

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2019/1242,**annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019,****hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Pariisin sopimuksessa asetetaan muun muassa pitkän aikavälin tavoite, joka vastaa tavoitetta rajoittaa maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahteen celsiusasteeseen esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon verrattuna sekä jatkaa toimia nousun pysyttämiseksi alle 1,5 celsiusasteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon verrattuna. Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin (IPCC) viimeisimmässä erityisraportissa vaikutuksista, joita on maapallon keskilämpötilan nousulla 1,5 celsiusasteella esiteollisen ajan tasosta sekä siihen liittyvillä maailman kasvihuonekaasupäästöjen kehityspoluilla, esitetään uusimmat tieteelliset päätelmät, jotka vahvistavat yksiselitteisesti ilmastonmuutoksen kielteiset vaikutukset. Kyseisessä erityisraportissa todetaan, että päästöjen vähentäminen kaikilla aloilla on ratkaisevan tärkeää ilmaston lämpenemisen rajoittamiseksi.
- (2) Jotta edistettäisiin Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista, on nopeutettava koko liikennealan muuttamista nollapäästöisiksi ottaen huomioon komission 28 päivänä marraskuuta 2018 hyväksymä tiedonanto ”Puhdas maapallo kaikille – Eurooppalainen visio kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta”, jossa visioidaan tarvittavia taloudellisia ja yhteiskunnallisia muutoksia, joihin osallistuvat kaikki talouden ja yhteiskunnan alat ja joiden päämääränä on saada aikaan kasvihuonekaasujen nettonollapäästöt vuoteen 2050 mennessä. Ihmisten terveyttä ja ympäristöä vakavasti vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä olisi niin ikään vähennettävä jyrkästi ilman viivettä.

⁽¹⁾ EUVL C 62, 15.2.2019, s. 286.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 18. huhtikuuta 2019 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 13. kesäkuuta 2019.

- (3) Komissio hyväksyi liikkuvuuspaketit 31 päivänä toukokuuta 2017 (Eurooppa liikkeellä: Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla) ja 8 päivänä marraskuuta 2017 (Vähäpäästöisen liikkuvuuden toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuutta ja työntekijöitä). Näissä paketeissa esitettiin myönteinen toiminta-ohjelma, jolla pyritään myös varmistamaan sujuva siirtyminen kohti kaikkien käytettävissä olevaa puhdasta, kilpailukykyistä ja verkottunutta liikkuvuutta.
- (4) Tämä asetus on osa komission 17 päivänä toukokuuta 2018 hyväksymää kolmatta liikkuvuuspakettia ”Eurooppa liikkeellä – Kestävä liikkuvuus Euroopassa: turvallinen, verkottunut ja puhdas liikenne”, joka on jatkoa komission 13 päivänä syyskuuta 2017 hyväksymälle tiedonannolle ”Investoimme älykkääseen, innovatiiviseen ja kestäväan teollisuuteen: Uudistettu EU:n teollisuuspoliittinen strategia”. Tämän asetuksen tarkoituksena on myös saattaa päätökseen prosessi, jonka ansiosta Eurooppa voi saada täyden hyödyn liikkuvuuden nykyaikaistamisesta ja sen hiilettömyydestä. Tämän kolmannen liikkuvuuspaketin tavoitteena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja esteettömämpää, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvatumia sekä liikkuvuusjärjestelmästä puhtaampi ja paremmin varustautunut välttämättömään tehtävään eli ilmastonmuutoksen torjumiseen. Tämä edellyttää unionin, jäsenvaltioiden ja sidosryhmien täyttä sitoutumista muun muassa hiilidioksidipäästöjen ja ilmansaasteiden vähentämiseen.
- (5) Tässä asetuksessa – yhdessä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631⁽³⁾ kanssa – luodaan selkeä väylä tieliikennesektorin hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja edistetään sitovaa tavoitetta vähentää unionin kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään 40 prosenttia verrattuna vuoden 1990 tasoihin, kuten vahvistettiin 23–24 päivänä lokakuuta 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä, jotka neuvosto hyväksyi 6 päivänä maaliskuuta 2015 Pariisin sopimuksen mukaisena unionin suunniteltuna kansallisesti määriteltävänä panoksena.
- (6) Lokakuun 23-24 päivänä 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä vahvistettiin, että kasvihuonekaasupäästöjä vähennettäisiin 30 prosenttia vuoden 2005 tasoista vuoteen 2030 mennessä sellaisilla aloilla, jotka eivät ole osa unionin päästökauppajärjestelmää. Tieliikennesektorin osuus kasvihuonekaasupäästöistä on huomattava. Tieliikennesektorin osuus unionin kokonaispäästöistä oli noin neljännes vuonna 2016. Päästöt ovat tällä alalla kasvussa ja tuntuvasti vuoden 1990 tasojen yläpuolella. Jos tieliikenteen päästöt lisääntyvät entisestään, ne heikentävät muilla aloilla ilmastonmuutoksen torjumiseksi aikaan saatujen päästövähennysten vaikutusta.
- (7) Lokakuun 23-24 päivänä 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä korostettiin, että on tärkeää vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja riskejä, jotka liittyvät liikennesektorin riippuvuuteen fossiilisista polttoaineista, soveltamalla kokonaisvaltaista ja teknologianeutraalia toimintatapaa, jolla edistetään liikenteen päästöjen vähentämistä ja energiatehokkuutta, sähköistä liikennettä sekä uusiutuvien energialähteiden käyttöä liikennesektorilla myös vuoden 2020 jälkeen.
- (8) Kysyntää hillitsevä energiatehokkuus on yksi viidestä toisiaan vahvistavasta ja toisiinsa läheisesti liittyvästä ulottuvuudesta, jotka esitetään komission 25 päivänä helmikuuta 2015 hyväksymässä tiedonannossa ”Joustavaa energiaunionia ja tulevaisuuteen suuntautuvaa ilmastonmuutospolitiikkaa koskeva puitestrategia”, jonka tavoitteena on tarjota kuluttajille unionissa varmaa, kestävää, kilpailukykyistä ja kohtuuhintaista energiaa. Tiedonannossa todetaan, että vaikka kaikilla talouden aloilla on toteutettava toimia energiankulutuksen tehostamiseksi, liikennesektorilla on valtavaa energiatehokkuuspotentiaalia.
- (9) Raskaiden hyötyajoneuvojen – kuorma-autot ja linja-autot mukaan lukien – osuus unionin kaikista hiilidioksidipäästöistä on noin 6 prosenttia ja kaikista tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä noin 25 prosenttia. Ilman lisätoimia raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen osuuden odotetaan kasvavan noin 9 prosenttia vuosina 2010–2030. Tällä hetkellä unionin oikeudessa ei aseteta vaatimuksia raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, ja sen vuoksi on tarpeen toteuttaa viipymättä tällaisia ajoneuvoja koskevia erityistoimenpiteitä.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (10) Sen vuoksi olisi vahvistettava uusien raskaiden hyötyajoneuvojen muodostaman unionin koko ajoneuvokannan hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet vuodeksi 2025 ja vuodeksi 2030, kun otetaan huomioon aika, joka kuluu ajoneuvokannan uusiutumiseen, ja se, että tieliikennealan on osaltaan edistettävä vuotta 2030 ja sen jälkeistä aikaa koskevien unionin ilmasto- ja energiavoitteiden saavuttamista. Tällainen asteittainen lähestymistapa antaa myös teollisuudelle selkeän ja varhaisen signaalin vauhdittaa energiatehokkaiden teknologioiden sekä nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen tuontia markkinoille. Nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönoton pitäisi myös auttaa ratkaisemaan kaupunkiliikenteen ongelmia. Samalla, kun on olennaisen tärkeää vähentää tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä, on se, että valmistajat edistävät tällaisten raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöä, on tärkeää myös kaupunkien ja kaupunkialueiden ilman epäpuhtauksien tehokkaan vähentämisen ja korkean melutason torjumisen kannalta.
- (11) Jotta voidaan täysin hyödyntää energiatehokkuuden parantamismahdollisuudet ja varmistaa, että tieliikenneala kokonaisuudessaan edistää soveltuvia kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä, on aiheellista täydentää jo olemassa olevia, uusille henkilöautoille ja kevyille hyötyajoneuvoille vahvistettuja hiilidioksidipäästönormeja asettamalla hiilidioksidipäästönormit uusille raskaille hyötyajoneuvoille. Kyseiset päästönormit edistävät polttoainetehokkaaseen teknologiaan liittyvää innovointia sekä vahvistavat osaltaan unionin valmistajien ja tavarantoimittajien teknologista johtoaosamaa polttoainetehokkaan teknologian innovoinnissa ja turvaavat korkeaa osaamista edellyttävät työpaikat pitkällä aikavälillä.
- (12) Kun otetaan huomioon ilmastomuutoksen luonne valtioiden rajat ylittävänä ongelmana, tarve varmistaa hyvin toimivat sisämarkkinat sekä tieliikenteen palvelujen että raskaiden hyötyajoneuvojen osalta ja tarve välttää markkinoiden pirstoutumista, on aiheellista vahvistaa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit unionin tasolla. Kyseiset päästönormit eivät saisi rajoittaa unionin kilpailulainsäädännön soveltamista.
- (13) Määriteltäessä hiilidioksidipäästöjen vähennystasoja, jotka unionin raskaan hyötyajoneuvokannan olisi saavutettava, olisi otettava huomioon vähennystasojen vaikuttavuus pyrittäessä kustannustehokkaasti vähentämään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/842⁽⁴⁾ soveltamisalaan kuuluvien alojen hiilidioksidipäästöjä vuoteen 2030 mennessä, vähennystasojen tuomat kustannukset ja säästöt yhteiskunnalle, valmistajille, liikenteenharjoittajille ja kuluttajille, vähennystasojen suorat ja epäsuorat vaikutukset työllisyyteen ja innovointiin sekä sivuhöydyt, joita saadaan vähentyneinä ilmansaasteina ja parantuneena energiaturvallisuutena.
- (14) Olisi varmistettava sosiaalisesti hyväksyttävä ja oikeudenmukainen siirtymä nollapäästöiseen liikkuvuuteen. Siksi on tärkeää ottaa huomioon siirtymän sosiaaliset vaikutukset autoteollisuuden koko arvoketjussa ja puuttua ennakoivasti työllisyysvaikutuksiin. Näin ollen kielteisistä vaikutuksista kärsivissä yhteisöissä ja niistä kärsivillä alueilla olisi harkittava työntekijöiden uudelleenkoulutusta, täydennyskoulutusta ja uudelleensijoittamista koskevia kohdennettuja unionin, kansallisen ja aluetason ohjelmia sekä koulutus- ja työnhakualoitteita tiiviissä vuoropuhelussa työmarkkinaosapuolten ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Osana kyseistä siirtymää olisi parannettava naisten työllisyyttä ja yhtäläisiä mahdollisuuksia tällä alalla.
- (15) Onnistunut siirtymä nollapäästöiseen liikkuvuuteen edellyttää yhdenmukaista toimintatapaa ja oikeanlaista suotuisaa toimintaympäristöä, joka kannustaa innovoimaan ja säilyttämään unionin teknologisen johtoaosaman tieliikenne-sektorilla. Tähän sisältyvät julkiset ja yksityiset investoinnit tutkimukseen ja innovointiin, nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen tarjonnan lisääminen, lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto ja yhdistäminen energijärjestelmiin, kestävä materiaalitöimitukset ja akkujen kestävä tuotanto, uudelleenkäyttö ja kierrätys Euroopassa. Tämä edellyttää johdonmukaisia toimia unionin tasolla sekä kansallisella ja alue- ja paikallistasolla, muun muassa kannustimia, joilla tuetaan nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoa.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (EUVL L 156, 19.6.2018, s. 26).

- (16) Osana Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 ⁽⁵⁾ täytäntöönpanoa on otettu käyttöön uusi menettely yksittäisten raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämiseksi. Komission asetuksessa (EU) 2017/2400 ⁽⁶⁾ vahvistetaan VECTO-mallinnukseen perustuva menetelmä, jolla raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta voidaan simuloida. Tämän menetelmän avulla voidaan ottaa huomioon raskaiden hyötyajoneuvojen sektorin moninaisuus ja yksittäisten raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvojen pitkälle viedyt muutustyöt. Ensimmäisessä vaiheessa 1 päivästä heinäkuuta 2019 alkaen määritetään hiilidioksidipäästöt neljälle raskaiden hyötyajoneuvojen ryhmälle, joiden osuus unionin raskaiden hyötyajoneuvojen kaikista hiilidioksidipäästöistä on noin 65–70 prosenttia.
- (17) Kun otetaan huomioon innovaatiot ja raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainetehokkuutta parantavan uuden teknologian soveltaminen, sekä VECTO-simulointivälinettä että asetusta (EU) 2017/2400 on tarpeen päivittää jatkuvasti ja oikea-aikaisesti.
- (18) Asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjä hiilidioksidipäästötietoja on seurattava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/956 ⁽⁷⁾ mukaisesti. Näiden tietojen pohjalta olisi määritettävä hiilidioksidipäästövähennystavoitteet, jotka unionissa kaikkein suurimmat päästöt tuottavien neljän raskaiden hyötyajoneuvojen ryhmän on saavutettava, sekä kunkin valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt tietyllä raportointikaudella.
- (19) Vuodeksi 2025 olisi asetettava suhteellinen hiilidioksidipäästövähennystavoite, joka perustuu 1 päivästä heinäkuuta 2019 alkavalla ja 30 päivänä kesäkuuta 2020 päättyvällä kaudella ensirekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin ja jossa olisi otettava huomioon tavanomaisiin ajoneuvoihin sovellettavan kustannustehokkaan teknologian saatavuus markkinoilla. Olisi asetettava myös vuodesta 2030 alkaen sovellettava hiilidioksidipäästövähennystavoite. Tätä tavoitetta olisi sovellettava, ellei vuonna 2022 tehtävän uudelleentarkastelun perusteella toisin päätetä. Vuoden 2030 tavoitetta olisi arvioitava unionin Pariisin sopimuksessa antamien sitoumusten mukaisesti.
- (20) Jotta varmistettaisiin, että CO₂-vertailupäästöt olisivat luotettavia tilanteessa, jossa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä kasvatetaan epäasianmukaisin menettelyin ja jota ei voida pitää edustavana, jos hiilidioksidipäästöjä jo säännellään, on asianmukaista vahvistaa tarvittaessa menetelmä CO₂-vertailupäästöjen korjaamiseksi.
- (21) Nesteytetty maakaasu (LNG) on käytettävissä dieselin vaihtoehtona raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineena. Nykyisen ja tulevan innovatiivisemman LNG-pohjaisen teknologian käyttöönotto edistää osaltaan hiilidioksidipäästövähennystavoitteiden saavuttamista lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, sillä LNG-teknologian käyttö tuottaa dieselajoneuvoja pienemmät hiilidioksidipäästöt. Nesteytettyä maakaasua käyttävien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähennyspotentiaali on jo otettu täysimääräisesti huomioon VECTO-välineessä. Lisäksi nykyisellä LNG-teknologialla varmistetaan vähäiset ilman epäpuhtauspäästöt, kuten typen oksidien päästöt ja hiukkaspäästöt. Tankkausta varten on myös jo olemassa riittävä vähimmäisinfrastruktuuri, ja uutta otetaan käyttöön osana vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kansallisia toimintakehyksiä.
- (22) Laskettaessa CO₂-vertailupäästöjä, joiden perusteella määritetään vuosien 2025 ja 2030 erityiset hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet, olisi otettava huomioon raskaan ajoneuvokannan hiilidioksidipäästövähennyspotentiaali. Sen vuoksi on aiheellista jättää näiden laskelmien ulkopuolelle työajoneuvot, kuten jäteautot tai maanrakennusajoneuvot. Näiden ajoneuvojen ajokilometrien määrä on suhteellisen pieni, ja niiden käyttötavasta johtuen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen vähentämisen tekniset ratkaisut eivät vaikuta samalla tavalla kustannustehokkailta kuin tavaroiden toimittamiseen käytettävien raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa.

⁽⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta (EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1).

⁽⁶⁾ Komission asetus (EU) 2017/2400, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen osalta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011 muuttamisesta (EUVL L 349, 29.12.2017, s. 1).

⁽⁷⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/956, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2018, uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista (EUVL L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (23) Hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimukset olisi ilmaistava grammoina hiilidioksidia tonnakilometriä kohden, jotta ne heijastaisivat raskaiden hyötyajoneuvojen hyötyarvoa.
- (24) On tarpeen varmistaa, että hiilidioksidipäästöjen kokonaisvähennystä koskevat vaatimukset jakautuvat oikeudenmukaisesti valmistajien välillä ja niissä otetaan huomioon, että raskaat hyötyajoneuvot poikkeavat merkittävästi toisistaan suunnittelun, käyttötavan, vuotuisen ajokilometrimäärän, hyötykuorman ja perävaunukonfiguraation osalta. Sen vuoksi on aiheellista jakaa raskaat hyötyajoneuvot erillisiin alaryhmiin, jotka kuvaavat näiden ajoneuvojen tyypillisiä käyttötapoja ja teknisiä ominaisuuksia. Kun kullekin valmistajalle asetetaan vuotuinen hiilidioksidipäästötavoite, joka vastaa kullekin tällaiselle ajoneuvojen alaryhmälle määritettyjen tavoitteiden painotettua keskiarvoa, valmistajat saavat myös keinon tasapainottaa tehokkaasti joidenkin alaryhmien ajoneuvojen mahdollista huonoa suorituskykyä tavoitteiden ylittymisellä toisissa alaryhmissä, ottaen huomioon muihin alaryhmiin kuuluvien ajoneuvojen käyttöiän aikaiset keskimääräiset hiilidioksidipäästöt.
- (25) Valmistajan vuotuisen hiilidioksidipäästötavoitteiden noudattamista olisi arvioitava sen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen perusteella. Keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä määritettäessä olisi otettava huomioon myös ajoneuvojen eri alaryhmien erityispiirteet. Sen vuoksi valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen olisi perustuttava kullekin ajoneuvojen alaryhmälle määritettyihin keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin, mukaan lukien sen oletettuun keskimääräiseen vuotuisen ajokilometrimäärään ja keskimääräiseen hyötykuormaan perustuva painotus, joka vastaa käyttöiän aikaisia hiilidioksidin kokonaispäästöjä. Koska työajoneuvojen hiilidioksidipäästövähennyspotentiaali on rajallinen, niitä ei pitäisi ottaa huomioon keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä laskettaessa.
- (26) Vuotta 2025 edeltäviä raportointikausia varten olisi otettava käyttöön erityinen superbonusten muodossa oleva mekanismi ja vuodesta 2025 ja sen jälkeen alkavia raportointikausia varten valmistajan ajoneuvokantaan kuuluvien nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen osuudelle vertailuarvo, jotta voidaan varmistaa sujuva siirtyminen kohti nollapäästöistä liikkuvuutta ja tarjota kannustimia nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen kehittämiseen ja käyttöönottoon unionin markkinoilla, mikä täydentäisi kysyntäpuolen välineitä, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/33/EY⁽⁸⁾.
- (27) Kannustinjärjestelmä olisi suunniteltava siten, että voidaan taata investointivarmuus latausinfrastruktuurin tarjoajille ja valmistajille, jotta voidaan edistää nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen nopeaa käyttöönottoa unionin markkinoilla ja sallia samalla valmistajille tietty joustavuus päättää investointiaikataulustaan.
- (28) Valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskennassa olisi vuotta 2025 edeltävinä raportointikausina otettava kaikki nolla- ja vähäpäästöiset raskaat hyötyajoneuvot huomioon moninkertaisina. Vuoden 2025 raportointikaudesta alkaen olisi valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskennassa otettava huomioon, miten se on suoriutunut verrattuna nolla- ja vähäpäästöisiin raskaita hyötyajoneuvoja koskevaan vertailuarvoon. Kannustimien tason olisi vaihdeltava ajoneuvon todellisten hiilidioksidipäästöjen mukaisesti. Jotta ympäristötavoitteita ei heikennettäisi, kannustimiin perustuvilla hiilidioksidipäästöjä vähennyksille olisi asetettava enimmäismäärä.
- (29) Vähäpäästöisiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin olisi sovellettava kannustimia vain, jos niiden hiilidioksidipäästöt ovat alle puolet sen ajoneuvojen alaryhmän kaikkien ajoneuvojen CO₂-vertailupäästöistä, johon raskas hyötyajoneuvo kuuluu. Tämä loisi kannusteita tämän alan innovoinnille.
- (30) Nollapäästöisten raskaiden ajoneuvojen käyttöönottoon liittyvää kannustinmekanismia suunniteltaessa siihen olisi sisällytettävä myös pienemmät kuorma-autot, joihin ei sovelleta tämän asetuksen mukaisia hiilidioksidipäästövähennystavoitteita. Myös näillä ajoneuvoilla on suuri merkitys puuttuttaessa kaupunkien ilmansaasteongelmiin. Sen varmistamiseksi, että erityyppisten ajoneuvojen kannustimet ovat keskenään tasapainossa, myös nollapäästöisistä pienemmistä kuorma-autoista aiheutuvilla valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen vähennyksille olisi asetettava enimmäismäärä.

⁽⁸⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (31) Jotta hiilidioksidipäästövaatimusten kustannustehokasta täytäntöönpanoa voitaisiin edistää ja samalla ottaa huomioon raskaan hyötyajoneuvokannan koostumuksen ja hiilidioksidipäästöjen vaihtelut vuosien mittaan, valmistajilla olisi oltava mahdollisuus tasapainottaa hiilidioksidipäästötavoitteensa ylittyminen yhtenä vuotena sen alittumisella toisena vuotena.
- (32) Jotta kannustettaisiin varhaisiin hiilidioksidipäästövähennyksiin, valmistajan, jonka keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat CO₂-vertailupäästöjen ja vuoden 2025 hiilidioksidipäästötavoitteen perusteella määritettyä päästövähennyspolkua pienemmät, olisi voitava tallettaa päästöhyvityksensä hiilidioksidipäästötavoitteen saavuttamiseksi vuonna 2025. Samoin valmistajan, jonka keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat vuoden 2025 tavoitteen ja vuodesta 2030 alkaen sovellettavan tavoitteen välistä päästövähennyspolkua pienemmät, olisi voitava tallettaa päästöhyvityksensä hiilidioksidipäästötavoitteen saavuttamiseksi 1 päivän heinäkuuta 2025 ja 30 päivän kesäkuuta 2030 välisenä aikana.
- (33) Jos valmistaja ei saavuta hiilidioksidipäästötavoitettaan jollain 12 kuukauden raportointijaksolla 1 päivän heinäkuuta 2025 ja 30 päivän kesäkuuta 2030 välillä, sillä olisi voitava olla myös rajallinen päästövelka. Valmistajien olisi kuitenkin katettava päästövelkansa vuoden 2029 raportointijaksolla, joka päättyy 30 päivänä kesäkuuta 2030.
- (34) Päästöhyvitykset ja päästövelat olisi otettava huomioon ainoastaan määritettäessä, onko valmistaja noudattanut hiilidioksidipäästötavoitettaan, eikä niitä ole pidettävä varoina, jotka ovat siirrettävissä tai joihin sovelletaan verotustoimenpiteitä.
- (35) Komission olisi voitava määrätä hiilidioksidin liikapäästömaksun muodossa olevia taloudellisia seuraamuksia, jos päästöhyvitykset ja päästövelat huomioon ottaen valmistajalla todetaan olevan hiilidioksidipäästöylityksiä. Valmistajien hiilidioksidipäästöylityksiä koskevat tiedot olisi asetettava julkisesti saataville. Jotta valmistajilla olisi riittävä kannustin toteuttaa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vähentäviä toimenpiteitä, on tärkeää, että liikapäästömaksu on suurempi kuin hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavan teknologian keskimääräiset rajakustannukset. Maksujen perintämenettely olisi määritettävä täytäntöönpanosäädöksellä, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 443/2009⁽⁹⁾ nojalla hyväksytty menettely huomioon ottaen. Liikapäästömaksuja olisi pidettävä Euroopan unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina. Komission olisi osana asetuksen (EU) 2019/631 mukaisesti suoritettavaa arviointia arvioitava mahdollisuutta osoittaa nämä määrät erityiseen rahastoon tai asiaa koskevaan ohjelmaan, jolla pyritään varmistamaan oikeudenmukainen siirtymä nollapäästöiseen liikkuvuuteen ja tukemaan autoteollisuuden työntekijöiden uudelleen koulutusta, täydennyskoulutusta ja muuta taitojen kehittämistä.
- (36) Tämän asetuksen hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön tehokas mekanismi, jolla velvollisuuksien noudattamista valvotaan. Valmistajien velvollisuus toimittaa tarkat tiedot asetuksen (EU) 2018/956 mukaisesti ja hallinnolliset sakot, joita voidaan määrätä, jos velvollisuutta ei noudateta, edistävät osaltaan sen varmistamista, että tämän asetuksen mukaisten tavoitteiden noudattamisen arvioinnissa käytettävät tiedot ovat luotettavia.
- (37) Tämän asetuksen mukaisten hiilidioksidipäästövähennysten saavuttamisen kannalta on olennaisen tärkeää, että käytössä olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat niiden arvojen mukaisia, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti. Sen vuoksi komission olisi voitava ottaa huomioon valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskennassa mahdolliset järjestelmälliset vaatimustenvastaisuudet, jotka tyyppihyväksyntäviranomaisen on havainnut raskaiden hyötyajoneuvojen todellisissa hiilidioksidipäästöissä.

⁽⁹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 443/2009, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1).

- (38) Jotta komissio pystyisi toteuttamaan tällaisia toimenpiteitä, sillä olisi oltava valtuudet laatia ja panna täytäntöön menetelmä, jolla voidaan tarkastaa, että raskaiden hyötyajoneuvojen käytönaikaiset hiilidioksidipäästöt, sellaisina kuin ne on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti, vastaavat vaatimustenmukaisuustodistuksiin, yksittäishyväksyntätodistuksiin tai asiakastiedotteisiin kirjattuja hiilidioksidipäästöarvoja. Tämän menetelmän kehittämisessä olisi erityisesti kiinnitettävä huomiota keinojen määrittämiseen, ajoneuvoihin asennetuista polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteista saatavan tiedon käyttö mukaan luettuna, jotta voidaan havaita strategiat, joilla parannetaan keinotekoisesti ajoneuvon hiilidioksidipäästöjä sertifiointimenetellessä. Jos tällaisen tarkastamisen yhteydessä havaitaan poikkeamia tai strategioita, joilla parannetaan keinotekoisesti ajoneuvon hiilidioksidipäästöjä, näitä havaintoja pidetään riittävänä syynä epäillä asetuksessa (EY) N:o 595/2009 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858⁽¹⁰⁾ vahvistettujen vaatimusten noudattamatta jättämisen vakavaa riskiä, ja jäsenvaltioiden olisi tällä perusteella toteutettava tarvittavat toimenpiteet asetuksen (EU) 2018/858 XI luvun mukaisesti.
- (39) Tässä asetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden vaikuttavuus riippuu paljolti siitä, kuinka hyvin hiilidioksidipäästöjen määrittämisessä käytettävät menetelmät edustavat todellisia ajonaikaisia päästöjä. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) vuonna 2016 antaman kevyitä hyötyajoneuvoja koskevan lausunnon sekä autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta annetun Euroopan parlamentin suosituksen mukaisesti myös raskaiden hyötyajoneuvojen osalta on aiheellista ottaa käyttöön järjestelmä, jonka avulla arvioidaan asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen edustavuutta verrattuna todellisiin ajo-olosuhteisiin. Luotettavin tapa varmistaa näiden arvojen edustavuus todellisiin ajo-olosuhteisiin verrattuna, on käyttää ajoneuvoihin asennetuista polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteista saatavaa tietoa. Komissiolla olisi siksi oltava valtuudet kehittää tarvittavat menettelyt tällaisten arviointien suorittamiseen tarvittavien polttoaineen- ja energiankulutusta koskevien tietojen keräämistä ja käsittelyä varten sekä varmistaa tällaisten tietojen julkinen saatavuus, samalla kun se huolehtii kaikkien henkilötietojen suojaamisesta.
- (40) Komission olisi arvioitava, kuinka polttoaineen- ja/tai energiankulutusta koskevat tiedot voivat auttaa varmistamaan, että asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti VECTO-mallinnuksella määritetyt ajoneuvon hiilidioksidipäästöt ovat ajan mittaan edelleen todellisia ajonaikaisia hiilidioksidipäästöjä edustavia kaikkien valmistajien osalta, ja etenkin, kuinka tällaisten tietojen avulla voidaan seurata VECTO-mallinnuksella määritettyjen ja todellisissa ajo-olosuhteissa mitattujen hiilidioksidipäästöarvojen välistä eroa sekä tarvittaessa estää tämän eron kasvu.
- (41) Komission olisi vuonna 2022 arvioitava tässä asetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästönormien vaikuttavuutta ja etenkin hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden tasoa, joka on määrä saavuttaa vuoteen 2030 mennessä, sekä menettelyjä, joiden pitäisi olla saatavilla kyseisen tavoitteen ja sitä seuraavien tavoitteiden saavuttamiseksi, ja hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden asettamista muuntotyypisille raskaille hyötyajoneuvoille, kuten pienemmille kuorma-autoille, työajoneuvoille, linja-autoille ja perävaunuille. Lisäksi arvioinnissa olisi käsiteltävä – ainoastaan tämän asetuksen soveltamista varten – näkökohtia, jotka koskevat raskaita hyötyajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä ottaen huomioon kansallisessa liikenteessä sovellettavat massat ja mitat, esimerkiksi modulaariset ja intermodaaliset toimintamallit, samalla kun arvioidaan myös mahdollisia liikenneturvallisuuteen ja tehokkuuteen liittyviä näkökohtia, intermodaalisia vaikutuksia ja ympäristö-, infrastruktuuri- ja heijastusvaikutuksia sekä jäsenvaltioiden maantieteellistä sijaintia.
- (42) On tärkeää arvioida raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisia hiilidioksidipäästöjä unionin tasolla. Tätä tarkoitusta varten komission olisi arvioitava viimeistään vuonna 2023 mahdollisuutta kehittää unionin yhteinen menetelmä unionin markkinoille saatettujen raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten päästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista ilmoittamista varten. Komission olisi hyväksyttävä jatkotoimia ja tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.
- (43) Jotta voidaan varmistaa, että raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokohtaiset hiilidioksidipäästöarvot ovat edustavia ja täysin ajan tasalla, asetukseen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteisiin tehtävät, kyseisiin hiilidioksidipäästöihin vaikuttavat muutokset on tarpeen ottaa huomioon tässä asetuksessa. Tätä varten komissiolla olisi oltava valtuudet päättää menetelmistä, joilla määritetään kullekin ajoneuvojen alaryhmälle edustava raskas hyötyajoneuvo, jonka perusteella hiilidioksidipäästöjen muutokset olisi arvioitava.

⁽¹⁰⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

- (44) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, joka koskee luettelon julkaisemista tietyistä tiedoista ja valmistajien onnistumisesta tavoitteiden täyttämässä.
- (45) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, joka koskee sellaisten ajoneuvojen tunnistamista, jotka on sertifioitu työajoneuvoiksi ja korjausten tekemistä valmistajan vuotuisiin keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin, hiilidioksidin liikapäästömaksujen perimistä, poikkeamista ilmoittamista ja niiden ottamista huomioon keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskennassa, CO₂-vertailupäästöjen määrittämisedellytysten soveltamisen arvioimista ja perusteita sen määrittämiseksi, onko näitä päästöjä kasvatettu epäasianmukaisesti ja miten ne on korjattava, jos näin on tapahtunut, sen varmistamista, että tietyt raskaiden hyötyajoneuvojen todellisiin hiilidioksidipäästö- ja polttoainekulutusarvoihin asetetaan komission saataville, tarkastusten suorittamista siitä, että asiakastiedotteisiin kirjatut hiilidioksidipäästöjen ja polttoainekulutuksen arvot vastaavat raskaan hyötyajoneuvon käytönaikaisia hiilidioksidipäästöjä ja polttoainekulutusta ja siitä, esiintyykö strategioita, joilla parannetaan keinotekoisesti ajoneuvon suorituskykyä ja yhden tai useamman sellaisen edustavan ajoneuvon määrittämistä ajoneuvoryhmälle, jonka perusteella hyötykuorman mukautus määritetään. Jotta voidaan varmistaa asetuksen (EY) 595/2009 yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, joka koskee M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvojen ympäristöominaisuuksien tiettyjen näkökohtien määrittämistä. Tässä johdanto-osan kappaleessa tarkoitettua valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁽¹⁾ mukaisesti.
- (46) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi tai täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti CO₂-vertailupäästöarvojen mukauttamiseksi, ohjaavien periaatteiden ja perusteiden vahvistamiseksi niiden menettelyjen määrittelyä varten, joilla tarkistetaan raskaiden hyötyajoneuvojen käytönaikaiset hiilidioksidipäästöt, ja tämän asetuksen liitteiden muuttamiseksi tiettyjen teknisten parametrien osalta, mukaan lukien käyttöprofiilien, hyötykuorma-arvojen ja vuotuisten ajokilometrien painotukset ja hyötykuorman mukautuskertoimet. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa⁽²⁾ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (47) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli hiilidioksidipäästöjä koskevien normien vahvistamista uusille raskaille hyötyajoneuvoille, vaan se voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi,
- (48) Sen vuoksi myös asetuksia (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 ja neuvoston direktiiviä 96/53/EY⁽³⁾ olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde ja tavoite

Jotta edistetään unionin tavoitetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 30 prosenttia alle vuoden 2005 tason asetuksen (EU) 2018/842 2 artiklan kattamilla aloilla vuoteen 2030 mennessä, edistetään Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista ja varmistetaan sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta, tässä asetuksessa asetetaan uusille raskaille

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽³⁾ Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59).

hyötyajoneuvoille hiilidioksidipäästövaatimukset, joiden avulla unionin uuden raskaan hyötyajoneuvokannan hiilidioksidipäästöjä vähennetään CO₂-vertailupäästöihin nähden seuraavasti:

- a) vuodesta 2025 alkavilla raportointikausilla 15 prosenttia;
- b) vuoden 2030 raportointikaudesta alkaen 30 prosenttia, ellei 15 artiklassa säädetyn uudelleentarkastelun perusteella toisin päätetä.

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

2 artikla

Soveltamisala

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

Sitä sovelletaan tämän asetuksen 5 artiklan ja liitteessä I olevan 2.3 kohdan soveltamiseksi myös N-luokan uusiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin, jotka eivät kuulu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 510/2011⁽¹⁴⁾ soveltamisalaan ja jotka eivät ominaisuuksiltaan ole ensimmäisen alakohdan a–d alakohdan mukaisia.

Tämän kohdan ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa tarkoitetuilla ajoneuvoluokilla tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY⁽¹⁵⁾ liitteessä II määriteltyjä ajoneuvoluokkia.

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

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

⁽¹⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 510/2011, annettu 11 päivänä toukokuuta 2011, päästönormien asettamisesta uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (EUVL L 145, 31.5.2011, s. 1).

⁽¹⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).

3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä erityisen menettelyn sellaisten raskaiden hyötyajoneuvojen tunnistamiseksi, jotka on sertifioitu työajoneuvoiksi asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti mutta joita ei ole rekisteröity työajoneuvoina, ja tekee korjauksia valmistajan vuotuisiin keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin kyseisten ajoneuvojen huomioon ottamiseksi vuonna 2021 alkavalla raportointikaudella ja jokaisella sitä seuraavalla raportointikaudella. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'CO₂-vertailupäästöillä' kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa 1 artiklassa tarkoitettulla vertailukaudella kussakin ajoneuvojen alaryhmässä, työajoneuvoja lukuun ottamatta, määritettynä liitteessä I olevan 3 kohdan mukaisesti;
- 2) 'hiilidioksidipäästöillä' yksittäisen raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjä määritettynä liitteessä I olevan 2.1 kohdan mukaisesti;
- 3) 'vuoden Y raportointikaudella' 1 päivänä heinäkuuta vuonna Y alkavaa ja 30 päivänä kesäkuuta vuonna Y+1 päättyvää kautta;
- 4) 'keskimääräisillä hiilidioksidipäästöillä' valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa tietyllä raportointikaudella määritettynä liitteessä I olevan 2.7 kohdan mukaisesti;
- 5) 'hiilidioksidipäästötavoitteella' yksittäisen valmistajan hiilidioksidipäästötavoitetta ilmaistuna grammoina tonninkilometriä kohden ja määritettynä liitteessä I olevan 4 kohdan mukaisesti vuosittain edellisen raportointikauden osalta;
- 6) 'jäykällä kuorma-autolla' kuorma-autoa, jota ei ole suunniteltu tai valmistettu puoliperävaunun vetämistä varten;
- 7) 'vetoajoneuvolla' vetoyksikköä, joka on suunniteltu ja rakennettu yksinomaan tai pääasiallisesti puoliperävaunujen vetämistä varten;
- 8) 'ajoneuvojen alaryhmällä' liitteessä I olevassa 1 kohdassa määriteltyä ajoneuvojoukkoa, jolla on kyseisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen kannalta merkitykselliset yhteiset ja erityiset tekniset ominaispiirteet;
- 9) 'työajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, jonka hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutus on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti ainoastaan muiden kuin tämän asetuksen liitteessä I olevassa 2.1 kohdassa määriteltyjen käyttöprofiilien osalta;
- 10) 'valmistajalla' henkilöä tai tahoa, joka vastaa uusia raskaita hyötyajoneuvoja koskevien tietojen toimittamisesta asetuksen (EU) 2018/956 5 artiklan mukaisesti tai, jos kyse on nollapäästöisistä raskaista hyötyajoneuvoista, henkilöä tai tahoa, joka vastaa hyväksyntäviranomaiselle kaikista kokonaisen ajoneuvon EY-tyyppi hyväksyntämenettelyyn tai yksittäishyväksyntämenettelyyn liittyvistä seikoista direktiivin 2007/46/EY mukaisesti ja joka vastaa tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta;
- 11) 'nollapäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 1 g CO₂/kWh määritettynä asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti tai jonka päästöt ovat alle 1 g CO₂/km määritettynä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ⁽¹⁶⁾ ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti;

⁽¹⁶⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1).

- 12) 'vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, joka ei ole nollapäästöinen raskas hyötyajoneuvo ja jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle puolet sen ajoneuvojen alaryhmän kaikkien ajoneuvojen CO₂-vertailupäästöistä, johon raskas hyötyajoneuvo kuuluu, määritettyinä liitteessä I olevan 2.3.3 kohdan mukaisesti;
- 13) 'käyttöprofiililla' tavoitenopeussyklin, hyötykuorma-arvon, rungon tai perävaunun konfiguraation ja mahdollisten muiden parametrien yhdistelmää, joka ilmentää ajoneuvon käyttötarkoitusta ja jonka pohjalta raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutus määritetään;
- 14) 'tavoitenopeussyklillä' kuvausta ajoneuvon nopeudesta, jonka kuljettaja haluaa saavuttaa tai johon liikenneolosuhteet pakottavat, suhteessa matkan aikana ajettuun etäisyyteen;
- 15) 'hyötykuormalla' ajoneuvon eri olosuhteissa kuljettamien tavaroiden painoa.

4 artikla

Valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

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

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

Keskimääräiset hiilidioksidipäästöt määritetään liitteessä I olevan 2.7 kohdan mukaisesti.

5 artikla

Nolla- ja vähäpäästöiset raskaat hyötyajoneuvot

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

Nolla- ja vähäpäästöisyyskerrointa määritettäessä on otettava huomioon valmistajan ajoneuvokantaan asianomaisella raportointikaudella kuuluneiden nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä ja hiilidioksidipäästöt, mukaan lukien 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettut nollapäästöiset raskaat hyötyajoneuvot sekä nolla- ja vähäpäästöiset työajoneuvot, ja se määritetään liitteessä I olevan 2.3 kohdan mukaisesti.

2. Edellä olevaa 1 kohtaa sovellettaessa nolla- ja vähäpäästöiset raskaat hyötyajoneuvot lasketaan raportointikausien 2019–2024 osalta seuraavasti:

- a) nollapäästöinen raskas hyötyajoneuvo lasketaan kahdeksi ajoneuvoksi; ja

- b) vähäpäästöinen raskas hyötyajoneuvo lasketaan enintään kahdeksi ajoneuvoksi sen mukaan, mikä on sen hiilidioksidipäästöjen suhde liitteessä I olevan 2.3.3 kohdan mukaisesti määritettyyn sen ajoneuvojen alaryhmän vähäpäästöisyyden kynnyksiarvoon, johon ajoneuvo kuuluu.

Nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin määritetään liitteessä I olevan 2.3.1 kohdan mukaisesti.

3. Vuoden 2025 raportointikaudesta alkaen päästöttömyys- ja vähäpäästöisyyskerroin määritetään 2 prosentin vertailuarvon perusteella liitteessä I olevan 2.3.2 kohdan mukaisesti.

4. Nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin saa alentaa valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään 3 prosenttia. Edellä 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen vaikutus kyseiseen kertoimeen saa alentaa valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään 1,5 prosenttia.

6 artikla

Valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteet

Komissio vahvistaa 1 päivästä heinäkuuta 2026 alkaen ja kutakin seuraavaa raportointikautta varten kunkin valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteen edellisen raportointikauden osalta. Hiilidioksidipäästötavoite on kaikkia ajoneuvojen alaryhmiä edustava seuraavien arvojen summa:

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

Hiilidioksidipäästötavoite määritetään liitteessä I olevan 4 kohdan mukaisesti.

7 artikla

Päästöhyvitykset ja päästövelat

1. Määritettäessä, noudattaako valmistaja vuosien 2025–2029 raportointikausien hiilidioksidipäästötavoitteitaan, on otettava huomioon sen liitteessä I olevan 5 kohdan mukaisesti määritetyt päästöhyvitykset tai päästövelat, jotka vastaavat kyseisen valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen määrää raportointikauden aikana, työajoneuvoja lukuun ottamatta, kerrottuna seuraavalla:

- a) tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettu hiilidioksidipäästövähennyspolun ja valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöjen erotus, jos erotus on positiivinen ("päästöhyvitykset"), tai
- b) valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja hiilidioksidipäästötavoitteen erotus, jos erotus on positiivinen ("päästövelat").

Päästöhyvityksiä on kerrytettävä vuosien 2019–2029 raportointikausilla. Vuosien 2019–2024 raportointikausilla kertyneet päästöhyvitykset otetaan kuitenkin huomioon ainoastaan määritettäessä, noudattaako valmistaja vuoden 2025 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitettaan.

Päästövelkoja on kerrytettävä vuosien 2025–2029 raportointikausilla. Valmistajan kokonaispäästövelka ei kuitenkaan saa olla suurempi kuin 5 prosenttia valmistajan vuoden 2025 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteesta kerrottuna asianomaisen valmistajan raskaiden hyötyajoneuvojen määrällä kyseisellä kaudella ("päästövelkaraja").

Vuosien 2025–2028 raportointikausina kertyneet päästöhyvitykset ja päästövelat – jos niitä on – siirretään raportointikaudelta seuraavalle. Mahdolliset jäljellä olevat päästövelat on katettava vuoden 2029 raportointikaudella.

2. Kullekin valmistajalle on liitteessä I olevan 5.1 kohdan mukaisesti määritettävä hiilidioksidipäästövähennyspolku, joka perustuu lineaariseen kehityspolkuun 1 artiklan toisessa kohdassa tarkoitettujen CO₂-vertailupäästöjen ja kyseisen artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdassa täsmennetyin vuoden 2025 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen välillä sekä vuoden 2025 raportointikauden tavoitteen ja kyseisen artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdassa täsmennetyin vuoden 2030 raportointikaudesta alkaen sovellettavan hiilidioksidipäästötavoitteen välillä.

8 artikla

Hiilidioksidipäästötavoitteiden noudattaminen

1. Jos valmistajan todetaan 2 kohdan mukaisesti tietyllä raportointikaudella vuodesta 2025 alkaen ylittäneen hiilidioksidipäästöt, komissio määrää seuraavalla kaavalla laskettavan hiilidioksidin liikapäästömaksun:

a) kaudeksi 2025–2029

$$(\text{Hiilidioksidin liikapäästömaksu}) = (\text{hiilidioksidin päästöylitys} \times 4\,250 \text{ €/g CO}_2/\text{tkm})$$

b) vuodesta 2030 alkaen

$$(\text{Hiilidioksidin liikapäästömaksu}) = (\text{hiilidioksidin päästöylitys} \times 6\,800 \text{ €/g CO}_2/\text{tkm}).$$

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

a) jos jollain vuosien 2025–2028 raportointikaudella päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, ylittää 7 artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitetun päästövelkarajan;

b) jos päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, on vuoden 2029 raportointikaudella jos arvo on positiivinen;

c) jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat vuoden 2030 raportointikaudesta alkaen suuremmat kuin sen hiilidioksidipäästötavoite.

Tietyt raportointikauden hiilidioksidipäästölylytys lasketaan liitteessä I olevan 6 kohdan mukaisesti.

3. Komissio päättää täytäntöönpanosäädöksillä keinoista tämän artiklan 1 kohdan mukaisten hiilidioksidin liikapäästömaksujen perimiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Hiilidioksidin liikapäästömaksusta kertyviä määriä pidetään Euroopan unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

9 artikla

Seurantatietojen tarkastaminen

1. Tyypin hyväksyntäviranomaisten on viipymättä ilmoitettava komissiolle poikkeamista, joita havaitaan käytössä olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöarvoissa verrattuna vaatimuksenmukaisuustodistuksissa tai asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa asiakastiedotteissa ilmoitettuihin arvoihin tämän asetuksen 13 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen suoritettujen tarkastusten seurauksena.

2. Komissio ottaa 1 kohdassa tarkoitettua poikkeamat huomioon laskiessaan valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä.

3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat menettelyä tällaisista poikkeamista ilmoittamiseksi ja niiden ottamiseksi huomioon keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskennassa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

10 artikla

CO₂-vertailupäästöjen arviointi

Jotta voidaan varmistaa CO₂-vertailupäästöjen luotettavuus ja edustavuus unionin koko ajoneuvokantaa koskevien hiilidioksidipäästötavoitteiden määrittämisen perustana, komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä menetelmät, joilla arvioidaan CO₂-vertailupäästöjen määrittämisedellytysten soveltamista, sekä perusteet sen määrittämiseksi, onko näitä päästöjä kasvatettu epäasianmukaisesti ja miten ne on korjattava, jos näin on tapahtunut.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

11 artikla

Tietojen julkaiseminen ja valmistajien onnistuminen tavoitteiden täyttämisessä

1. Komissio julkaisee kunkin vuoden huhtikuun 30 päivään mennessä hyväksyttävillä täytäntöönpanosäädöksillä luettelon seuraavista:

a) 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen 4 artiklassa tarkoitettua kunkin valmistajan edellisen raportointikauden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;

b) 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kunkin valmistajan edellisen raportointikauden nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin;

- c) 1 päivästä heinäkuuta 2026 alkaen 6 artiklassa tarkoitettu kunkin valmistajan edellisen raportointikauden hiilidioksidipäästötavoite;
- d) 1 päivästä heinäkuuta 2020 30 päivään kesäkuuta 2031 7 artiklassa tarkoitettujen kunkin valmistajan hiilidioksidipäästövähennyspolku ja päästöhyvitykset ja 1 päivästä heinäkuuta 2026 30 päivään kesäkuuta 2031 sen edellisen raportointikauden päästövelat;
- e) 1 päivästä heinäkuuta 2026 alkaen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kunkin valmistajan edellisen raportointikauden hiilidioksidipäästölylytykset;
- f) 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen kaikkien unionissa edellisellä raportointikaudella rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt.

Viimeistään huhtikuun 30 päivänä 2021 julkaistavaan luetteloon on sisällytettävä 1 artiklan toisessa kohdassa tarkoitettujen CO₂-vertailupäästöt.

2. Komissio hyväksyy delegoituja säädöksiä 17 artiklan mukaisesti mukauttaakseen CO₂-vertailupäästöjä seuraavasti:

- a) jos käyttöprofiilien painoarvoja tai hyötykuorma-arvoja on mukautettu 14 artiklan 1 kohdan b tai c alakohdan mukaisesti, soveltamalla liitteessä II olevan 1 kohdassa säädettyä menettelyä;
- b) jos on määritetty mukautuskertoimia 14 artiklan 2 kohdan mukaisesti, soveltamalla kyseisiä mukautuskertoimia CO₂-vertailupäästöihin;
- c) jos on määritetty 10 artiklassa tarkoitettujen menetelmien mukaisesti, että CO₂-vertailupäästöjä on kasvatettu epäasianmukaisesti, korjaamalla CO₂-vertailupäästöt viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2022.

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

12 artikla

Todelliset ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt ja energiankulutus

1. Komissio valvoo ja arvioi asetuksen (EY) N:o 595/2009 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen edustavuutta todellisiin ajo-olosuhteisiin verrattuna.

Lisäksi komissio kerää säännöllisesti tietoja sellaisten raskaiden hyötyajoneuvojen todellisista ajonaikaisista hiilidioksidipäästöistä ja energiankulutuksesta, joihin on asennettu polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteet, alkaen uusista raskaista hyötyajoneuvoista, jotka rekisteröidään asetuksen (EY) N:o 595/2009 5 c artiklan b alakohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden soveltamispäivästä.

Komissio varmistaa, että yleisölle tiedotetaan siitä, miten edustavuus kehittyy ajan mittaan.

2. Tämän artiklan 1 kohtaa sovellettaessa komissio varmistaa, että se saa asetuksen (EY) N:o 595/2009 5 c artiklan b alakohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden soveltamispäivästä alkaen säännöllisin väliajoin joko valmistajilta, kansallisilta viranomaisilta tai suoralla tiedonsiirrolla ajoneuvoista käyttöönsä seuraavat parametrit, jotka liittyvät raskaiden hyötyajoneuvojen todellisiin ajonaikaisiin hiilidioksidipäästöihin ja energiankulutukseen:

- a) ajoneuvon valmistenumero;
- b) polttoaineen- ja sähköenergiankulutus;
- c) kuljetun matkan kokonaispituus;
- d) hyötykuorma;
- e) ulkoisesti ladattavista hybridisähkökäyttöisistä raskaista hyötyajoneuvoista polttoaineen- ja sähköenergiankulutus sekä kuljettu matka eri ajotapojen mukaan jaoteltuna;
- f) muut parametrit, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että tämän artiklan 1 kohdassa vahvistettu velvoite voidaan täyttää.

Komissio käsittelee tämän kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti saadut tiedot ja luo anonymiksi muutetun ja koostetun tietoaaineiston, myös valmistajakohtaisesti, 1 kohdan soveltamiseksi. Ajoneuvojen valmistenumeroita käytetään ainoastaan kyseiseen tietojenkäsittelyyn, ja niitä saa säilyttää vain sen ajan kuin niitä tarvitaan tähän tarkoitukseen.

3. Jotta eroa todellisiin ajonaikaisiin päästöihin estetään kasvamista, komissio arvioi viimeistään kahden vuoden ja viiden kuukauden kuluttua asetuksen (EY) N:o 595/2009 5 c artiklan b alakohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden soveltamispäivästä, miten polttoaineen- ja energiankulutusta koskevia tietoja voidaan käyttää sen varmistamiseen, että kyseisen asetuksen mukaisesti määritetyt ajoneuvon hiilidioksidipäästöjä ja energiankulutusta kuvaavat arvot edustavat ajan mittaan edelleen todellisia ajonaikaisia päästöjä kunkin valmistajan osalta.

Komissio seuraa ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun eron kehitystä ja antaa siitä vuosittain kertomuksen sekä arvioi vuonna 2027 eron kasvun estämiseksi mahdollisuutta ottaa käyttöön mekanismi valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen mukauttamiseksi vuodesta 2030 alkaen ja antaa tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen mekanismin perustamisesta.

4. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaisen menettelyn tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen keräämistä ja käsittelyä varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

13 artikla

Raskaiden hyötyajoneuvojen käytönaikaisten hiilidioksidipäästöjen tarkastaminen

1. Valmistajien on varmistettava, että asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuun asiakastiedotteeseen kirjatut hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen arvot vastaavat kyseisen asetuksen mukaisesti määritettyjä raskaan hyötyajoneuvon käytönaikaisia hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta.

2. Jäljempänä 4 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen voimaantulon jälkeen tyyppihyväksyntäviranomaisten on niiden valmistajien osalta, joille ne ovat myöntäneet asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti luvan simulointiväliseen käyttöön, todennettava ajoneuvojen tarkoitustenmukaisten ja edustavien otosten perusteella, että asiakastiedotteisiin kirjatut hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen arvot vastaavat kyseisen asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti määritettyjä raskaan hyötyajoneuvon käytön aikaisia hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta, ja otettava tarvittaessa huomioon käytettävissä olevat ajoneuvoihin asennetuista polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteista saatavat tiedot.

Tyyppihyväksyntäviranomaisten on myös muun muassa ajoneuvoihin asennetuista polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteista saatavia tietoja käyttämällä todennettava, onko olemassa otoksen ajoneuvoihin asennettuja tai niihin liittyviä strategioita, joilla parannetaan keinotekoisesti ajoneuvon suorituskykyä hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen sertifiointia varten tehtävissä testeissä tai laskelmissa.

3. Jos 2 kohdan mukaisesti suoritettavissa tarkastuksissa havaitaan, että hiilidioksidipäästö- ja polttoainekulutusarvot eivät vastaa todellisia päästöjä tai kulutusta eikä tämän voida katsoa johtuvan simulointiväliseen virhetoiminnasta, tai havaitaan strategioita, joilla parannetaan keinotekoisesti ajoneuvon suorituskykyä, asiasta vastaavan tyyppihyväksyntäviranomaisen on toteutettava asetuksen (EU) 2018/858 XI luvussa vahvistetut tarvittavat toimenpiteet sekä lisäksi varmistettava tapauksen mukaan asiakastiedotteiden, vaatimustenmukaisuustodistusten ja yksittäishyväksyntätodistusten korjaaminen.

4. Komissio määrittää täytäntöönpanosäädöksillä menettelyt tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tarkastusten suorittamista varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti ennen ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten hyväksymistä delegoitu säädös tämän asetuksen täydentämiseksi vahvistamalla ohjaavat periaatteet ja perusteet ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen menettelyjen määrittelemiseksi.

14 artikla

Liitteiden I ja II muuttaminen

1. Sen varmistamiseksi, että teknisissä parametreissa, joita käytetään laskettaessa 4 artiklassa tarkoitettuja valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä ja 6 artiklassa tarkoitettuja hiilidioksidipäästötavoitteita, otetaan huomioon tekninen kehitys ja tavaraliikenteen logistiikan edistyminen, komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 17 artiklan mukaisesti seuraavien liitteissä I ja II vahvistettujen säännösten muuttamiseksi:

a) liitteen I taulukossa 1 vahvistetut ohjaamotyyppiä ja moottorin tehoa koskevat kohdat sekä kyseisessä taulukossa tarkoitettujen käsitteiden "makuuohjaamo" ja "päiväohjaamo" määritelmät;

b) liitteen I taulukossa 2 vahvistetut käyttöprofiilien painoarvot;

c) liitteen I taulukossa 3 vahvistetut hyötykuorma-arvot ja liitteen II taulukossa 1 vahvistetut hyötykuorman mukautuskertoimet;

d) liitteen I taulukossa 4 vahvistetut vuosittaiset ajokilometriarvot.

2. Jos asetuksessa (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä säädettyihin tyyppihyväksyntämenettelyihin tehdään muita kuin tämän artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettuja muutoksia niin, että tämän kohdan mukaisesti määriteltyjen edustavien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt kasvavat tai vähenevät yli 5 g CO₂/km, komissio soveltaa 11 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan mukaisesti CO₂-vertailupäästöarvoon mukautuskerrointa, joka lasketaan liitteessä II olevassa 2 kohdassa esitetyllä kaavalla.

3. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä menetelmät, joilla määritellään ajoneuvojen alaryhmälle yksi tai useampi edustava ajoneuvo, mukaan lukien niiden tilastolliset painotukset, jonka pohjalta tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettu mukautus määritetään, ottaen huomioon asetuksen (EU) 2018/956 nojalla raportoidut valvontatiedot ja asetuksen (EU) 2017/2400 12 artiklan 1 kohdassa luetellut ajoneuvojen tekniset ominaisuudet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

15 artikla

Uudelleentarkastelu ja kertomus

1. Komissio esittää 31 päivään joulukuuta 2022 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta, vuodesta 2030 sovellettavasta hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteesta ja päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja koskevan kannustinmekanismin tasosta, muuntyyppisiä raskaita hyötyajoneuvoja – perävaunut, linja-autot ja työajoneuvot mukaan lukien – koskevien hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden asettamisesta sekä raskaita hyötyajoneuvoja koskevien sitovien hiilidioksidipäästövähennystavoitteiden käyttöönotosta vuosista 2035 ja 2040 alkaen. Vuoden 2030 tavoitetta on arvioitava unionin Pariisin sopimuksessa antamien sitoumusten mukaisesti.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun kertomukseen sisällytetään:

- a) arvio niiden menettelyjen vaikuttavuudesta, jotka koskevat etenkin 7 artiklassa tarkoitettua päästöhyvitysten ja päästövelkojen järjestelmää, ja siitä, onko asianmukaista jatkaa sen soveltamista vuonna 2030 ja sen jälkeen;
- b) arvio päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönotosta ottaen huomioon direktiivissä 2009/33/EY asetetut tavoitteet sekä kyseisten raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoille saattamiseen vaikuttavat parametrit ja edellytykset;
- c) arvio 5 artiklassa säädetyn päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja koskevan kannustinmekanismin vaikuttavuutta ja sen eri osatekijöiden asianmukaisuutta, jotta sitä voidaan mukauttaa vuoden 2025 jälkeistä aikaa varten eriyttämällä se mahdollisesti päästöttömän toimintasäteen ja ajoneuvojen alaryhmän mukaan yhdessä ajokilometrimäärän ja hyötykuorman painotuskertoimien kanssa ja vahvistamalla sille sellainen soveltamispäivämäärä, että siirtymäaika on vähintään kolme vuotta;

- d) arvio tarvittavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotosta, mahdollisuudesta ottaa käyttöön moottorien hiilidioksidipäästönormit erityisesti työajoneuvoille sekä asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja polttoaineenkulutuserojen edustavuudesta todellisiin ajo-olosuhteisiin verrattuna;
- e) ainoastaan tämän asetuksen soveltamista varten – näkökohtia, jotka koskevat raskaita hyötyajoneuvoja ja ajoneuvo-yhdistelmiä ottaen huomioon kansallisessa liikenteessä sovellettavat painot ja mitat, esimerkiksi modulaariset ja intermodaaliset toimintamallit, samalla kun arvioidaan myös mahdollisia liikenneturvallisuuksien ja tehokkuuteen liittyviä näkökohtia, intermodaalisia vaikutuksia ja ympäristö-, infrastruktuuri- ja heijastusvaikutuksia sekä jäsenvaltioiden maantieteellistä sijaintia;
- f) arvio VECTO-simulointivälineestä, jotta varmistetaan, että välinettä päivitetään jatkuvasti ja oikea-aikaisesti;
- g) arvio mahdollisuudesta kehittää erityiset menetelmät, joiden avulla voidaan arvioida myös uusiutuvan energian avulla tuotettujen ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001⁽¹⁷⁾ tarkoitetut kestävyyttä ja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä koskevat kriteerit täyttävien synteettisten ja edistyneiden vaihtoehtoisten nestemäisten ja kaasumaisten uusiutuvien polttoaineiden, sähkön avulla tuotetut polttoaineet (e-fuels) mukaan lukien, käytön mahdollista osuutta hiilidioksidipäästövähennyksiin;
- h) arviovalmistajien välisen avoimen, läpinäkyvän ja syrjimättömän yhteenliittämisyjärjestelyn toteuttamiskelpoisuudesta;
- i) arvio liikapäästömaksun tasosta, jotta varmistetaan, että liikapäästömaksu on suurempi kuin tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavan teknologian keskimääräiset rajakustannukset.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun kertomukseen liitetään tarvittaessa lainsäädäntöehdotus tämän asetuksen muuttamisesta.

4. Asetuksen (EU) 2019/631 15 artiklan 5 kohdan mukaisen arvioinnin osana komissio arvioi mahdollisuutta osoittaa hiilidioksidin liikapäästömaksuista saatavat tulot erityiseen rahastoon tai asiaa koskevaan ohjelmaan, jotta voidaan varmistaa oikeudenmukainen siirtymä ilmastonutraaliin talouteen Pariisin sopimuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja etenkin tukea autoteollisuuden työntekijöiden uudelleenkoulutusta, täydennyskoulutusta, muuta taitojen kehittämistä ja uudelleensijoittamista kaikissa jäsenvaltioissa, joita asia koskee, ja erityisesti alueilla ja yhteisöissä, joihin siirtymä vaikuttaa eniten. Komissio antaa tarvittaessa tätä varten lainsäädäntöehdotuksen vuoteen 2027 mennessä.

5. Komissio arvioi viimeistään vuonna 2023 mahdollisuutta kehittää unionin yhteinen menetelmä unionin markkinoille saatettujen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista ilmoittamista varten. Komissio toimittaa kyseisen arvioinnin sekä tarvittavat ehdotukset jatkotoimenpiteiksi, kuten lainsäädäntöehdotukset, Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

16 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999⁽¹⁸⁾ 44 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu ilmastonmuutoskomitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

⁽¹⁷⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁽¹⁸⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1999, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, energiaunionin ja ilmastotoimien hallinnosta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 663/2009 ja (EY) N:o 715/2009, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/22/EY, 98/70/EY, 2009/31/EY, 2009/73/EY, 2010/31/EU, 2012/27/EU ja 2013/30/EU, neuvoston direktiivien 2009/119/EY ja (EU) 2015/652 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 525/2013 kumoamisesta (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 1).

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.
3. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

17 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 14 päivästä elokuuta 2019 viiden vuoden ajaksi 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirtoa. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 11 artiklan 2 kohdan, 13 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ja 14 artiklan 1 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

18 artikla

Asetuksen (EY) N:o 595/2009 muuttaminen

Muutetaan asetusta (EY) N:o 595/2009 seuraavasti:

- 1) Lisätään 2 artiklan ensimmäiseen alakohtaan virke seuraavasti:

”Sitä sovelletaan 5 a, 5 b ja 5 c artiklaa sovellettaessa myös O₃- ja O₄-luokan ajoneuvoihin.”

2) Lisätään artikkelit seuraavasti:

”5 a artikla

Valmistajia koskevat erityisvaatimukset M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvojen ympäristöominaisuuksien osalta

1. Valmistajien on varmistettava, että myytävät, rekisteröitävät tai käyttöönotettavat O₃- ja O₄-luokan uudet ajoneuvot täyttävät seuraavat vaatimukset:

- a) näiden ajoneuvojen vaikutus moottoriajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin, polttoaineenkulutukseen, virrankulutukseen ja päästöttömään toimintasäteeseen määritetään 5 c artiklan a alakohdassa tarkoitetun menetelmän mukaisesti;
- b) niihin asennetaan hyötykuorman seuranta- ja tallennuslaitteet 5 c artiklan b alakohdassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti.

2. Valmistajien on varmistettava, että myytäviin, rekisteröitäviin tai käyttöönotettaviin M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-luokan uusiin ajoneuvoihin asennetaan polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen, hyötykuorman ja ajokilometrien seuranta- ja tallennuslaitteet 5 c artiklan b alakohdassa tarkoitettujen vaatimusten mukaisesti.

Niiden on myös varmistettava, että näiden ajoneuvojen päästötön toimintasäde ja virrankulutus määritetään 5 c artiklan c alakohdassa tarkoitetun menetelmän mukaisesti.

5 b artikla

Jäsenvaltioita koskevat erityisvaatimukset M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvojen ympäristöominaisuuksien osalta

1. Kansallisten viranomaisten on 5 c artiklassa tarkoitettujen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti evättävä EY-tyyppihyväksyntä tai kansallinen tyyppihyväksyntä M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan uusilta ajoneuvotyypeiltä, jotka eivät täytä kyseisissä täytäntöönpanotoimenpiteissä asetettuja vaatimuksia.

2. Kansallisten viranomaisten on 5 c artiklassa tarkoitettujen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti kiellettävä sellaisten M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan uusien ajoneuvotyyppien myynti, rekisteröinti tai käyttöönotto, jotka eivät täytä kyseisissä täytäntöönpanotoimenpiteissä asetettuja vaatimuksia.

5 c artikla

Toimenpiteet M₂-, M₃-, N₂-, N₃-, O₃- ja O₄-luokan ajoneuvojen ympäristöominaisuuksien tiettyjen näkökohtien määrittämiseksi

Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021 seuraavat toimenpiteet:

- a) menetelmä, jolla arvioidaan O₃- ja O₄-luokan ajoneuvojen suorituskykyä siltä osin, miten ne vaikuttavat moottoriajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin, polttoaineenkulutukseen, virrankulutukseen ja päästöttömiin toimintasäteisiin;

- b) tekniset vaatimukset, jotka koskevat polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen ja ajokilometrien seuranta- ja tallennuslaitteiden asentamista M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-luokan moottoriajoneuvoihin sekä hyötykuorman tai ajoneuvon kokonaispainon määrittämis- ja tallennuslaitteiden asentamista ajoneuvoihin, joilla on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 (*) 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a, b, c tai d alakohdassa säädetyt ominaisuudet, ja näiden ajoneuvojen ja O₃- ja O₄-luokan ajoneuvojen yhdistelmiin, mukaan lukien tarvittaessa ajoneuvoyhdistelmään kuuluvien ajoneuvojen välinen tiedonsiirto;
- c) menetelmä M₂-, M₃-, N₂- ja N₃-luokan uusien ajoneuvojen päästöttömän toimintasäteen ja virrankulutuksen määrittämiseksi.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 13 a artiklassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

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

3) Lisätään artikla seuraavasti:

"13 a artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858 (*) perustettu moottoriajoneuvoja käsittelevä tekninen komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.
3. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

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

19 artikla

Asetuksen (EU) 2018/956 muuttaminen

Muutetaan asetus (EU) 2018/956 seuraavasti:

1) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

”3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY (*), asetuksessa (EY) N:o 595/2009 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/1242 (**) vahvistettuja määritelmiä.

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

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

2) Korvataan 4 artiklan 1 kohta seuraavasti:

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

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

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

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

3) Korvataan 5 artiklan 1 kohta seuraavasti:

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

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

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

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

4) Korvataan 10 artiklan 1 kohta seuraavasti:

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

5) Korvataan liitteessä II oleva 3.2 kohta seuraavasti:

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

20 artikla

Direktiivin 96/53/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 96/53/EY seuraavasti:

1) Lisätään 2 artiklaan ”vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan ajoneuvon” määritelmän jälkeen määritelmä seuraavasti:

— ’päästöttömällä ajoneuvolla’ tarkoitetaan päästötöntä raskasta hyötyajoneuvoa, sellaisena kuin se on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 (*) 3 artiklan 11 alakohdassa,

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

2) Korvataan 10 b artikla seuraavasti:

”10 b artikla

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien tai päästöttömien ajoneuvojen suurimmat sallitut painot ovat ne, jotka on vahvistettu liitteessä I olevassa 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 ja 2.4 kohdassa.

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien tai päästöttömien ajoneuvojen on myös oltava liitteessä I olevassa 3 kohdassa vahvistettujen, suurinta sallittua akselipainoa koskevien raja-arvojen mukaisia.

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien tai päästöttömien ajoneuvojen edellyttämä lisäpaino on määriteltävä asianomaisen valmistajan toimittamien asiakirjojen pohjalta kyseisen ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kyseinen lisäpaino ilmoitetaan 6 artiklan mukaisesti vaaditussa virallisessa todistuksessa.

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti niiden 2 artiklassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden luettelon päivittämiseksi tätä direktiiviä varten, jotka edellyttävät lisäpainoa. On erityisen tärkeää, että ennen kuin komissio hyväksyy nämä delegoidut säädökset, se noudattaa tavanomaista käytäntöään ja kuulee asiantuntijoita, jäsenvaltioiden asiantuntijat mukaan lukien.”

3) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) Lisätään 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 ja 2.2.4 kohdan toiseen sarakkeeseen alakohta seuraavasti:

”Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia tai päästöttömiä ajoneuvoja, tässä jaksossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian tai päästöttömän teknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on vastaavasti 1 tonni ja 2 tonnia.”

b) Lisätään 2.3.1 kohdan toiseen sarakkeeseen alakohta seuraavasti:

”Päästöttömät ajoneuvot: 18 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan päästöttömän teknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 2 tonnia.”

c) Lisätään 2.3.2 kohdan kolmanteen sarakkeeseen alakohta seuraavasti:

”Kolmiakseliset päästöttömät ajoneuvot: 25 tonnin tai 26 tonnin sallittua enimmäispainoa (kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia) nostetaan päästöttömän teknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 2 tonnia.”

d) Lisätään 2.4 kohdan kolmanteen sarakkeeseen alakohta seuraavasti:

”Kolmiakseliset päästöttömät nivellinja-autot: 28 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan nollapäästöisen aine-tekniologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 2 tonnia.”

21 artikla

Voimaantulo

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

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

Tehty Brysselissä 20 päivänä kesäkuuta 2019.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

A. TAJANI

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

G. CIAMBA

LIITE I

Keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, keskimääräiset hiilidioksidipäästötavoitteet ja hiilidioksidipäästölylykset

1. AJONEUVOJEN ALARYHMÄT

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

Taulukko 1

Ajoneuvojen alaryhmät (sg)

Raskaat hyötyajoneuvot	Ohjaamotyyp- pi	Moottorin teho	Ajoneuvojen alaryhmä (sg)
Jäykät kuorma-autot, joiden akselikonfiguraatioon 4 x 2 ja suurin teknisesti sallittu kokonaismassa yli 16 tonnia	Kaikki	< 170 kW	4-UD
	Päiväohjaa- mo	≥ 170 kW	4-RD
	Makuuoh- jaamo	≥ 170 kW ja < 265 kW	
	Makuuoh- jaamo	≥ 265 kW	4-LH
Jäykät kuorma-autot, joiden akselikonfiguraatioon 6 x 2	Päiväohjaa- mo	Kaikki	9-RD
	Makuuoh- jaamo		9-LH
Vetoajoneuvot, joiden akselikonfiguraatioon 4 x 2 ja suurin teknisesti sallittu kokonaismassa yli 16 tonnia	Päiväohjaa- mo	Kaikki	5-RD
	Makuuoh- jaamo	< 265 kW	5-LH
	Makuuoh- jaamo	≥ 265 kW	
Vetoajoneuvot, joiden akselikonfiguraatioon 6 x 2	Päiväohjaa- mo	Kaikki	10-RD
	Makuuoh- jaamo		10-LH

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

'Päiväohjaamolla' tarkoitetaan ohjaamoa, joka ei ole makuuohjaamo.

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

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

2. VALMISTAJAN KESKIMÄÄRÄISET HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖT

2.1 Uuden raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöt

Ajoneuvojen alaryhmään sg luokitellun uudenraskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] (CO_{2v}) lasketaan seuraavasti:

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

jossa

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

sg on ajoneuvojen alaryhmä, johon uusi raskas hyötyajoneuvo v on luokiteltu tässä liitteessä olevan 1 kohdan mukaisesti

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

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

Päästöttömän raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjen arvoksi asetetaan 0 g CO₂/km.

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

Taulukko 2

Käyttöprofiilien painoarvot ($W_{sg,mp}$)

Ajoneuvojen alaryhmä (sg)	Käyttöprofiili ⁽¹⁾ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

Ajoneuvojen alaryhmä (sg)	Käyttöprofiili ⁽¹⁾ (mp)						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

(¹) Ks. käyttöprofiilien määritelmät tämän taulukon jäljessä.

Käyttöprofiilien määritelmät

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

2.2 Ajoneuvojen alaryhmän kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajakohtaiset keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

Lasketaan ajoneuvojen alaryhmän sg kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt [g/tkm] ($avgCO_{2sg}$) kullekin valmistajalle raportointikausittain seuraavasti:

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v}}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

jossa

\sum_v on kaikkia ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluvia valmistajan uusia raskaita hyötyajoneuvoja edustava summalukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti

CO_{2v} on uuden raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt määritettyinä 2.1 kohdan mukaisesti

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

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

2.3 5 artiklassa tarkoitettu nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin

2.3.1 Raportointikaudet 2019–2024

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

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

jossa

V on valmistajan niiden uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä, joilla on 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetyt ominaisuudet, lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti

V_{conv} on valmistajan niiden uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä, joilla on 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetyt ominaisuudet, lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti ja lukuun ottamatta päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja

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

jossa

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

ja \sum_v on kaikkia niitä uusia päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja edustava summa, joilla on 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetyt ominaisuudet

CO_{2v} on päästöttömän tai vähäpäästöisen raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettyinä 2.1 kohdan mukaisesti

LET_{sg} on sen ajoneuvojen alaryhmän sg vähäpäästöisyyden kynnsarvo, johon ajoneuvo v kuuluu, sellaisena kuin se on määriteltyinä 2.3.3 kohdassa

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

2.3.2 Raportointikaudet vuodesta 2025 alkaen

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

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

jossa

x on 0,02

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

V_{in} on niiden ensirekisteröityjen vähäpäästöisten ja päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä, joilla on 2 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetty ominaisuudet, kun jokaiselle niistä on laskettu ZLEV-specific-arvo seuraavan kaavan mukaisesti:

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

jossa

$CO2_v$ on päästöttömän tai vähäpäästöisen raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettyinä 2.1 kohdan mukaisesti

LET_{sg} on sen ajoneuvojen alaryhmän sg vähäpäästöisyyden kynnsarvo, johon ajoneuvo v kuuluu, sellaisena kuin se on määriteltynä 2.3.3 kohdassa

V_{out} on 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen ensirekisteröityjen päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä, kuitenkin enintään 0,035 kertaa V_{total}

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

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

2.3.3 Vähäpäästöisyyden kynnsarvo

Alaryhmän sg vähäpäästöisyyden kynnsarvo LET_{sg} määritellään seuraavasti:

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

jossa

$rCO_{2,sg}$ on ajoneuvojen alaryhmän sg CO_2 -vertailupäästöt määritettyinä 3 kohdan mukaisesti

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

2.4 Valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osuus ajoneuvojenalaryhmässä

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

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

jossa

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

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

2.5 Ajoneuvojen alaryhmän kaikkien ajoneuvojen keskimääräiset hyötykuorma-arvot

Ajoneuvon alaryhmään sg kuuluvan ajoneuvonkeskimääräinen hyötykuorma-arvo (PL_{sg}) lasketaan seuraavasti:

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

jossa

$\sum mp$ on kaikkia käyttöprofiileja mp edustavasumma

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

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

Taulukko 3

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

Ajoneuvojen alaryhmä _{sg}	Käyttöprofiili ⁽¹⁾ (mp)									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

(¹) Käyttöprofiilien määritelmät esitetään 2.1 kohdan taulukon 2 alla.

2.6 Kilometrimäärä ja hyötykuorman painotuskerroin

Ajoneuvojen alaryhmän sg kilometrimäärän ja hyötykuorman painotuskerroin(MPW_{sg}) määritellään taulukossa 4 esitetyn vuotuisenkilometrimäärän ja 2.5 kohdan taulukossa 3 esitetyn ajoneuvojen alaryhmäkohtaisen, ajoneuvojen alaryhmän 5-LH vastaavan arvon suhteen normalisoidun hyötykuorma-arvontulona. Kerroin lasketaan seuraavasti:

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

jossa

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

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

PL_{sg} on 2.5 kohdan mukaisesti määritetty keskimääräinen hyötykuorma-arvo

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

Taulukko 4
Vuotuiset ajokilometrimäärät

Ajoneuvojen alaryhmä sg	Vuotuinen ajokilometrimäärä AM _{sg} (km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

2.7 4 artiklassa tarkoitetut valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt[g/tkm]

Lasketaan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt (CO₂) [g/tkm] kullekin valmistajalle *raportointikausittain* seuraavasti:

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

jossa

\sum_{sg} on kaikkia ajoneuvojen alaryhmiä edustava summa

ZLEV on 2.3 kohdan mukaisesti määritetty nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin

share_{,sg} on 2.4 kohdan mukaisesti määritetty uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osuus ajoneuvojen alaryhmässä sg

MPW_{sg} on 2.6 kohdan mukaisesti määritetty kilometrimäärän jahyötykuorman painotuskerroin

avgCO_{2sg} ovat 2.2 kohdan mukaisesti määritetyt keskimääräiset hiilidioksidipäästötg/tkm.

3. 1 ARTIKLAN TOISESSA ALAKOHDASSA TARKOITETUT CO₂-VERTAILUPÄÄSTÖT

Lasketaan kunkin alaryhmän sg CO₂-vertailupäästöt (rCO_{2sg}) käyttämällä perusteena *vertailukauden* kaikkien valmistajien kaikkia uusia raskaita hyötyajoneuvoja seuraavasti:

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

jossa

\sum_v on kaikkia ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluvia vertailukaudella rekisteröityjä uusia raskaita hyötyajoneuvoja edustava summa lukuun ottamatta työajoneuvoja 1 artiklan toisen kohdan mukaisesti

- CO_2_v on 2.1 kohdan mukaisesti määritetyt uuden raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt mukautettuina tapauksenmukaan liitteen II mukaisesti
- rV_{sg} on kaikkien ajoneuvojen alaryhmään sg kuuluvien vertailukaudella rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä lukuun ottamatta työajoneuvoja 1 artiklan toisen kohdan mukaisesti
- PL_{sg} on ajoneuvojen alaryhmän sg ajoneuvojen keskimääräinen hyötykuorma määritettynä 2.5 kohdan mukaisesti.

4. 6 ARTIKLASSA TARKOITETTU VALMISTAJAN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖTAVOITE

Lasketaan kunkin valmistajan hiilidioksidipäästö tavoite T kullekin raportointikaudelle 1 päivästä heinäkuuta 2025 alkaen seuraavasti:

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

jossa

\sum_{sg} on kaikkia ajoneuvojen alaryhmiä edustava summa

$share_{sg}$ on 2.4 kohdan mukaisesti määritetty uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osuus ajoneuvojen alaryhmässä sg

MPW_{sg} on 2.6 kohdan mukaisesti määritetty kilometrimäärän ja hyötykuorman painotuskerroin

rf on raportointikaudella sovellettava hiilidioksidipäästövähennystavoite(%)

rCO_{2sg} ovat 3 kohdan mukaisesti määritetyt CO_2 -vertailupäästöt.

5. 7 ARTIKLASSA TARKOITETUT PÄÄSTÖHYVITYKSET JA -VELAT

5.1 Hiilidioksidipäästövähennyspolku päästöhyvityksiä varten

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

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

jossa

\sum_{sg} on kaikkia ajoneuvojen alaryhmiä edustava summa

$share_{sg}$ on 2.4 kohdan mukaisesti määritetty uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osuus ajoneuvojen alaryhmässä sg

MPW_{sg} on 2.6 kohdan mukaisesti määritetty kilometrimäärän ja hyötykuorman painotuskerroin

rCO_{2sg} ovat 3 kohdan mukaisesti määritetyt CO_2 -vertailupäästöt

$R-ET_Y$ määritellään seuraavasti:

vuosien Y raportointikausienosalta vuodesta 2019 vuoteen 2025:

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

ja vuosien Y raportointikausien osalta vuodesta 2026vuoteen 2030:

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

rf_{2025} ja rf_{2030} ovat vuosien 2025 ja 2030 raportointikausilla sovellettavahiilidioksidipäästövähennystavoitteet (%).

5.2 Päästöhyvitysten ja päästövelkojen laskeminen kullakin raportointikaudella

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

Jos $CO_{2Y} < ET_Y$:

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

$$dCO_{2Y} = 0$$

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

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

$$cCO_{2Y} = 0$$

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

Tällöin

ET_Y on 5.1 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan hiilidioksidipäästövähennyspolkuvuoden Y raportointikaudella

CO_{2Y} on 2.7 kohdan mukaisesti määritetyt valmistajien keskimääräisethiilidioksidipäästöt vuoden Y raportointikaudella

T_Y on 4 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan hiilidioksidipäästötavoitevuoden Y raportointikaudella

V_Y on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärävuoden Y raportointikaudella lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklanensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti.

5.3 Päästövelkaraja

Määritetään kullekin valmistajalle päästövelkaraja ($limCO_2$) seuraavasti:

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

jossa

T_{2025} on 4 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan hiilidioksidipäästötavoitevuoden 2025 raportointikaudella;

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

5.4 Ennen vuotta 2025 kertyneet päästöhyvitykset

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

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

jossa

min on sulussa esitetyistä kahdesta arvosta pienempi

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

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

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

6. 8 ARTIKLAN 2 KOHDASSA TARKOITETUT VALMISTAJAN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖYLITYKSET

Kullekin valmistajalle lasketaan kutakin raportointikautta kohtivuodesta 2025 alkaen hiilidioksidipäästöilytyksen ($exeCO_{2Y}$) arvo seuraavasti, jos arvo on positiivinen:

Vuoden 2025 raportointikaudelle

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

Vuosien Y raportointikausille vuodesta 2026 vuoteen 2028

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^Y (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_{2J} - redCO_2 - limCO_2$$

Vuoden 2029 raportointikaudelle

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

Vuosien Y raportointikausille vuodesta 2030 alkaen

$$exeCO2_y = (CO2_Y - T_Y) \times V_Y$$

Tällöin

- $\sum_{Y=2019}^{2025}$ on vuosien Y raportointikausilla vuodesta 2019 vuoteen2025 kertynyt summa
- $\sum_{I=2025}^Y$ on vuosien I raportointikausilla vuodesta 2025 vuoteenY kertynyt summa
- $\sum_{J=2025}^{Y-1}$ on vuosien J raportointikausilla vuodesta 2025 vuoteen(Y-1) kertynyt summa
- $\sum_{J=2025}^{2028}$ on vuosien J raportointikausilla vuodesta 2025 vuoteen2028 kertynyt summa
- $\sum_{I=2025}^{2029}$ on vuosien I raportointikausilla vuodesta 2025 vuoteen2029 kertynyt summa
- $dCO2_Y$ on 5.2 kohdan mukaisesti määritetyt päästövelat vuodenY raportointikaudella
- $cCO2_Y$ on 5.2 kohdan mukaisesti määritetyt päästöhyvitykset vuodenY raportointikaudella
- $limCO2$ on 5.3 kohdan mukaisesti määritetty päästövelkaraja
- $redCO2$ on 5.4 kohdan mukaisesti määritetty vähennetty päästövelkavuoden 2025 raportointikaudella.
- Kaikissa muissa tapauksissa hiilidioksidipäästölylyksen $exeCO2_Y$ arvoksi asetetaan 0.
-

LIITE II

Mukautusmenettelyt

1. 14 ARTIKLAN 1 KOHDAN C ALAKOHDASSA TARKOITETUT HYÖTYKUORMAN MUKAUTUSKERTOIMET

Jollei 11 artiklan 2 kohdan a alakohdasta muuta johdu, 1 artiklan toisessa kohdassa tarkoitettuja CO₂-vertailupäästöjä laskettaessa käytetään sillä raportointikaudella sovellettavia käyttöprofiilien painoarvoja ja hyötykuorma-arvoja, jolla 14 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettut muutokset tulevat voimaan kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, ja liitteessä I olevan 2.1 kohdan taulukossa 2 tarkoitettulle käyttöprofiilille *mp* määritetyt raskaan hyötyajoneuvon *v* hiilidioksidipäästöt [g/km] mukautetaan seuraavasti:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times (1 + PL_{a,sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(RP)_{sg,mp}))$$

jossa

sg on ajoneuvojen alaryhmä, johon ajoneuvo *v* kuuluu

$CO_2(RP)_{v,mp}$ on ajoneuvon *v* hiilidioksidipäästöt [g/km], jotka on määritetty käyttöprofiilille *mp* käyttäen perustana asianomaisen vertailukauden seurantatietoja, jotka on raportoitu asetuksen (EU) 2018/956 mukaisesti

$PL(RP)_{sg,mp}$ on ajoneuvojen alaryhmän *sg* ajoneuvon *v* käyttöprofiilille *mp* asianomaisella vertailukaudella osoitettu hyötykuorma-arvo, joka on määritetty liitteessä I olevan 2.5 kohdan taulukon 3 mukaisesti ja jota käytetään asetuksen (EU) 2018/956 mukaisesti raportoitavien asianomaista vertailukautta koskevien seurantatietojen määrittämiseen

$PL_{sg,mp}$ on ajoneuvojen alaryhmän *sg* ajoneuvojen käyttöprofiilille *mp* osoitettu hyötykuorma-arvo sillä raportointikaudella, jolla 14 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettut muutokset tulevat voimaan kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, määritettynä liitteessä I olevan 2.5 kohdan taulukon 3 mukaisesti

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

Taulukko 5

Hyötykuorman mukautuskertoimet $PL_{a,sg,mp}$

$PL_{a,sg,mp}$ (tonnia kohti)		Käyttöprofiilit <i>mp</i> ⁽¹⁾				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Ajoneuvojen alaryhmät <i>sg</i>	4-UD	0,026	N.A.	0,015	N.A.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

⁽¹⁾ Käyttöprofiilien määritelmät esitetään liitteessä I olevan 2.1 kohdan taulukon 1 alla.

2. 11 ARTIKLAN 2 KOHDAN B ALAKOHDASSA TARKOITETUT MUKAUTUSKERTOIMET

Jollei 11 artiklan 2 kohdan b alakohdasta muuta johdu, 1 artiklan toisessa kohdassa tarkoitettuja CO₂-vertailupäästöjä laskettaessa käytetään sillä raportointikaudella sovellettavia käyttöprofiilien painoarvoja ja hyötykuorma-arvoja, jolla 14 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettut muutokset tulevat voimaan kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, ja liitteessä I olevassa 2.1 kohdassa tarkoitettulle käyttöprofiilille *mp* määritetyt raskaan hyötyajoneuvon *v* hiilidioksidipäästöt [g/km] mukautetaan seuraavasti:

$$CO_{2v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \times \left(\sum_r S_{r,sg} \times CO_{2r,mp} \right) / \left(\sum_r S_{r,sg} \times CO_2(RP)_{r,mp} \right)$$

jossa

\sum_r on kaikkien ajoneuvojen alaryhmän *sg* edustavia ajoneuvoja *r* edustava summa

sg on ajoneuvojen alaryhmä, johon ajoneuvo *v* kuuluu

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

$CO_2(RP)_{v,mp}$ on ajoneuvon *v* hiilidioksidipäästöt [g/km], jotka on määritetty käyttöprofiilille *mp* käyttäen perustana asianomaisen vertailukauden seurantatietoja, jotka on raportoitu asetuksen (EU) 2018/956 mukaisesti

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

$CO_{2r,mp}$ on edustavan ajoneuvon *r* hiilidioksidipäästöt, jotka on määritetty käyttöprofiilille *mp* asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sillä raportointikaudella, jolla tämän asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettut muutokset tulevat voimaan kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osalta.

Edustava ajoneuvo *r* määritellään tämän asetuksen 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun menettelyn mukaisesti.