja menetlussuunised, mida tootjad vajavad, et esitada komisjonile punktis b osutatud taotlusi.

(*) Komisjoni 1. augusti 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/1362, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveohaagiste näitajate mõjuga mootorsõidukite CO_2 heitele, kütusekulule, energiatarbele ja heiteta sõiduulatusele ning millega muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2020/683 (ELT L 205, 5.8.2022, lk 145).“

11) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kui lõike 2 kohaselt leitakse, et tootjal on teataval aruandlusperioodil alates 2025. aastast ülemäärane CO_2-heide, kehtestab komisjon ülemäärase CO_2-heite eritasu, mis arvutatakse järgmise valemi kohaselt: (ülemäärane CO_2-heite eritasu) = (ülemäärane CO_2-heide × 4 250 eurot/gCO_2/tkm).“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Tootja CO_2-heide loetakse ülemääraseks kõigil järgmistel juhtudel:

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

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

c) kui 2041. aasta aruandlusperioodist alates ületab tootja keskmine CO_2-eriheide tema CO_2-eriheite sihttaset.

Ülemäärane CO_2-heide konkreetsel aruandlusperioodil arvutatakse vastavalt I lisa punktile 6.“

12) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

a) käesoleva määruse artiklis 13 osutatud korras tehtava kontrolli tulemusena avastatud kasutusel olevate raskeveokite CO_2-heite väärtuste erinevus vastavussertifikaadil või määruse (EL) 2017/2400 artikli 9 lõikes 4 osutatud kliendi teabefailis märgitud väärtustest;

b) vead, mis on CO_2-heite kindlaksmääramisel tekkinud ebaõigete sisendandmete tõttu või muul põhjusel;

c) vead, mis on tekkinud CO_2-heite seire tegemisel ja aruandluse käigus;

d) kõik muud kõrvalekalded kui need, mis on punktis a, b või c nimetatud.“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Komisjon võtab lõikes 1 osutatud kõrvalekaldeid arvesse tootja keskmise CO_2-eriheite ja CO_2-võrdlusheite arvutamisel. Komisjon muudab asjakohasel juhul artikli 11 lõikes 1 osutatud loetelu. Komisjon ei ole kohustatud kõrvalekaldeid arvesse võtma, kui tootja keskmise CO_2-eriheite või CO_2-võrdlusheite uue arvutamise tulemusena on kõrvalekalle vähem kui 0,1 %.“

13) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

CO_2-võrdlusheite hindamine

1. Selleks et tagada nende veokite allrühmade CO_2-võrdlusheite usaldusväärsus ja representatiivsus, mille puhul kasutatakse I lisa punkti 3.2 kohase võrdlusperioodina 2024. aasta või hilisema aasta aruandlusperioodi, hindab komisjon nende tingimuste rakendamist, mille alusel CO_2-võrdlusheide kindlaks määrati, ning otsustab, kas kõnealust heitkogust on põhjendamatult suurendatud, ja kui see nii on, siis kuidas seda tuleb parandada.

2. Kui komisjon jõuab järeldusele, et kõik või mõned CO_2-võrdlusheite väärtused vajavad parandamist, võtab ta kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega vastu rakendusakti nende paranduste tegemiseks.“

14) Artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 esimese lõigu punkt d asendatakse järgmisega:

„d) alates 1. juulist 2020 kuni 30. juunini 2041 iga tootja CO_2-heite vähendamise trajektoor, tema heiteühikud ja alates 1. juulist 2026 kuni 30. juunini 2041 tema heitevõlad eelneval aruandlusperioodil, nagu on osutatud artiklis 7;“

b) lõike 1 esimese lõigu punkt e asendatakse järgmisega:

„e) alates 1. juulist 2026 iga tootja ülemäärane CO_2-heide eelneval aruandlusperioodil, nagu on osutatud artikli 8 lõikes 2;“

c) lõike 1 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Võrdlusperioodi lõppemise aastale järgneva aasta 30. aprilliks avaldatav loetelu peab sisaldama kõnealuse võrdlusperioodi kohta kindlaks määratud CO_2-võrdlusheidet.“;

d) lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

a) määruses (EÜ) nr 595/2009 osutatud tüübikinnitusmenetlusi (välja arvatud CO_2-heite kindlaksmääramisel kasutatavate kandevõime ja reisijate arvu väärtused) muudetakse nii, et representatiivsete raskeveokite CO_2-heide, mis on kindlaks määratud lõike 3 kohaselt, suureneb või väheneb rohkem kui 5 g CO_2/km; sellisel juhul arvutatakse kohandatud võrdlusheide vastavalt II lisa punktile 1 ning uued väärtused avaldatakse eelmiste väärtuste täiendusena ja esitatakse aruandlusperiood, mil neid esimest korda kohaldatakse;

b) kooskõlas artikli 14 lõike 1 punktidega a–f on muudetud lisasid sellisel juhul arvutatakse varem avaldatud CO_2-võrdlusheited kooskõlas I lisaga uuesti, võttes arvesse parameetreid, mida on muudetud kooskõlas artikli 14 lõike 1 punktidega a–f, ning uuesti arvutatud CO_2-võrdlusheite väärtuste kogum avaldatakse ja sellega asendatakse eelmised võrdlusheite väärtused alates aruandlusperioodist, mil artikli 14 lõike 1 punktide a–f kohaselt muudetud parameetreid esimest korda kohaldatakse.“;

e) lisatakse järgmine lõige:

„3. Kui määruses (EÜ) nr 595/2009 osutatud tüübikinnitusmenetlusi muudetakse, nagu on osutatud käesoleva artikli lõike 2 punktis a, täpsustatakse või kehtestatakse käesoleva artikli lõikes 2 osutatud rakendusaktidega metoodika, et määrata veokite allrühma üks või mitu representatiivset veokit, sealhulgas nende statistiline osatähtsus, kandevõime ja reisijate arv, mille järgi määratakse kindlaks CO_2-heide. Kõnealuse metoodika alusel määratakse kindlaks käesoleva artikli lõike 2 punkti a alapunktis i osutatud kohandus, võttes arvesse käesoleva määruse kohaselt edastatud seireandmeid ja määruse (EL) 2017/2400 artikli 12 lõikes 1 osutatud tehnilisi omadusi. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas käesoleva määruse artikli 16 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

15) Artikli 13 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Kui lõike 2 kohaselt tehtud kontrollide tulemusel tuvastatakse CO_2-heitkoguste ja kütusekulu mittevastavus, mida ei saa seostada modelleerimisvahendi mittetoimimisega, või mõne sellise strateegia olemasolu, millega sõiduki tulemusi kunstlikult tegelikust paremana näidatakse, tagab vastutav tüübikinnitusasutus lisaks määruse (EL) 2018/858 XI peatükis sätestatud vajalike meetmete võtmisele vastavalt olukorrale kliendi teabefailide, vastavussertifikaatide või üksiksõiduki kinnitustunnistuste korrigeerimise. Kui kliendi teabefailis, vastavussertifikaadil ja üksiksõiduki kinnitustunnistusel esitatud andmeid ei saa määruse (EL) 2018/858 kohaselt parandada, väljastab vastutav tüübikinnitusasutus parandatud andmetega parandusteatise. Ta edastab selle komisjonile ja asjaomastele isikutele.“

16) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 13a

Liikmesriikidepoolne seire ja aruandlus

1. Liikmesriigid seiravad alates 2023. aasta aruandlusperioodist IV lisa A osas kirjeldatud andmeid seoses uute raskeveokitega, mis registreeritakse liidus esimest korda.

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

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

3. Käesolevat artiklit kohaldatakse raskeveokite suhtes, mis on projekteeritud ja valmistatud või kohandatud kasutamiseks tsiviilkaitses, tuletõrjes või korrakaitsejõududes.

4. Käesolevat artiklit kohaldatakse raskeveokite suhtes, mis on registreeritud tsiviilkaitses, tuletõrjes ja korrakaitsejõududes kasutamiseks ning kiireloomulise meditsiinilise abi osutamiseks, olenemata sellest, kas nende suhtes on tehtud artikli 3a kohane erand.

Artikkel 13b

Raskeveoki CO_2-heite kindlaksmääramise eest vastutavate tootjate või muude üksuste aruandlus

1. Raskeveoki CO_2-heite kindlaksmääramise eest vastutavad tootjad või muud üksused, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EL) 2017/2400 artiklit 9 või rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artiklit 8, esitavad uue raskeveoki andmed vastavalt käesoleva määruse IV lisa B osale.

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

Käesolevat lõiget ei kohaldata raskeveokite suhtes, millele on tehtud erand vastavalt artiklile 6b.

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

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

Artikkel 13c

Raskeveokite andmete keskregister

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

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

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

2. Keskregistrit haldab komisjoni nimel Euroopa Keskkonnaamet.

Artikkel 13d

Vastavuskontrolli teekatsetuste tulemuste seire

1. Komisjon seirab uute raskeveokite CO_2-heite ja kütusekulu kontrollimiseks määruse (EÜ) nr 595/2009 raames tehtud teekatsetuste tulemusi, kui need tulemused on kättesaadavad.

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

Artikkel 13e

Andmete kvaliteet

1. Pädevad asutused ja tootjad vastutavad artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete õigsuse ja kvaliteedi eest. Nad teatavad komisjonile viivitamata kõigist esitatud andmetes leitud vigadest.

2. Komisjon kontrollib ise artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete kvaliteeti.

3. Kui komisjonile teatatakse esitatud andmetes esinevatest vigadest lõike 1 kohaselt või kui ta avastab need andmekogumist lõike 2 kohaselt toimuva kontrolli käigus, võtab ta vajaduse korral meetmeid keskregistris avaldatud andmete parandamiseks.

4. Komisjon võib määrata rakendusaktidega kindlaks käesoleva artikli lõigetes 2 ja 3 osutatud kontrolli- ja parandusmeetmed. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artiklis 16 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 13f

Haldustrahvid

1. Komisjon võib määrata haldustrahvi järgmistel juhtudel:

a) komisjon leiab, et tootja poolt käesoleva määruse artikli 13b kohaselt esitatud andmed lahknevad tootja arvepidamisfailist või määruse (EÜ) nr 595/2009 kohaselt antud mootori tüübikinnitustunnistusest saadud andmetest, ning andmete lahknevus on tekitatud tahtlikult või tuleneb raskest hooletusest;

b) artikli 13b lõike 1 teises lõigus osutatud tähtpäevaks ei ole andmeid esitatud ja viivitust ei suudeta piisavalt põhjendada.

Punktis a osutatud andmete kontrollimiseks konsulteerib komisjon asjaomaste tüübikinnitusasutustega.

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

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

Kõnealustes delegeeritud õigusaktides järgitakse järgmisi põhimõtteid:

a) komisjoni kehtestatud menetluses austatakse õigust heale haldusele, eelkõige õigust olla ära kuulatud ja õigust omada juurdepääsu dokumentidele, võttes samal ajal arvesse konfidentsiaalsuse ning ärisaladustega seotud õigustatud huve;

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

c) haldustrahvid kogutakse põhjendamatu viivituseta, määrates kindlaks maksete tähtajad, sealhulgas lisades vajaduse korral võimaluse teha trahvimakseid mitmes osas ja etapis.

3. Haldustrahvide summad kajastuvad Euroopa Liidu üldeelarves tuludena.“

17) Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14

I, IV ja V lisa muutmine

1. Selleks et võtta arvesse tehnilist arengut, kaubavedude logistika muutumist, käesoleva määruse kohaldamisest tulenevaid vajalikke kohandusi ning aluseks olevate tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide, eelkõige määruste (EL) 2018/858 ja (EÜ) nr 595/2009 muudatusi, on komisjonil õigus võtta kooskõlas käesoleva määruse artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse I lisa järgmiste elementide muutmiseks:

a) punktis 1.1 esitatud kriteeriumid veokite allrühmade määratlemiseks, sealhulgas eraldi veokite allrühmade lisamine eriti raske autorongi vedukitele;

b) punktis 1.2 esitatud kriteeriumid eriotstarbeliste veokite määratlemiseks;

c) punktis 1.3 esitatud kriteeriumid käitamiskauguste kohta eri tehnoloogiaga jõuseadmete puhul;

d) punktis 1.4 esitatud kasutusotstarvete loetelu;

e) punktides 2.1.1, 2.1.2 ja 2.1.3 esitatud kasutusotstarvete osatähtsus;

f) punktis 2.5 esitatud kandevõime, reisijate arv, reisijate mass, suurim tehniliselt lubatud kandevõime, suurim tehniliselt lubatud reisijate arv ja veoseruumi maht veokite allrühmade jaoks;

g) punktides 2.6.1, 2.6.2 ja 2.6.3 esitatud aastase läbisõidu väärtused.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte IV lisa järgmiste elementide muutmiseks:

a) A ja B osas täpsustatud andmenõuded, et võtta arvesse tehnilist arengut, käesoleva määruse kohaldamisest tulenevaid vajalikke kohandusi ning aluseks olevate tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide, eelkõige määruste (EL) 2018/858 ja (EÜ) nr 595/2009 muudatusi;

b) ajakohastada või kohandada C osas sätestatud õhutakistuse väärtuse vahemikke, et võtta arvesse raskeveokite konstruktsiooni muudatusi ja tagada, et need vahemikud jäävad teavitamise ja võrreldavuse eesmärgil asjakohasteks.

3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 17 vastu delegeeritud õigusakte V lisa järgmiste elementide muutmiseks:

a) selles kirjeldatud aruandluskord, et võtta arvesse käesoleva määruse kohaldamisel saadud kogemusi ning kohandada aruandluskorda tehnika arenguga;

b) punkt 3.2, lisades sellesse andmekandeid, mis on hiljuti keskregistrisse lisatud.“

18) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Läbivaatamine

1. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2027 käesoleva määruse läbi selle tulemuslikkuse ja mõju seisukohast, eelkõige pidades silmas eesmärki saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimaneutraalsus, ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande selle läbivaatamise tulemuste kohta.

Selles aruandes hindab komisjon eelkõige järgmist:

a) heiteta raskeveokite registreerimiste arv liikmesriikides;

b) edusammud käesoleva määrusega hõlmatud raskeveokite alternatiivkütuste avaliku ja erasektori laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtul ning taristupiirangute olemasolu kolmandates riikides seoses ELis registreeritud uute raskeveokitega, mida kasutatakse väljaspool liitu;

c) mõju tööhõivele, eelkõige mikro-, väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele (VKEd), töötajate ümber- ja täiendusõppe toetamiseks võetud meetmete tulemuslikkus ning majanduslikult tasuva ja sotsiaalselt õiglase heiteta maanteeliiklusele ülemineku tähtsus; erilist tähelepanu pööratakse mõjule, mis avaldub äärepoolsetele liikmesriikidele ja kiiresti riknevate kaupade veole;

d) kas artiklis 6b sätestatud sõidukite väiketootjatele tehtava erandi jätkamine on endiselt õigustatud;

e) liidu turule lastavate uute heiteta raskeveokite jaoks energiatõhususe alampiiride kehtestamise mõju;

f) ülemäärase CO_2-heite eritasu määr, et tagada, et see on suurem kui CO_2-heite vähendamise sihttasemete saavutamiseks vajalike tehnoloogialahenduste keskmised piirkulud;

g) CO_2-heite vähendamise sihttasemete kohaldamine järgmiste raskeveokite suhtes, mis ei kuulu praegu komisjoni määruse (EL) 2017/2400 kohaldamisalasse:

i) väikesed veoautod, mille suurim tehniliselt lubatud täismass on väiksem või võrdne 5 tonniga, uurides eelnevalt selliste raskeveokite CO_2-heite kindlaksmääramise asjakohasust vastavalt määrusele (EL) 2017/2400 (VECTO simulatsioonid), võttes arvesse ka määrust (EL) 2017/1151, ning

ii) eriotstarbelised sõidukid, maastikusõidukid ja eriotstarbelised maastikusõidukid;

h) sotsiaal-majanduslikest kuludest ja tuludest tulenevad konkreetsed piirangud artikli 3d lõike 1 nõuete täitmisel, pidades silmas konkreetseid territoriaalseid morfoloogilisi või meteoroloogilisi olusid ning avaliku sektori asutuste poolt juba tehtud hiljutisi investeeringuid biometaani;

i) CO_2-heite paranduskoefitsiendi roll üleminekul heiteta liikuvusele raskeveokite sektoris;

j) metoodika roll selliste raskeveokite registreerimisel, mis kasutavad üksnes CO_2-neutraalseid kütuseid, kooskõlas liidu õiguse ja liidu kliimaneutraalsuse eesmärgiga;

k) kas uute veokite allrühmade loomine eriti raske autorongi vedukite jaoks on toonud kaasa mootori nimivõimsuse põhjendamatu suurenemise;

l) võimalus arendada välja ühtne liidu metoodika liidu turule lastud uute raskeveokite kogu olelusringi jooksul tekkiva CO_2-heite hindamiseks ja selle kohta järjepidevaks andmete esitamiseks;

m) analüüs valikuvõimaluste kohta varem juba registreeritud tavaraskeveokitest heiteta raskeveokiteks moderniseeritud sõidukite arvessevõtmiseks käesoleva määruse kohase vastavushindamise eesmärgil.

Asjakohasel juhul lisatakse sellele aruandele seadusandlik ettepanek käesoleva määruse muutmiseks.

2. Komisjon hindab kestlike taastuvkütuste rolli kliimaneutraalsusele üleminekul, sealhulgas raskeveokite sektoris. Eraldi lõikes 1 osutatud läbivaatamisest ja osana selliste kütuste kasutuselevõtu laiemast strateegiast esitab komisjon 31. detsembriks 2025 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande koos põhjaliku analüüsiga vajaduse kohta stimuleerida veelgi täiustatud biokütuste ja biogaasi ja muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütuste kasutuselevõttu raskeveokite sektoris ning selle saavutamiseks vajalike meetmete, sealhulgas rahaliste stiimulite asjakohase raamistikuga. Selle analüüsi põhjal teeb komisjon asjakohasel juhul täiendavaid seadusandlikke ettepanekuid või annab liikmesriikidele soovitusi.“

19) Artiklit 17 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Artikli 3d lõikes 3, artikli 13 lõike 4 teises lõigus, artikli 13d lõikes 2, artikli 13f lõikes 2, artikli 14 lõikes 1 ning artikli 14 lõigetes 1, 2 ja 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 26. juunist 2024.“;

b) lõike 3 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 3d lõikes 3, artikli 13 lõike 4 teises lõigus, artikli 13d lõikes 2, artikli 13f lõikes 2 ning artikli 14 lõigetes 1, 2 ja 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta.“;

c) lõikes 6 asendatakse esimene lause järgmisega:

„Artikli 3d lõike 3, artikli 13 lõike 4 teise lõigu, artikli 13d lõike 2, artikli 13f lõike 2 ning artikli 14 lõigete 1, 2 ja 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“

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

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

Artikkel 2

Määruse (EL) 2018/858 muutmine

Määrust (EL) 2018/858 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 33 asendatakse järgmisega:

„33) „poolhaagis“– haagis, mille telg või teljed on viidud sõiduki raskuskeskme taha (ühtlase koormuse juures) ning mis on varustatud ühendusseadmega, mis võimaldab horisontaal- ja vertikaaljõud vedukile üle kanda“;

b) lisatakse järgmine punkt:

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

2) I lisa B osa punkti 6.1.1 alapunkti d lisatakse järgmine taane:

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

Artikkel 3

Määruse (EL) 2018/956 kehtetuks tunnistamine

Määrus (EL) 2018/956 tunnistatakse kehtetuks alates 1. juulist 2024.

Viiteid määrusele (EL) 2018/956 käsitatakse viidetena määrusele (EL) 2019/1242 ning neid loetakse vastavalt käesoleva määruse II lisas sisalduvas määruse (EL) 2019/1242 VI lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 4

Üleminekusätted

Olenemata artiklist 3 kohaldatakse 1. juulile 2024 eelnevate aruandlusperioodide suhtes jätkuvalt määrust (EL) 2019/1242, nagu seda kohaldatakse 30. juunil 2024 ja määrust (EL) 2018/956, nagu seda kohaldatakse 30. juunil 2024.

Artikkel 5

Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates 1. juulist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. mai 2024

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
eesistuja	*eesistuja*
R. METSOLA	H. LAHBIB

I LISA

Määruse (EL) 2019/1242 I ja II lisa muudetakse järgmiselt:

1) I lisa asendatakse järgmisega:

„I LISA

Keskmine CO_2-eriheide, keskmise CO_2-eriheite sihttase ja ülemäärane CO_2-heide

1. Veokite allrühmad

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

1.1.1. N-kategooria raskeveokitele on määratud järgmised veokite allrühmad *sg*:

Sõidukirühm vastavalt määruse (EL) 2017/2400 I lisale	Kabiini tüüp	Mootori võimsus	Käitamiskaugus (KK)	Käesoleva määruse kohaldamiseks määratud veokite allrühm (*sg*) (*)	
				Muud kui eriotstarbelised veokid	Eriotstarbelised veokid
53 ja heiteta raskeveokid 51	Kõik			53	53v
54 ja heiteta raskeveokid 52	Kõik			54	—
1s	Kõik			1s	1sv
1	Kõik			1	1v
2	Kõik			2	2v
3	Kõik			3	3v

Sõidukirühm vastavalt määruse (EL) 2017/2400 I lisale	Kabiini tüüp	Mootori võimsus	Käitamiskaugus (KK)	Käesoleva määruse kohaldamiseks määratud veokite allrühm (*sg*) (*)	
				Muud kui eriotstarbelised veokid	Eriotstarbelised veokid
4	Kõik	< 170 kW	Kõik	4-UD	4v
	Päevakabiin	≥ 170 kW	Kõik	4-RD	
	Magamiskabiin	≥ 170 kW ja < 265 kW			
	Magamiskabiin	≥ 265 kW	< 350 km		
	Magamiskabiin	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH	
9	Päevakabiin	Kõik	Kõik	9-RD	9v
	Magamiskabiin	Kõik	< 350 km		
	Magamiskabiin	Kõik	≥ 350 km	9-LH	
5	Päevakabiin	Kõik	Kõik	5-RD	5v
	Magamiskabiin	< 265 kW			
	Magamiskabiin	≥ 265 kW	< 350 km		
	Magamiskabiin	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH	

Sõidukirühm vastavalt määruse (EL) 2017/2400 I lisale	Kabiini tüüp	Mootori võimsus	Käitamiskaugus (KK)	Käesoleva määruse kohaldamiseks määratud veokite allrühm (*sg*) (*)	
				Muud kui eriotstarbelised veokid	Eriotstarbelised veokid
10	Päevakabiin	Kõik	Kõik	10-RD	10v
	Magamiskabiin	Kõik	< 350 km		
	Magamiskabiin	Kõik	≥ 350 km	10-LH	
11	Kõik			11	11v
12	Kõik			12	12v
16	Kõik			16	16v

(*) Sõidukite osakaalu ja tootjate keskmise CO_2-eriheite arvutamiseks aastate 2030–2034 aruandlusperioodidel vastavalt punktide 2.4 ja 2.7 kohaselt määratakse N-kategooria heiteta eriotstarbelised veokid järgmiselt:

Heiteta eriotstarbeline veok veokite allrühmas	Määratud veokite allrühma
53v	53
1sv	1s
1v	1
2v	2
3v	3
4v	4-UD
5v	5-RD
9v	9-RD
10v	10-RD

Heiteta eriotstarbeline veok veokite allrühmas	Määratud veokite allrühma
11v	11
12v	12
16v	16

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

„Päevakabiin“ – muud tüüpi kabiin kui magamiskabiin.

Kui uus raskeveok on määratud veokite allrühma 4-UD, kuid punkti 1.4 kohaste kasutusotstarvete UDL või UDR kohta puuduvad CO_2-heite (g/km) andmed, määratakse uus raskeveok veokite allrühma 4-RD.

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

1.1.2. M-kategooria raskeveokitele on määratud järgmised veokite allrühmad *sg*:

Määruse (EL) 2017/2400 I lisa kohane sõidukirühm	Käesoleva määruse kohaldamiseks määratud veokite allrühm (*sg*)
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2

Määruse (EL) 2017/2400 I lisa kohane sõidukirühm	Käesoleva määruse kohaldamiseks määratud veokite allrühm (*sg*)
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-kategooria raskeveokitele on määratud järgmised veokite allrühmad *sg*:

Määruse (EL) 2022/1362 I lisas määratletud sõidukirühm	Käesoleva määruse kohaldamiseks määratud veokite allrühm (*sg*)
Kõik tabelis 1 esitatud rühmad, millel on üks, kaks või kolm telge	Sama, mis rakendusmääruse (EL) 2022/1362 I lisa tabelite sõidukirühma veergudes
Kõik tabelis 4 esitatud rühmad, millel on kaks või kolm telge	
Kõik tabelis 6 esitatud rühmad	

1.2. Eriotstarbelised veokid määratletakse järgmiste kriteeriumide alusel:

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

1.3. Käesoleva määruse kohaldamiseks määratakse järgmised käitamiskaugused:

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

1.4. Kasutusotstarvete määratlused

RDL	Piirkondlik vedu, väike kandevõime
RDR	Piirkondlik vedu, tüüpiline kandevõime
LHL	Pikamaavedu, väike kandevõime
LHR	Pikamaavedu, tüüpiline kandevõime
UDL	Asulasisene vedu, väike kandevõime
UDR	Asulasisene vedu, tüüpiline kandevõime
REL	Piirkondlik vedu (EMS), väike kandevõime
RER	Piirkondlik vedu (EMS), tüüpiline kandevõime
LEL	Pikamaavedu (EMS), väike kandevõime
LER	Pikamaavedu (EMS), tüüpiline kandevõime
MUL	Kommunaalteenus, väike kandevõime
MUR	Kommunaalteenus, tüüpiline kandevõime
COL	Ehitusvedu, väike kandevõime
COR	Ehitusvedu, tüüpiline kandevõime
HPL	Raske linnabuss, reisijatevedu, väike koormus
HPR	Raske linnabuss, reisijatevedu, tüüpiline koormus

UPL	Linnabuss, reisijatevedu, väike koormus
UPR	Linnabuss, reisijatevedu, tüüpiline koormus
SPL	Linnalähibuss, reisijatevedu, väike koormus
SPR	Linnalähibuss, reisijatevedu, tüüpiline koormus
IPL	Linnadevaheline buss, reisijatevedu, väike koormus
IPR	Linnadevaheline buss, reisijatevedu, tüüpiline koormus
CPL	Kaugbuss, reisijatevedu, väike koormus
CPR	Kaugbuss, reisijatevedu, tüüpiline koormus

2. Tootja keskmise CO_2-eriheite arvutamine

2.1. Uue raskeveoki CO_2-eriheite arvutamine

Veokite allrühma *sg* liigitatava uue raskeveoki *v* või selle esimese etapi sõiduki CO_2-eriheide (g/km) arvutatakse järgmise valemi alusel:

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

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

kus

Σ_{mp} on kõigi punktis 1.4 loetletud kasutusotstarvete *mp* summa;

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

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

$CO2_{v,mp}$ on uue raskeveoki v CO_2-heide (g/km), mis on kindlaks määratud kasutusotstarbe *mp* jaoks ning millest on teatatud vastavalt artiklitele 13a ja 13b ning mis on normaliseeritud kooskõlas III lisaga;

$CO2p_{v,mp}$ on uue raskeveoki v esimese etapi sõiduki CO_2-heide (g/km), mis on kindlaks määratud kasutusotstarbe *mp* jaoks ja šassii konfiguratsiooni (madal/kõrge põhi, korruste arv) jaoks, mida kohaldatakse selle veokite allrühma *sg* suhtes, ning millest on teatatud vastavalt artiklitele 13a ja 13b ning mis on normaliseeritud kooskõlas III lisaga.

Heiteta mootoriga raskeveokite puhul määratakse $CO2_{v,mp}$ ja $CO2p_{v,mp}$ väärtuseks 0.

2.1.1 N-kategooria raskeveokite kasutusotstarvete osatähtsus ($W_{sg,mp}$)

Veokite allrühm (*sg*) (*)	Kasutusotstarve (*mp*) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53, 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

Veokite allrühm (*sg*) (*)	Kasutusotstarve (*mp*) (**)										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
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

(*) Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi
(**) Vt punktis 1.4 esitatud määratlusi

2.1.2. M-kategooria raskeveokite kasutusotstarvete osatähtsus ($W_{sg,mp}$)

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

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

(*) Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi
(**) Vt punktis 1.4 esitatud määratlusi

2.1.3. O-kategooria raskeveokite kasutusotstarvete osatähtsus ($W_{sg,mp}$)

Veokite allrühm (*sg*) (*)	Kasutusotstarve (*mp*) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
131, 131v, 132, 132v, 133	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
421, 421v, 422, 422v, 423	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Veokite allrühm (*sg*) (*)	Kasutusotstarve (*mp*) (**)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
431, 431v, 432, 432v, 433	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
611, 612	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
611v, 612v	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
621, 623	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
631, 631v, 632, 632v, 633	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

(*) Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi
(**) Vt punktis 1.4 esitatud määratlusi

2.2. Kõigi veokite allrühma uute raskeveokite keskmine CO_2-eriheide tootja kohta

Iga tootja ja iga aruandlusperioodi jaoks arvutatakse kõigi veokite allrühma *sg* uute raskeveokite, või kui see on kohaldatav, nende esimese etapi sõidukite keskmine CO_2-heide $avgCO2_{sg}$ järgmiselt:

2.2.1. N- ja O-kategooria raskeveokid:

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

2.2.2. M-kategooria terviksõidukid või komplekteeritud sõidukid:

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

2.2.3. M-kategooria raskeveokite esimese etapi sõidukid:

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

kus

Σ_v on kõigi selliste veokite allrühma *sg* kuuluvate ühe tootja uute raskeveokite summa, mille suhtes kohaldatakse artiklit 7b;

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

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

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

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

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

PN_{sg} on veokite allrühma *sg* sõidukite keskmine reisijate arv, mis on kindlaks määratud punktis 2.5.

2.3. Artiklis 5 osutatud heiteta ja vähese heite koefitsiendi arvutamine

2.3.1 Aruandlusperioodid 2019–2024

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

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

kus

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

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

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

kus

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

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

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

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

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

2.3.2 Aruandlusperioodid 2025–2029

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

ZLEV = 1 – (y – x) välja arvatud juhul, kui see summa on suurem kui 1 või väiksem kui 0,97; sellisel juhul määratakse koefitsiendiks ZLEV vastavalt kas 1 või 0,97,

kus

x on 0,02,

y on V_{in} ja V_{out} summa, mis on jagatud V_{total}-ga, kusjuures:

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

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

kus

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

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

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

V_{total} on tootja uute registreeritud N-kategooria raskeveokite koguarv kõnealusel aruandlusperioodil.

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

2.3.3 Aruandlusperioodid alates 2030. aastast

$$ZLEV = 1$$

2.3.4 Madala heite künnisväärtuse arvutamine

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

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

kus

$rCO2_{sg}$ on veokite allrühma *sg* CO_2-võrdlusheide, mis on kindlaks määratud kooskõlas punktiga 3;

PL_{sg} on veokite allrühma *sg* raskeveokite keskmine kandevõime, mis on kindlaks määratud punktis 2.5.

2.4. Raskeveokite osakaalu arvutamine

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

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

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

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

Iga tootja ja iga aruandlusperioodi puhul arvutatakse selliste uute raskeveokite osakaal veokite allrühmas *sg*, mille puhul artikli 7b kohaselt võetakse punkti 2.2 kohase keskmise CO_2-eriheite arvutamisel arvesse nende esimese etapi sõidukite CO_2-heidet, järgmiselt:

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

kus

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

Vpv_{sg} on selliste uute raskeveokite arv veokite allrühmas *sg*, mille puhul artikli 7b kohaselt võetakse punkti 2.2 kohase keskmise CO_2-eriheite arvutamisel arvesse nende esimese etapi sõidukite CO_2-heidet;

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

V on tootja uute raskeveokite arv.

2.5. Kandevõime, reisijate arv ja veoseruumi maht

Veokite allrühma *sg* N- või O-kategooria raskeveoki keskmise kandevõime PL_{sg} väärtus arvutatakse järgmiselt:

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

Veokite allrühma *sg* M-kategooria raskeveoki keskmine reisijate arv PN_{sg} arvutatakse järgmiselt:

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

kus

Σ_{mp} on kõigi kasutusotstarvete *mp* summa;

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

$PL_{sg,mp}$ on veokite allrühma *sg* N- ja O-kategooria raskeveokitele kasutusotstarbe *mp* jaoks omistatud kandevõime väärtus, nagu on esitatud punktides 2.5.1 ja 2.5.3;

$PN_{sg,mp}$ on veokite allrühma *sg* M-kategooria raskeveokitele kasutusotstarbe *mp* jaoks omistatud reisijate arv, nagu on esitatud punktis 2.5.2.

2.5.1. N-kategooria raskeveokid

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

<table>
<tr><td rowspan="2">Veokite allrühm sg (*)</td><td colspan="14">Kasutusotstarve mp (**)</td></tr>
<tr><td>RDL</td><td>RDR</td><td>LHL</td><td>LHR</td><td>UDL</td><td>UDR</td><td>REL</td><td>RER</td><td>LEL</td><td>LER</td><td>MUL</td><td>MUR</td><td>COL</td><td>COR</td></tr>
<tr><td>53</td><td colspan="2" rowspan="11">Nagu on kindlaks määratud punktis 3.1.1</td><td colspan="2" rowspan="11">Ei ole kohaldatav</td><td colspan="2" rowspan="11">Nagu on kindlaks määratud punktis 3.1.1</td><td colspan="8" rowspan="11">Ei ole kohaldatav</td></tr>
<tr><td>53v</td></tr>
<tr><td>54</td></tr>
<tr><td>1s</td></tr>
<tr><td>1sv</td></tr>
<tr><td>1</td></tr>
<tr><td>1v</td></tr>
<tr><td>2</td><td colspan="2" rowspan="3">Nagu on kindlaks määratud punktis 3.1.1</td></tr>
<tr><td>2v</td></tr>
<tr><td>3</td><td colspan="2" rowspan="2">Ei ole kohaldatav</td></tr>
<tr><td>3v</td></tr>
<tr><td>4-UD</td><td>0,9</td><td>4,4</td><td>1,9</td><td>14</td><td>0,9</td><td>4,4</td><td>3,5</td><td>17,5</td><td>3,5</td><td>26,5</td><td>0,6</td><td>3,0</td><td>0,9</td><td>4,4</td></tr>
<tr><td>4-RD</td></tr>
<tr><td>4-LH</td></tr>
<tr><td>4v</td></tr>
<tr><td>5-RD</td><td>2,6</td><td>12,9</td><td>2,6</td><td>19,3</td><td>2,6</td><td>12,9</td><td>3,5</td><td>17,5</td><td>3,5</td><td>26,5</td><td>Ei ole kohaldatav</td><td>Ei ole kohaldatav</td><td>2,6</td><td>12,9</td></tr>
<tr><td>5-LH</td></tr>
<tr><td>5v</td></tr>
</table>

Veokite allrühm *sg* (*)	Kasutusotstarve *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 ole kohaldatav	Ei ole kohaldatav	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 ole kohaldatav	Ei ole kohaldatav	2,6	12,9
12v														
16	Ei ole kohaldatav												2,6	12,9
16v														

(*) Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi
(**) Vt punktis 1.4 esitatud määratlusi

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

2.5.2. M-kategooria raskeveokid

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

2.5.3. O-kategooria raskeveokid

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

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

(*) Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi
(**) Vt punktis 1.4 esitatud määratlusi

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

2.6. Läbisõidu ja kandevõime või reisijate arvu osatähtsuse teguri arvutamine

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

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

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

kus

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

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

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

PN_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.5.2;

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

2.6.1 N-kategooria raskeveokite aastased läbisõidud

Veokite allrühm (sg) (*)	Aastane läbisõit 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

Veokite allrühm (*sg*) (*)	Aastane läbisõit AM_{sg} (km)
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
11v	60 000
12	67 000
12v	60 000
16, 16v	60 000

(*) Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi

2.6.2. M-kategooria raskeveokite aastased läbisõidud

Veokite allrühm (*sg*) (*)	Aastane läbisõit AM_{sg} (km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000
32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000

Veokite allrühm (*sg*) (*)	Aastane läbisõit AM_{sg} (km)
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

(*) Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi

2.6.3. O-kategooria raskeveokite aastased läbisõidud

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

(*) Vt punktis 1.1 esitatud määratlusi

2.7. Tootjate keskmised CO_2-eriheited, millele on osutatud artiklis 4

Iga tootja jaoks arvutatakse keskmine CO_2-eriheide järgmiselt:

2.7.1. 2019.–2029. aasta aruandlusperioodidel:

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

2.7.2. Aruandlusperioodidel alates 2025. aastast:

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

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

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

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

kus

$\sum_{sg}$ on kõigi nende veokite allrühmade summa, mida võetakse arvesse konkreetse keskmise CO_2-eriheite arvutamisel kooskõlas punktiga 4.2;

ZLEV on kindlaks määratud punktis 2.3;

$share_{sg}$ on kindlaks määratud punktis 2.4;

zev_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.4;

pv_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.4;

MPW_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.6;

$avgCO2_{sg}$ on kindlaks määratud punktis 2.2;

$avgCO2p_{sg}$ on kindlaks määratud punktis 2.2;

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

3. Võrdlusväärtuste arvutamine

3.1. Võrdlusväärtused

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

kus

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Veokite allrühmade suhtes kohaldatavad võrdlusperioodid

Veokite allrühmade suhtes kohaldatakse võrdlusperioodidena järgmisi aruandlusperioode:

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

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

Selleks et aastate < Y + 5 aruandlusperioodide jaoks arvutada punkti 2.7 kohaselt keskmised CO_2-eriheited ning punkti 4.1 kohaselt CO_2-eriheite sihttasemed, määratakse punktis 2.2 esitatud keskmiste CO_2-eriheidete $avgCO2_{sg}$ ja $avgCO2p_{sg}$ ning punktis 3.1.2 esitatud CO_2-võrdlusheidete $rCO2_{sg}$ ja $rCO2p_{sg}$ väärtuseks kõigi veokite allrühma *sg* tootjate puhul 0. Y on esimese sellise aruandlusperioodi aasta, mil kõigi veokite allrühma *sg* tootjate uute raskeveokite arv on vähemalt 50.

Selleks et leida CO_2-võrdlusheited $rCO2_{sg}$ ja $rCO2p_{sg}$, et arvutada punkti 4 kohaselt CO_2-eriheite sihttasemed, arvutatakse esmalt punktis 3.1.2 esitatud vastavad väärtused aasta Y aruandlusperioodi jaoks punkti 3.2 kohaselt veokite allrühma *sg* suhtes kohaldatava võrdlusperioodi asemel.

Seejärel jagatakse saadud väärtused

— punktis 5.1.1 määratletud sihttaseme koefitsiendiga $RET_{sg,Y}$, et leida CO_2-võrdlusheited $rCO2_{sg}$,

— punktis 5.1.1 määratletud sihttaseme koefitsiendiga $RETp_{sg,Y}$, et leida CO_2-võrdlusheited $rCO2p_{sg}$.

4. Artiklis 6 osutatud tootja CO_2-eriheite sihttaseme arvutamine

4.1. CO_2-eriheite sihttase

Iga tootja jaoks arvutatakse CO_2-eriheite sihttase *T* järgmiselt:

4.1.1. Aastate 2025–2029 aruandlusperioodideks:

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

4.1.2. Aruandlusperioodideks alates 2030. aastast:

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

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

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

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

kus

$\sum_{sg}$ on kõigi nende veokite allrühmade summa, mida võetakse arvesse konkreetse CO_2-eriheite sihttaseme arvutamisel kooskõlas punktiga 4.2;

$share_{sg}$ on kindlaks määratud punktis 2.4;

MPW_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.6;

rf_{sg} on CO_2-heite vähendamise sihttase, mida kohaldatakse konkreetsel aruandlusperioodil veokite allrühma *sg* uute raskeveokite suhtes punkti 4.3 kohaselt;

rfp_{sg} on CO_2-heite vähendamise sihttase, mida kohaldatakse konkreetsel aruandlusperioodil veokite allrühma *sg* uute raskeveokite esimese etapi sõidukite suhtes punkti 4.3 kohaselt;

$zevM_{sg}$ on heiteta raskeveokite kohustuslik osakaal, mida kohaldatakse konkreetsel aruandlusperioodil veokite allrühma *sg* raskeveokite suhtes punkti 4.3 kohaselt;

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

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

pv_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.4.

4.2. Veokite allrühmad, mida võetakse arvesse tootjate keskmise CO_2-eriheite ja eriheite sihttasemete arvutamisel CO_2-eriheite *CO2(X)*, eriheite sihttasemete *T(X)* ja CO_2-heite trajektoori $ET(X)_Y$ arvutamisel võetakse arvesse järgmisi veokite allrühmi *sg*:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
Veokite allrühmad, milles suhtes kohaldatakse CO_2-heite vähendamise sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike 1 punktiga a	Kaubaveoks ette nähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse CO_2-heite vähendamise sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike 1 punktidega b, c ja d ning lõikega 3	Reisijateveoks ette nähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse CO_2-heite vähendamise sihttasemeid kooskõlas artikli 3a lõike 1 punktidega b, c ja d (kaugbussid ja madala sissepääsuga II klassi bussid)	Reisijateveoks ette nähtud veokite allrühmad, mille suhtes kohaldatakse heiteta raskeveokite sihttasemeid kooskõlas artikliga 3d (linnabussid)
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Kõik punktides 1.1.1 ja 1.1.3 osutatud veokite allrühmad; 2035. aastale eelnevate aastate aruandlusperioodidel ei hõlmata siiski eriotstarbeliste veokite allrühmi.	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-L2, 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. CO_2-heite vähendamise sihttasemed ja heiteta raskeveokite kohustuslikud osakaalud

4.3.1. Artikli 3a kohaselt kohaldatakse veokite allrühma *sg* raskeveokite suhtes eri aruandlusperioodidel järgmisi CO_2-heite vähendamise sihttasemeid rf_{sg} ja rfp_{sg}:

CO_2-heite vähendamise sihttasemed rf_{sg} ja rfp_{sg}					
Veokite allrühmad *sg*		Järgmiste aastate aruandlusperioodid:			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Alates 2040. aastast
Keskmise suurusega veoautod	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Rasked veoautod > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Rasked veoautod > 16 t, teljekonfiguratsioonidega 4×2 ja 6×4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Rasked veoautod > 16 t, spetsiifiliste teljekonfiguratsioonidega	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Eriotstarbelised veokid	53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v	0	0	64 %	90 %
Kaugbussid ja linnadevahelised bussid (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Kaugbusside ja linnadevaheliste busside esimese etapi sõidukid (rfp_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43 %	64 %	90 %
Haagised	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 %

CO_2-heite vähendamise sihttasemed rf_{sg} ja rfp_{sg}					
Veokite allrühmad *sg*		Järgmiste aastate aruandlusperioodid:			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Alates 2040. aastast
Poolhaagised 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 %	2025. aastale eelnevate aastate aruandlusperioodide kõigiks CO_2-heite vähendamise sihttasemeteks rf_{sg} ja rfp_{sg} määratakse 0.

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

Heiteta raskeveokite kohustuslikud osakaalud $zevM_{sg}$					
Veokite allrühmad *sg*		Järgmiste aastate aruandlusperioodid:			
		Enne 2030. aastat	2030–2034	2035–2039	Alates 2040. aastast
Linnabussid	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE,	0	90 %	100 %	100 %

5. Artiklis 7 osutatud heiteühikud ja -võlad

5.1. CO_2-heite vähendamise trajektoorid

5.1.1. Sihttaseme koefitsiendid

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

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

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

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

kus

lY, uY — on punkti 4.2 tabeli tulbas X = 2025 märgitud veokite allrühmade jaoks hulga {rY, 2025, 2030, 2035, 2040} varasema ja hilisema aasta väärtused

ning kõigi teiste veokite allrühmade *sg* jaoks hulga {rY, 2030, 2035, 2040} varasema ja hilisema aasta väärtused, mis määravad vähima intervalli, mille puhul kehtib tingimus $lY \leq Y < uY$;

rY — on veokite allrühma *sg* suhtes kooskõlas punktiga 3.2 kohaldatava võrdlusperioodi aasta;

$rf_{sg,lY}$, $rf_{sg,uY}$ — on punkti 4.3 kohased veokite allrühma *sg* CO_2-heite vähendamise sihttasemed uute raskeveokite jaoks aastateks *lY* ja *uY*;

$rfp_{sg,lY}$, $rfp_{sg,uY}$ on punkti 4.3 kohased veokite allrühma *sg* CO_2-heite vähendamise sihttasemed uute raskeveokite esimese etapi sõidukite jaoks aastateks *lY* ja *uY*;

$zevM_{sg,lY}$, $zevM_{sg,uY}$ on punkti 4.3 kohased heiteta raskeveokite kohustuslikud osakaalud uute raskeveokite puhul aastateks *lY* ja *uY*.

Aruandlusaastateks Y < rY määratakse $RET_{sg,Y}$, $RETp_{sg,Y}$ ja $ZET_{sg,Y}$ väärtuseks 1, nii et veokite allrühm *sg* ei mõjuta CO_2-heite vähendamise trajektoori.

5.1.2. CO_2-heite vähendamise trajektoorid

5.1.2.1. Seejärel leitakse iga veokite allrühma *sg* ja aasta Y aruandlusperioodi jaoks järgmised CO_2-heite vähendamise trajektoorid:

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

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

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

5.1.2.2. Iga tootja ja iga 2019. aastast 2024. aastani kestva ajavahemiku aasta Y aruandlusperioodi jaoks leitakse järgmised CO_2-heite vähendamise trajektoorid:

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

5.1.2.3. Iga tootja ja iga 2025. aastast 2040. aastani kestva ajavahemiku aasta Y aruandlusperioodi jaoks leitakse järgmised CO_2-heite vähendamise trajektoorid:

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

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

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

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

kus

$\sum_{sg}$ on kõigi nende allrühmade summa, mida võetakse arvesse konkreetse CO_2-heite vähendamise trajektoori arvutamisel kooskõlas punktiga 4.2;

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

MPW_{sg} on kindlaks määratud punktis 2.6;

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

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

pv_{sg} on tootja selliste uute raskeveokite osakaal veokite allrühmas *sg*, mille puhul artikli 7b kohaselt võetakse punkti 2.2 kohase keskmise CO_2-eriheite arvutamisel arvesse nende esimese etapi sõidukite CO_2-heidet.

5.2. Iga aruandlusperioodi heiteühikute ja -võlgade arvutamine

Iga tootja ja iga 2019. aastast 2040. aastani kestva ajavahemiku aasta Y aruandlusperioodi jaoks on heiteühikute $cCO2(X)_Y$ ja heitevõlgade $dCO2(X)_Y$, *(X = NO, M)* väärtused järgmised väärtused või 0 (st heiteühikud ja heitevõlad ei saa olla negatiivsed), olenevalt sellest, kumb on suurem:

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

kus

$ET(X)_Y$ on aasta Y aruandlusperioodil tootja CO_2-heite vähendamise trajektoor, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 5.1 (*X = 2025, NO, M*);

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

$T(X)_Y$ on aasta Y aruandlusperioodil tootja CO_2-eriheite sihttase, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 4 (*X = 2025, NO, M*);

V_Y on aasta Y aruandlusperioodil tootja uute raskeveokite arv.

5.3. Heitevõla piirmäär

Iga tootja jaoks määratakse aasta Y aruandlusperioodi heitevõla piirmäär $limCO2(X)_Y$ järgmiselt:

$limCO2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0{,}05 \times V(2025)_Y$ aasta Y < 2030 aruandlusperioodi puhul;

$limCO2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0{,}05 \times V(NO)_Y$ aasta Y ≥ 2030 aruandlusperioodi puhul;

$limCO2(M)_Y = T(M)_Y \times 0{,}05 \times V(M)_Y$ aasta Y ≥ 2030 aruandlusperioodi puhul,

kus

$T(X)_Y$ on aasta Y aruandlusperioodil tootja CO_2-eriheite sihttase, mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 4 (*X = 2025, NO, M*);

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

5.4. Heiteühikud varasemate aastate eest

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

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

kus

min on sulgudes esitatud kahe väärtuse miinimum;

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

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

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

6. Artikli 8 lõikes 2 osutatud tootja ülemäärase CO_2-heite kindlaksmääramine

Alates 2025. aastast arvutatakse iga tootja ja iga aasta Y aruandlusperioodi kohta sõidukikategooriapõhise ülemäärase CO_2-heite $exeCO2(X)_Y$ väärtus järgmiselt, kui väärtus on positiivne (X = NO, M).

2025. aasta aruandlusperioodiks:

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

Aastate Y aruandlusperioodideks ajavahemikel 2026–2028, 2030–2033 ja 2035–2038:

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

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

Aastate Y aruandlusperioodideks ajavahemikel 2030–2033 ja 2035–2038:

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

$$\sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Aastate Y = 2029, 2034 ja 2039 aruandlusperioodideks:

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

Aastate Y = 2034 ja 2039 aruandlusperioodideks:

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

2040. aasta aruandlusperioodiks:

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

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

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

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

Aastate Y > 2040 aruandlusperioodideks:

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

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

Kui ülaltoodud arvutuste tulemuseks on $exeCO2(X)_Y$ negatiivne väärtus, määratakse selle väärtuseks 0.

kus

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

$\sum_{Y=2019}^{2024}$ on aastate I summa aruandlusperioodide ajavahemikul 2025. aastast aastani Y;

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

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

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

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

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

$ccCO2(X)_{I,Y}$ on aasta I aruandlusperioodi heiteühikud, mida on korrigeeritud vastavalt seitsme aasta möödumisel aegunud heiteühikute osale ja mis määratakse kindlaks kooskõlas punktiga 6.1 (X = NO, M);

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

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

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

Artikli 8 lõikes 2 osutatud ülemäärane CO_2-heide aasta Y aruandlusperioodi kohta leitakse järgmiselt:

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

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

$ccCO2(X)_{I,Y} = cCO2(X)_I$ Y ≤ I + 7 puhul;

$ccCO2(X)_{I,Y} = min(cCO2(X)_I; \sum_{K=2025}^{I+7} dCO2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO2(X)_{K,Y})$ Y > I + 7 puhul.“

2) II lisa asendatakse järgmisega:

„II LISA

Artiklis 11 osutatud kohandamine

1. CO_2-võrdlusheite kohandamine pärast artikli 11 lõikes 2 osutatud tüübikinnitusmenetluste muutmist

Pärast artikli 11 lõikes 2 osutatud tüübikinnitusmenetluste muutmist arvutatakse I lisa punktis 3.1.2 osutatud CO_2-võrdlusheited uuesti.

Selleks kohandatakse I lisa punktis 2.1 osutatud uute raskeveokite *v* ja nende esimese etapi sõidukite CO_2-heidet (g/km), mis on kasutusotstarbe *mp* jaoks kindlaks määratud ja võrdlusperioodiks arvutatud, järgmiselt:

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

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

kus

$\sum_r$ on kõigi allrühma *sg* representatiivsete sõidukite *r* summa;

sg on veokite allrühm, kuhu raskeveok *v* kuulub;

$s_{r,sg}$ on representatiivse raskeveoki *r* statistiline osakaal veokite allrühmas *sg*;

$CO2(RP)_{v,mp}$ on raskeveoki *v* CO_2-eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe *mp* jaoks ja mis põhineb võrdlusperioodi seireandmetel;

$CO2(RP)_{r,mp}$ on representatiivse raskeveoki *r* CO_2-eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe *mp* jaoks vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele, nagu neid kohaldati võrdlusperioodil;

$CO2_{r,mp}$ on representatiivse raskeveoki *r* CO_2-eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe *mp* jaoks vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele vastavalt käesoleva määruse artikli 11 lõike 2 punktis a osutatud muudatustele;

$CO2p(RP)_{v,mp}$ on raskeveoki *v* esimese etapi sõiduki CO_2-eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe *mp* jaoks ja mis põhineb võrdlusperioodi seireandmetel;

$CO2p(RP)_{r,mp}$ on representatiivse raskeveoki *r* esimese etapi sõiduki CO_2-eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele, nagu neid kohaldati võrdlusperioodil;

$CO2p_{r,mp}$ on representatiivse raskeveoki *r* esimese etapi sõiduki CO_2-eriheide (g/km), mis määratakse kindlaks kasutusotstarbe *mp* jaoks vastavalt määrusele (EÜ) nr 595/2009 ja selle rakendusmeetmetele vastavalt käesoleva määruse artikli 11 lõike 2 punktis a osutatud muudatustele.

CO_2-eriheited normaliseeritakse kooskõlas III lisaga, kasutades seejuures artikli 14 lõike 1 punktis f osutatud näitajate väärtusi, mida kohaldatakse artikli 11 lõike 2 punktis a osutatud aruandlusperioodil.

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

2. Kohandatud CO_2-võrdlusheite kohaldamine vastavalt artikli 11 lõikele 2

Kui tootja mõne uue raskeveoki CO_2-eriheide aasta Y aruandlusperioodil on kindlaks määratud artikli 11 lõikes 2 osutatud muudatuste tulemusena, arvutatakse I lisa punktides 4 ja 5.1 kasutatav allrühma *sg* sõiduki CO_2-võrdlusheide rCO_{sg} järgmiselt:

$$rCO2_{sg} = \sum_{,i} V_{sg,i}/V_{sg} \; x \; rCO2_{sg,,i}$$

kus

$\sum_{,i}$ on i väärtuste summa:

— kui i = 0: CO_2-heite kindlaksmääramise muutmata menetlus, mille suhtes kohaldatakse algseid CO_2-võrdlusheite väärtusi ilma kohandusteta, ja

— kui i ≥ 1: kõik hilisemad artikli 11 lõikes 2 osutatud muudatused;

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

$V_{sg,i}$ on tootja selliste uute raskeveokite arv aasta Y aruandlusperioodil ja veokite allrühmas *sg*, mille CO_2-eriheide on kindlaks määratud muudatuse i tulemusena;

$rCO2_{sg,i}$ on:

— kui i = 0: kohandamata CO_2-võrdlusheide,

— kui i ≥ 1: CO_2-võrdlusheide, mis on veokite allrühma *sg* jaoks kindlaks määratud muudatuse i tulemusena.“

II LISA

„III LISA

Artiklis 4 osutatud uute raskeveokite keskmiste CO_2-eriheidete normaliseerimine

1. CO_2-eriheidete normaliseerimine

I lisa punkti 2.1 kohaste arvutuste tegemiseks normaliseeritakse raskeveokite CO_2-heite väärtused $CO2_{v,mp}$ järgmiselt:

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

$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v$ (N- ja O-kategooria raskeveokid)

$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v$ (M-kategooria raskeveokid)

Esimese etapi sõidukite CO_2-heite väärtused $CO2p_{v,mp}$ normaliseeritakse sama metoodika kohaselt, kasutades esimese etapi sõidukite parameetreid,

kus

$CO2_{v,mp}$ on raskeveoki *v* kasutusotstarbe *mp* jaoks kindlaks määratud normaliseeritud CO_2-heide, mida tuleb arvesse võtta I lisa punktis 2.1 esitatud arvutustes;

$reportCO2_{v,mp}$ on uue raskeveoki *v* CO_2-heide (g/km), mis on kasutusotstarbe *mp* jaoks kindlaks määratud ning millest on teatatud vastavalt artiklitele 13a ja 13b;

$\Delta CO2_{v,mp}(m)$ määratakse kindlaks punkti 3 kohaselt;

$\Delta CO2cv_{v,mp}$ määratakse kindlaks punkti 4 kohaselt;

$PL_{v,mp}$ on raskeveoki *v* kandevõime kasutusotstarbe *mp* korral, mis on kindlaks määratud vastavalt artiklitele 13a ja 13b esitatud andmete põhjal;

$PL_{sg,mp}$ on veokite allrühma *sg* kandevõime kasutusotstarbe *mp* korral, nagu esitatud I lisa punktis 2.5;

$PM_{v,mp}$ on raskeveoki *v* reisijate mass kasutusotstarbe *mp* korral, mis on kindlaks määratud vastavalt artiklitele 13a ja 13b esitatud andmete põhjal;

$PM_{sg,mp}$ on veokite allrühma *sg* reisijate mass kasutusotstarbe *mp* korral, nagu esitatud I lisa punktis 2.5;

cCW_v on raskeveoki *v* tühimassi parandus, mida kohaldatakse punkti 2 kohaselt.

2. Tühimassi normaliseerimine

Kuna raskeveoki kasulikkus on seda suurem, mida suurem on selle suurim tehniliselt lubatud kandevõime või reisijate arv, kuid tehnilistel põhjustel on nende näitajate suuremad väärtused seotud suurema tühimassi ja seega suurema CO_2-heitega, tehakse veokite allrühma *sg* raskeveoki *v* CO_2-eriheite punkti 1 kohaseks normaliseerimiseks asjaomase sõiduki tühimassi järgmine parandus:

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

$cCWv = 0$ (O-kategooria raskeveokid)

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

kus

a_{sg} on lineaarkordaja, mis määratakse raskeveoki *v* selle aasta aruandlusperioodiks, mil raskeveok registreeriti, kindlaks kooskõlas punktiga 2.1;

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

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

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

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

2.1. Normaliseerimisparameetrite kindlaksmääramine

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

$$CWv \approx a_{sg}\ maxPL_v + b_{sg} \quad \text{(N-kategooria raskeveokid)}$$

$$CW_v \approx a_{sg}\ maxPN_v + b_{sg} \quad \text{(M-kategooria raskeveokid)}$$

kus

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

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

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

3. CO_2-heite muutmine sõiduki täismassi muutmise tõttu

Raskeveoki *v* kasutusotstarbe *mp* jaoks kindlaks määratava CO_2-heite tagantjärele muutmine raskeveokile CO_2-heite kindlaksmääramiseks omistatud täismassi tagantjärele muutmise tõttu toimub järgmise lineaarse lähenduse kohaselt:

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

kus

m on raskeveokile *v* CO_2-heite kindlaksmääramiseks omistatud täismassi muudatus;

$CO2_{v,r}$ on raskeveoki *v* CO_2-heide (g/km) ilma massi muudatuseta, mis on kindlaks määratud sama kasutusotstarbe *mp* jaoks tüüpilise koormuse tingimustes;

$CO2_{v,l}$ on raskeveoki *v* CO_2-heide (g/km) ilma massi muudatuseta, mis on kindlaks määratud sama kasutusotstarbe *mp* jaoks kerge koormuse tingimustes;

Mr on sõiduki modelleeritud täismass ilma massi muudatuseta sama kasutusotstarbe *mp* jaoks tüüpilise koormuse tingimustes;

Ml on sõiduki modelleeritud täismass ilma massi muudatuseta sama kasutusotstarbe *mp* jaoks kerge koormuse tingimustes.

4. Erinevate veoseruumi mahtude normaliseerimine

Sama allrühma O-kategooria raskeveokite veoseruumid on erineva mahuga. Kuna raskeveoki kasulikkus on seda suurem, mida suurem on selle veoseruumi maht, kuid tehnilistel põhjustel on selline suurenemine seotud ka suurema CO_2-heitega, korrigeeritakse veokite allrühma *sg* raskeveoki *v* CO_2-heidet järgmiselt:

$$\Delta CO2cv_{v,mp} = a_{sg,mp}\ (CV_{sg} - CV_v)$$

kus

$a_{sg,mp}$ on lineaarkordaja, mis määratakse raskeveoki *v* selle aasta aruandlusperioodiks, mil raskeveok registeeriti, kindlaks kooskõlas punktiga 4.1;

CV_v on raskeveoki *v* veoseruumi maht, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;

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

N- ja M-kategooria raskeveokite korral on CO_2-heite parandus $\Delta CO2cv_{v,mp}$ 0.

4.1. Normaliseerimisparameetrite kindlaksmääramine

Igaks aruandlusperioodiks ja iga kasutusotstarbe jaoks määratakse [$reportCO2v,mp + \Delta CO2_{v,mp}(m)$] väärtuste ja CV_v väärtuste seose lineaarregressiooni analüüsiga kindlaks parameetrid $a_{sg,mp}$ ja $b_{sg,mp}$, võttes arvesse kõiki veokite allrühma *sg* uusi registreeritud raskeveokeid *v*:

$$reportCO2v,mp + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

kus

CV_v on raskeveoki *v* veoseruumi maht, mis on kindlaks määratud artiklite 13a ja 13b kohaselt esitatud andmete põhjal;

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

IV LISA

Artiklite 13a ja 13b kohaseid seirealuseid ja esitatavaid andmeid käsitlevad reeglid

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

a) liikmesriigi territooriumil registreeritud kõigi artiklis 2 osutatud uute raskeveokite valmistajatehase tähised (VIN-koodid);

b) tootja nimi;

c) mark (tootja käibenimi);

d) vastavussertifikaadi kandes 38 märgitud kerekood, kaasa arvatud määruse (EL) 2018/858 I lisa 2. liites osutatud täiendavad numbrid, kui see on kohaldatav;

e) artikli 2 lõike 1 esimese lõigu punktis a või b osutatud raskeveokite puhul vastavustunnistuse kannetes 23, 23.1 ja 26 märgitud teave jõuseadme kohta;

f) vastavussertifikaadi kandes 29 märgitud raskeveoki suurim kiirus;

g) komplekteerimisetapp, nagu märgitud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683 ([1]) VIII lisa punkti 2 kohase vastavussertifikaadi valitud näidisel;

h) vastavussertifikaadi kandes 0.4 märgitud sõidukikategooria;

i) vastavussertifikaadi kandes 1 märgitud telgede arv;

j) vastavussertifikaadi kandes 16.1 märgitud suurim tehniliselt lubatud täismass;

k) vastavussertifikaadi kandes 49.1 märgitud tootja andmefaili krüptograafilise räsi jäljend; kuni 30. juunini 2025 registreeritud raskeveokite puhul võivad liikmesriigid esitada ainult krüptograafilise räsi esimesed kaheksa tähe- või numbrimärki;

l) vastavussertifikaadi kandes 49.5 märgitud CO_2-eriheide;

m) vastavussertifikaadi kandes 49.6 märgitud keskmine kandevõime;

n) registreerimise kuupäev;

o) artikli 3 punktis 25 osutatud eriti raske autorongi N3-kategooria raskeveoki korral selle vastavussertifikaadi kandes 16.4 või üksiksõiduki tüübikinnitustunnistusel märgitud autorongi suurim tehniliselt lubatud mass;

p) eriotstarbelise sõiduki korral selle vastavussertifikaadi kandes 51 märgitud otstarve;

q) vastavussertifikaadi kandes 3 märgitud veotelgede arv;

r) määruse (EL) 2018/858 artikli 2 lõike 3 punkti b alusel tüübikinnituse saanud raskeveokite korral teave, et raskeveok on projekteeritud ja valmistatud või kohandatud tsiviilkaitses, tuletõrjes ja korrakaitsejõududes kasutamiseks;

s) tsiviilkaitses, tuletõrjes või korrakaitsejõududes kasutamiseks registreeritud raskeveokite korral kinnitus, et sõiduk on registreeritud tsiviilkaitses, tuletõrjes või korrakaitsejõududes kasutamiseks ja et see vastab käesoleva määruse artikli 3a lõikes 5 sätestatud tingimustele. Kõigi raskeveokite, sealhulgas üksiksõiduki tüübikinnituse saanud raskeveokite puhul on vastav teave see, mis on esitatud ELi vastavussertifikaadil või ELi üksiksõiduki tüübikinnitustunnistusel või riiklikul üksiksõiduki tüübikinnitustunnistusel kooskõlas komisjoni rakendusmääruses (EL) 2020/683 sätestatud näidistega ja olenemata sellest, kas kehtib mõni määruse (EL) 2018/858 artikli 45 lõike 1 kohane riiklik erand.

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

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

Käesoleva määruse artikli 13b kohaselt peab iga andmete esitaja esitama järgmised andmed raskeveokite kohta, mille jaoks on kooskõlas määrusega (EL) 2017/2400 ja rakendusmäärusega (EL) 2022/1362 kohustuslik esitada tootja andmefail või sõiduki teabefail.

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

Sõiduki kategooria / veokite allrühmad	Andmete esitaja			
	Esimese etapi sõiduki tootja ([1])	Vaheetapi sõiduki tootja ([2])	Sõiduki tootja ([3]) ([6])	Määratud tehniline teenistus ([8])
N / kõik	Ei ole kohaldatav	Ei ole kohaldatav	— Tootja andmefail ([4]) — Lisateave (*)	Ei ole kohaldatav
M / kõik	— Sõiduki andmefail ([5]) — Tootja arvepidamisfail ([4]) — Lisateave (*) esimese etapi sõiduki kohta.	Ei ole kohaldatav	— Sõiduki andmefail ([5]) — Tootja arvepidamisfail ([4]) — Lisateave (*) terviksõiduki või komplekteeritud sõiduki kohta.	Ei ole kohaldatav
O / kõik	Ei ole kohaldatav	Ei ole kohaldatav	— Tootja andmefail ([7]) — Lisateave (*)	— Tootja andmefail ([7]) — Lisateave (*)

([1]) Komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punkt 29.
([2]) Komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punkt 31.
([3]) Komisjoni määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punkt 4a.
([4]) Tootja arvepidamisfail (MRF), määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punkt 23.
([5]) Sõiduki andmefail (VIF), määruse (EL) 2017/2400 artikli 3 punkt 25.
([6]) Rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 2 punkt 5.
([7]) Tootja andmefail, rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 2 punkt 9.
([8]) Rakendusmääruse (EL) 2022/1362 artikli 8 lõiked 6 ja 7.
(*) Lisateave

Nr	Seirealused andmed	Allikas	Sõidukikategooriad
15	Mark (tootja käibenimi)		Kõik
24	Jõuülekandeseadme tootja nimi ja aadress	Määruse (EL) 2017/2400 VI lisa 1. liites esitatud osa, eraldi seadmestiku või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 0.4	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;

Nr	Seirealused andmed	Allikas	Sõidukikategooriad
25	Mark (jõuülekandeseadme tootja käibenimi)	Määruse (EL) 2017/2400 VI lisa 1. liites esitatud osa, eraldi seadmestiku või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 0.1	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;
32	Teljetootja nimi ja aadress	Määruse (EL) 2017/2400 VII lisa 1. liites esitatud komponendi, eraldi seadmestiku või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 0.4	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk; O-kategooria
33	Mark (teljetootja käibenimi)	Määruse (EL) 2017/2400 VII lisa 1. liites esitatud komponendi, eraldi seadmestiku või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 0.1	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk; O-kategooria
39	Rehvitootja nimi ja aadress	Määruse (EL) 2017/2400 X lisa 1. liites esitatud komponendi, eraldi sõlme või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 1	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk; O-kategooria
40	Mark (rehvitootja käibenimi)	Määruse (EL) 2017/2400 X lisa 1. liites esitatud komponendi, eraldi sõlme või süsteemi sertifikaadi näidise punkt 3	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk; O-kategooria
72	Modelleerimisvahendi kasutamise loa number		Kõik
75	Mootori CO_2-heite mass WHTC tsükli (8) vältel (g/kWh)	Komisjoni määruse (EL) nr 582/2011 ([2]) I lisa 5. liite lisandi punkt 1.4.2 või 7. liite lisandi punkt 1.4.2, olenevalt sellest, kumb on kohaldatav	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;

([2]) Komisjoni 25. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 582/2011, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 595/2009 seoses raskeveokite heidetega (Euro VI) ja millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ I ja III lisa (ELT L 167, 25.6.2011, lk 1).

Nr	Seirealused andmed	Allikas	Sõidukikategooriad
76	Mootori kütusekulu WHTC tsükli vältel (g/kWh)	Komisjoni määruse (EL) nr 582/2011 I lisa 5. liite lisandi punkt 1.4.2 või 7. liite lisandi punkt 1.4.2, olenevalt sellest, kumb on kohaldatav	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;
77	Mootori CO_2-heite mass WHSC tsükli (9) vältel (g/kWh)	Komisjoni määruse (EL) nr 582/2011 I lisa 5. liite lisandi punkt 1.4.1 või 7. liite lisandi punkt 1.4.1, olenevalt sellest, kumb on kohaldatav	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;
78	Mootori kütusekulu WHSC tsükli vältel (g/kWh)	Komisjoni määruse (EL) nr 582/2011 I lisa 5. liite lisandi punkt 1.4.1 või 7. liite lisandi punkt 1.4.1, olenevalt sellest, kumb on kohaldatav	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;
101	Raskeveokite puhul, mille modelleerimise kuupäev on 1. juuli 2020 või hilisem, mootori tüübikinnituse number	Määruse (EL) nr 582/2011 I lisa 5., 6. või 7. liite lisandi punkt 1.2.1, olenevalt sellest, milline on kohaldatav	N-kategooria; M-kategooria: ainult esimese etapi sõiduk;
102	Raskeveokite puhul, mille modelleerimise kuupäev on 1. juuli 2021 või hilisem, komaeraldusega väärtusi sisaldav fail, millel on sama nimi kui tööfailil ja mille laiend on.vsum ning mis sisaldab koondtulemusi iga modelleeritud kasutusotstarbe ja kandevõime tingimuste kohta	Fail, mis luuakse määruse (EL) 2017/2400 artikli 5 lõike 1 punktis a osutatud modelleerimisvahendiga selle graafilise kasutajaliidese versioonis	kõik

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

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

Vahemik	CdxA väärtus [m^2]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15

Vahemik	CdxA väärtus [m²]	
	Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)	Max CdxA (CdxA < MaxCdxA)
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

V LISA

Artiklites 13a–13c osutatud andmete esitamine ja haldamine

1. LIIKMESRIIKIDE ARUANDLUS

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

Kontaktisik saadab komisjonile ja Euroopa Keskkonnaametile teate andmete edastamise kohta järgmistele aadressidele:

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

ning

HDV-monitoring@eea.europa.eu

2. TOOTJATE ARUANDLUS

2.1. Tootjad esitavad komisjonile viivitamata järgmise teabe:

a) vastavussertifikaadil või üksiksõiduki tüübikinnitustunnistusel märgitud tootja nimi;

b) rahvusvaheline valmistaja kood (WMI-kood), mida vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 19/2011 ([1]) kasutatakse turule lastavate uute raskeveokite valmistajatehase tähises;

c) andmete Euroopa Keskkonnaametile edastamise eest vastutav kontaktisik.

Tootjad teatavad komisjonile viivitamata kõigist muudatustest nimetatud teabes.

Teave saadetakse punktis 1.1 osutatud aadressidele.

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

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

3. ANDMETÖÖTLUS

3.1. Euroopa Keskkonnaamet töötleb punktide 1.1 ja 2.2 kohaselt edastatud andmeid ning kannab need seejärel registrisse.

3.2. Eelneval aruandlusperioodil registreeritud raskeveokite kohta käivad andmed, mis on kantud registrisse, avaldatakse iga aasta 30. aprilliks, välja arvatud järgmised andmed:

3.2.1. valmistajatehase tähis;

3.2.2. jõuülekandeseadme tootja nimi ja aadress;

3.2.3. mark (jõuülekandeseadme tootja käibenimi);

3.2.4. teljetootja nimi ja aadress;

3.2.5. mark (teljetootja käibenimi);

3.2.6. rehvitootja nimi ja aadress;

3.2.7. mark (rehvitootja käibenimi);

3.2.8. mootori mudel;

3.2.9. jõuülekandeseadme mudel;

3.2.10. aeglusti mudel;

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

3.2.11. pöördemomendi muunduri mudel;

3.2.12. nurkülekande mudel;

3.2.13. telje mudel;

3.2.14. õhutakistuse mudel;

3.2.15. komaeraldusega väärtusi sisaldav fail, millel on sama nimi kui tööfailil ja mille laiend on.vsum ning mis sisaldab koondtulemusi iga modelleeritud kasutusotstarbe ja kandevõime tingimuste kohta.

3.3. Kui pädev asutus või tootja avastab esitatud andmetes vigu, teatab ta nendest viivitamata komisjonile ja Euroopa Keskkonnaametile, edastades veateate Euroopa Keskkonnaametile ning saates e-kirja punktis 1.1 osutatud aadressidele.

3.4. Komisjon kontrollib neid vigu koos Euroopa Keskkonnaametile ning asjakohasel juhul parandab andmed registris.

3.5. Komisjon teeb Euroopa Keskkonnaameti abiga enne punktide 1.1 ja 2.2 kohase andmete edastamise tähtaega aegsasti kättesaadavaks andmete edastamise elektroonilised vormid.

VI LISA

Vastavustabel

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