Euroopan unionin neuvosto

Bryssel[…]
(OR. en)

10347/19

Toimielinten välinen asia:
2019/0101 (COD)

ENV 603
ENT 151
MI 524
CODEC 1235

SAATE

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	14. kesäkuuta 2019
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2019) 208 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2019) 208 final.

Liite: COM(2019) 208 final

EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Unionin yleinen tuomioistuin antoi 13. joulukuuta 2018 tuomion, joka koskee suoria kanteita (T-339/16*Ville de Paris v. komissio*), T-352/16 (*Ville de Bruxelles v. komissio*) ja T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid v. komissio*), joiden kohteena oli komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta annettu komission asetus (EU) N:o 2016/646.[1] Asetuksessa (EU) 2016/646 vahvistettiin vaatimustenmukaisuuden tunnusluvut, joita käytetään arvioitaessa, noudattaako ajoneuvo päästörajoja todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen testissä (RDE-testi). Riitautettuja vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja on käytetty pyrittäessä vähentämään asteittain eroja, joita esiintyy todellisessa ajossa mitattujen ja laboratoriossa mitattujen päästöjen välillä.

Tuomioistuin ei puutu vaatimustenmukaisuuden tunnuslukujen tekniseen välttämättömyyteen. Se katsoo, että asetuksella (EU) 2016/646 käytännössä muutetaan asetuksessa (EY) N:o 715/2007 vahvistettua raja-arvoa 80 mg/km sallimalla todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen testissä suuremmat päästöt kuin laboratorio-olosuhteissa mitatut päästöt. Tuomioistuin katsoo, että vaatimustenmukaisuuden tunnusluvut olisi voinut vahvistaa vain lainsäätäjä itse, koska kyse on säädöksen (asetus (EY) N:o 715/2007[2]) olennaisesta osasta. Tuomioistuin on sen vuoksi kumonnut asetuksen (EU) 2016/646 sen osan, jossa vaatimustenmukaisuuden tunnusluvut vahvistetaan.

Kumoaminen on luonteeltaan osittainen. Komission asetuksessa (EU) 2016/427[3] vahvistettu RDE-testausmenetelmä, jota on myöhemmin muutettu komission asetuksilla (EU) 2016/646[4], 2017/1154[5] ja 2018/1832[6]), pysyy näin ollen voimassa, ja sitä on edelleen sovellettava tyyppihyväksynnässä.

---

1 EUVL L 109, 26.4.2016, s. 1.

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

3 Komission asetus (EU) 2016/427, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2016, asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta (EUVL L 82, 31.3.2016, s. 1).

4 Komission asetus (EU) 2016/646, annettu 20 päivänä huhtikuuta 2016, asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta (EUVL L 109, 26.4.2016. s. 1).

5 Komission asetus (EU) 2017/1154, annettu 7 päivänä kesäkuuta 2017, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetun komission asetuksen (EU) 2017/1151 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta siltä osin kuin kyse on kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvistä päästöistä (Euro 6) (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 708).

6 Komission asetus (EU) 2018/1832, annettu 5 päivänä marraskuuta 2018, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) 2017/1151 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjä koskevien tyyppihyväksyntätestien parantamiseksi, mukaan luettuina käytönaikaiseen vaatimustenmukaisuuteen ja

Tarve hyväksyä käsillä oleva ehdotus seuraa suoraan unionin yleisen tuomioistuimen asioissa T-339/16, T-352/16 ja T-391/16 antamasta tuomiosta. Se on hyväksyttävä pikaisesti, jotta vältetään tilanne, jossa 1. syyskuuta 2017 alkaen jo myönnettyjen ja tulevien tyyppihyväksyntien oikeusvarmuuteen liittyisi puutteita. On olennaista, että talouden toimijat saavat selkeän käsityksen sovellettavista säännöistä mahdollisimman pian ja joka tapauksessa ennen kuin tuomio tulee voimaan 23. helmikuuta 2020. Oikeusvarmuuteen liittyvien puutteiden riskin minimoimiseksi 3 artiklassa asetetaan määräajaksi kolme päivää.

Jotta 1. syyskuuta 2017 alkaen jo myönnettyihin tyyppihyväksyntiin ei liittyisi oikeudellista epävarmuutta, unionin yleinen tuomioistuin lykkää kumoamisen vaikutuksia enintään 12 kuukaudeksi (eli 23. päivään helmikuuta 2020), jotta komissiolla on aikaa panna tuomio täytäntöön.

Sitä odoteltaessa ja jotta ei aiheutettaisi kohtuutonta rasitetta niille valmistajille, jotka ovat jo suunnitelleet ajoneuvonsa sellaisiksi, että niissä otetaan huomioon aiemmin hyväksytty RDE-menettely, komissio on päättänyt ehdottaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle, että aiemmin hyväksytyt vaatimustenmukaisuuden tunnusluvut otetaan jälleen käyttöön.

Komissio ehdottaa lisäksi, että lainsäätäjä antaa komissiolle valtuudet tarkistaa lainsäätäjän vahvistamia vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja vuosittain alaspäin, jotta voidaan ottaa huomioon kannettavien mittauslaitteiden tarkkuuden parantuminen. Näin pystytään asteittain vähentämään todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä typen oksidien (NOx) päästöjä entisestään.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Päästöasetukset hyväksytään osana henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autojen tyyppihyväksyntään sovellettavia EU:n puitteita. Perättäiset Euro-päästönormit numeroidaan kevyiden hyötyajoneuvojen (henkilö- ja pakettiautot) tapauksessa arabialaisin ja raskaiden hyötyajoneuvojen (kuorma- ja linja-autot) tapauksessa roomalaisin numeroin. Viimeisimmät päästönormit ovat kevyiden hyötyajoneuvojen osalta Euro 6 ja raskaiden hyötyajoneuvojen osalta Euro VI:

– Direktiivillä 2007/46/EY[7] luodaan yhteiset oikeudelliset puitteet henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autojen tyyppihyväksyntää varten.

– Euro 5- ja Euro 6 -päästörajoista annetussa asetuksessa (EY) N:o 715/2007 vahvistetaan autojen päästöjen tiettyjen epäpuhtauksien raja-arvot; typen oksidien (NOx eli yhdistetyt NO- ja NO_2-päästöt) raja-arvoksi vahvistetaan 80 mg/km.

– Asetuksella (EY) N:o 692/2008 pannaan täytäntöön ja muutetaan moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007.

---

todellisiin ajonaikaisiin päästöihin sekä polttoaineen ja sähköenergian kulutuksen seurantalaitteiden käyttöönottoon liittyvät testit (EUVL L 301, 27.11.2018, s. 1).

7 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).

– Asetuksissa 2017/1151 (yhdenmukaistettu kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälinen testimenetelmä) ja 2018/1832 (RDE-asetus 4) määritellään ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä käytettävät uudet testausmenettelyt ja mahdollistetaan todellisissa olosuhteissa tapahtuva testaus, jonka voivat tehdä myös riippumattomat sertifioidut laboratoriot.

– Asetuksessa (EY) N:o 595/2009 vaaditaan, että uusien raskaiden hyötyajoneuvojen ja niiden moottoreiden on oltava uusien päästörajojen mukaisia, ja asetetaan lisävaatimuksia tiedonsaannille.

– Komission asetuksella (EU) N:o 582/2011 pannaan täytäntöön ja muutetaan asetus (EY) N:o 595/2009 raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI).

Perättäisillä Euro-päästönormeilla on pystytty erittäin merkittävästi vähentämään pakokaasupäästöjen hiukkasia sekä massan (PM) että lukumäärän (PN) osalta. Sama pätee muihinkin epäpuhtauksiin, kuten hiilivetyihin (HC) ja hiilimonoksidiin (CO). Maantieliikenteen NOx-päästöjä – etenkään typpidioksidipäästöjä (NO_2) – ei ole kuitenkaan onnistuttu vähentämään niin paljon kuin odotettiin, kun Euro-päästönormit otettiin käyttöön vuonna 1991. Tämä johtuu siitä, että päästöt ovat todellisissa ajo-olosuhteissa usein suuremmat kuin tyyppihyväksyntätestissä mitatut (etenkin dieselkäyttöisten ajoneuvojen tapauksessa).

Henkilöautojen ajonaikaiset päästöt ovat suuria, ja niiden on viime vuosina havaittu poikkeavan merkittävästi laboratoriotestien tuloksista. Ongelman ratkaisemiseksi komissio kehitti uuden RDE-testausmenettelyn, jota on sovellettu 1. syyskuuta 2017 alkaen. Tämä testausmenettely vastaa paremmin todellisia ajonaikaisia päästöjä ja pienentää ajon aikana ja laboratoriossa mitattujen päästöjen välistä eroa. Siinä käytetään kannettavia ajoneuvoon asennettavia analysaattoreita, joilla mitataan päästöjä realistisessa tiellä tehtävässä testissä.

RDE-menettely täydentää laboratoriomenettelyä, ja sillä tarkastetaan, että laboratoriotestissä mitatut typen oksidien ja hiukkaspäästöt (PN) pysyvät vähäisinä myös todellisissa ajo-olosuhteissa. Kun kevyet hyötyajoneuvot sertifioidaan päästönormien viimeisimmän version mukaisesti tunnuksella Euro 6d-TEMP tai Euro 6d, sertifioinnissa käytetään todellisissa ajo-olosuhteissa tehtäviä päästötestejä.

Moottoriajoneuvojen hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta 30. toukokuuta 2018 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858 paitsi muutetaan testausjärjestelmää huomattavasti myös mahdollistetaan ajoneuvojen ympäristöominaisuuksien tehokas markkinavalvonta.

• **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ilmanlaatu on Euroopan unionissa parantunut viime vuosikymmenten aikana sekä EU:n että jäsenvaltioiden keskus-, alue- ja paikallisviranomaisten yhteisten toimien ansiosta. Ilman epäpuhtauksia on vuodesta 2000 lähtien pystytty vähentämään 10–70 prosenttia epäpuhtauden mukaan (NOx on vähentynyt 42 %). Vähennykset perustuvat myös päästöjen onnistuneeseen rajoittamiseen, jota on toteutettu integroimalla ympäristönsuojeluvaatimukset liikenteen alaan.[8]

Ilman typpidioksidipitoisuudet (NO_2) aiheuttavat kaupungeissa eri puolilla Euroopan unionia kuitenkin edelleen vakavia ongelmia. Tieliikenne on nykyäänkin suurin syy siihen, että ihmisten terveyden ja ympäristön suojaamiseksi riskeiltä annetussa ilmanlaatua ja sen

[8] Ks. COM(2018) 330 *Suojeleva Eurooppa – puhdasta ilmaa kaikille*.

parantamista koskevassa direktiivissä (direktiivi 2008/50/EY) asetetut raja-arvot ylittyvät. Vuonna 2016 kaikkiaan 19 jäsenvaltiota ilmoitti raja-arvojen ylittymisestä[9] lähinnä kaupunkialueilla paikallisliikenteen suurten NOx-päästöjen (NO + NO_2) vuoksi. Merkittävässä asemassa ovat dieselkäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen NOx-päästöt, jotka voivat todellisissa ajo-olosuhteissa selvästi ylittää laboratoriotestisyklissä mitatut lakisääteiset päästörajat.[10]

Dieselkäyttöisten autojen pakollisia NOx-päästörajoja on EU:ssa alennettu vaiheittain: Euro 3 -normissa raja-arvo oli 500 mg/km (dieselajoneuvojen Euro 1- ja Euro 2 -normeissa ei asetettu NOx-rajoja), Euro 6 -normissa enää 80 mg/km.[11] On kuitenkin näyttöä siitä, että vaikka NOx-raja-arvoja on koko ajan kiristetty ja ne todennetaan laboratorio-olosuhteissa ja standardoidussa testisyklissä, todelliset todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvät NOx-päästöt eivät ole vähentyneet samassa määrin (Weiss et al. 2011).

Komissio reagoi tilanteeseen kehittämällä todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä koskevan RDE-menettelyn. Tämä uusi testausmenettely on olennaisen tärkeä pyrittäessä rajoittamaan dieselautojen NOx-päästöjä todellisissa ajo-olosuhteissa. Menettelyä sovellettiin aluksi eli alkuvuodesta 2016 seurantaan laboratoriotestin täydentämiseksi. Sitä on sovellettu uusiin ajoneuvotyyppeihin 1. syyskuuta 2017 alkaen, ja 1. syyskuuta 2019 sen soveltamisalaan tulevat kaikki uudet ajoneuvot.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Tämän ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 114 artikla.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

Kuten muukin moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskeva lainsäädäntö, myös nyt tarkasteltavana oleva toimenpide perustuu SEUT-sopimuksen 114 artiklaan, jolla varmistetaan sisämarkkinoiden toiminta.

Euroopan unionin toimet ovat tarpeen sen vuoksi, että voidaan välttää rajojen syntyminen sisämarkkinoille erityisesti autoteollisuudessa. Niitä puoltaa myös ilman saastumisen ja ilmastonmuutoksen eri maiden rajat ylittävä luonne. Vaikka tärkeimpien myrkyllisten ilman epäpuhtauksien vaikutukset ovat vakavimmat lähellä niiden lähdettä, vaikutukset ilmanlaatuun eivät jää paikallisiksi. Rajojen yli leviävät saasteet ovat ympäristöongelma, johon kansalliset ratkaisut eivät useinkaan pure. Ilmakehämallit osoittavat, että yhdessä jäsenvaltiossa tuotettu saaste vaikuttaa saastumiseen muissakin jäsenvaltioissa. Ilman saastuminen on ongelma, jonka ratkaisemiseksi tarvitaan EU:n laajuisia yhteisiä toimia.

• Suhteellisuusperiaate

Ehdotus on oikeasuhteinen, sillä siinä säädetään tarvittavasta oikeudellisesta muutoksesta mutta ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tavoitteiden saavuttamiseksi: on vähennettävä

---

9 Ks. EYK 2019, Euroopan ilmanlaaturaportti 2018. https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018

10 Tieliikenteen osuus EU:n typpioksidien päästöistä on noin 40 prosenttia. Kaikista liikenteen typpioksidien päästöistä noin 80 prosenttia tulee dieselkäyttöisistä ajoneuvoista.

11 Euro 6 -NOx-raja-arvo otettiin käyttöön vuonna 2007, ja sitä on sovellettu uusiin tyyppeihin syyskuusta 2014 ja uusiin ajoneuvoihin syyskuusta 2015.

moottoriajoneuvojen epäpuhtauspäästöjä ja toisaalta varmistettava ajoneuvojen valmistajille oikeusvarmuus. Sillä luodaan tarvittavat oikeudelliset edellytykset sille, että valmistajilla on edelleen mahdollisimman pitkälti tasapuoliset toimintaedellytykset.

- **Toimintatavan valinta**

Asetus on asianmukainen toimintatapa, koska sillä muutetaan voimassa olevaa asetusta.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Ei sovelleta

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Komissio lähetti autoteollisuuden sidosryhmille kyselylomakkeen ennen RDE-pohjaisten vaatimustenmukaisuuden tunnuslukujen vahvistamista. Kyselylomakkeella pyydettiin teknisiä tietoja komission tekemän arvioinnin pohjaksi. Kysymyksissä keskityttiin seuraaviin kolmeen aiheeseen:

a) uuden dieselajoneuvokannan koostumus NOx-päästöjen vähentämisteknologioiden osalta

b) käytettävissä olevat tiedot näiden ajoneuvojen todellisista ajonaikaisista päästöistä

c) tiedot ajoneuvojen NOx-päästötehokkuuden yleisistä parantamismahdollisuuksista.

Vastauksia saatiin neljä. Vastaajat olivat Euroopan autonvalmistajien yhdistys (ACEA), Association for Emissions Control by Catalyst (AECC), ajoneuvonvalmistajien yhdistys (vastaus toimitettu nimettömänä) ja huomattava ensisijainen tavarantoimittaja (vastaus toimitettu nimettömänä). Yksikään yksittäinen ajoneuvonvalmistaja ei toimittanut tietoja, vaikka niitä oli pyydetty kirjallisesti ja useaan otteeseen suullisesti asianomaisissa työryhmissä. Neljästä vastauksesta vain AECC:n ja ensisijaisen tavarantoimittajan kommenteissa annettiin varteenotettavia tietoja. Kahdesta muusta vastauksesta ei tässä yhteydessä ollut juurikaan apua.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ennen asetuksen (EU) 2016/646 antamista komission yhteinen tutkimuskeskus JRC teki metatutkimuksen NOx-päästötiedoista, jotka oli saatu kannettavalla päästöjenmittausjärjestelmällä (PEMS) tehdyistä Euro 6 -dieselajoneuvojen testeistä. Tuloksena saatiin tietoja 36 erityyppisestä dieselajoneuvosta ja 234 yksittäisestä testimatkasta. Tämä kattava ja luotettava tietokokonaisuus osoitti, että Euro 6 -dieselajoneuvojen NOx-päästöjen mediaanitaso tieliikenteessä oli noin 4 (eli neljä kertaa lakisääteinen NOx-raja-arvo).

- **Vaikutustenarviointi**

Tämä ehdotus ei edellytä vaikutusten arviointia. Sillä pelkästään muutetaan oikeudellista välinettä, jolla vahvistetaan samat jo voimassa olevat RDE-testausmenettelyn asianmukaiseen soveltamiseen tarvittavat vaatimustenmukaisuuden tunnusluvut, ja annetaan komissiolle valtuudet tarkistaa vaatimustenmukaisuuden tunnuslukua alaspäin sen mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen. Vaatimustenmukaisuuden tunnusluvuilla ei ole vaikutusta voimassa

oleviin päästörajoihin, jotka vahvistetaan asetuksessa (EY) N:o 715/2007 ja joista tehtiin vaikutustenarviointi asetuksen (EY) N:o 715/2007 antamisen aikaan.[12]

- **Perusoikeudet**

  Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksien suojeluun.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ei sovelleta

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

  Ei sovelleta

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

  Ei sovelleta

[12] Komission yksiköiden valmisteluasiakirja – Annex to the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on type approval of motor vehicles with respect to emissions and on access to vehicle repair information, amending Directive 72/306/EEC and Directive ../../EC – Impact Assessment {COM(2005) 683 final}.

/* SEC/2005/1745 */

2019/0101 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,[1]

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007[2] on yksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2007/46/EY[3] vahvistettua tyyppihyväksyntämenettelyä koskevista erillissäädöksistä.

(2) Asetuksessa (EY) N:o 715/2007 vaaditaan, että uusien kevyiden ajoneuvojen on noudatettava tiettyjä päästörajoja (Euro 5 ja Euro 6), ja asetetaan lisävaatimuksia ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudelle. Kyseisen asetuksen panemiseksi täytäntöön tarvittavat tekniset erityisvaatimukset vahvistettiin komission asetuksessa (EY) N:o 692/2008[4] ja sen jälkeen komission asetuksessa (EU) N:o 2017/1151.[5]

---

1 EUVL C , , s. .

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

3 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).

4 Komission asetus (EY) N:o 692/2008, annettu 18 päivänä heinäkuuta 2008, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan

(3) Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnässä käytettäviä päästövaatimuksia on tiukennettu vaiheittain merkittävästi Euro-normien käyttöönoton ja myöhemmän tarkistamisen myötä. Vaikka ajoneuvojen päästöt ovat yleisesti ottaen vähentyneet huomattavasti eri säänneltyjen epäpuhtauksien osalta, näin ei ole käynyt dieselmoottorien NOx-päästöjen ja bensiinikäyttöisten suoraruiskutusmoottorien hiukkaspäästöjen tapauksessa etenkään silloin, kun kyse on kevyiden hyötyajoneuvojen moottoreista. Tilanteen korjaamiseksi tarvitaan sen vuoksi toimia.

(4) Komissio teki asetuksessa (EY) N:o 692/2008 vahvistetuista tyyppihyväksyntään sovellettavista menettelyistä, testeistä ja vaatimuksista seikkaperäisen analyysin omien tutkimustensa ja ulkoisten tietojen perusteella ja havaitsi, että Euro 5- tai Euro 6 -vaatimusten mukaisten ajoneuvojen ajamisesta tieliikenteessä todellisuudessa syntyvät päästöt ylittävät merkittävästi ne päästöt, jotka on mitattu säännösten mukaisen uuden eurooppalaisen ajosyklin (NEDC) mukaisesti, etenkin dieselajoneuvojen typen oksidien päästöjen osalta.

(5) Tämän perusteella komissio laati uuden menetelmän, jolla ajoneuvojen päästöjä testataan todellisissa ajo-olosuhteissa, eli todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen (RDE) testin. RDE-testausmenettely otettiin käyttöön komission asetuksilla (EU) 2016/427[6] ja (EU) 2016/646.[7] Se sisällytettiin myöhemmin asetukseen (EU) 2017/1151, ja sitä paranneltiin komission asetuksella (EU) 2017/1154.[8]

(6) Asetuksessa (EU) N:o 2016/646[9] vahvistettiin RDE-testausmenettelyn soveltamispäivät ja RDE:ssä sovellettavat vaatimustenmukaisuusvaatimukset. Sitä varten käytettiin epäpuhtauskohtaisia vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja, joilla otetaan huomioon kannettavilla päästöjenmittausjärjestelmillä (PEMS) tehtyjen mittausten tilastollinen ja tekninen epävarmuus.

---

parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta (EUVL L 199, 28.7.2008, s. 1).

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

6 Komission asetus (EU) 2016/427, annettu 10 päivänä maaliskuuta 2016, asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta (EUVL L 82, 31.3.2016, s. 1).

7 Komission asetus (EU) 2016/646, annettu 20 päivänä huhtikuuta 2016, asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta (EUVL L 109, 26.4.2016. s. 1).

8 Komission asetus (EU) 2017/1154, annettu 7 päivänä kesäkuuta 2017, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta annetun komission asetuksen (EU) 2017/1151 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta siltä osin kuin kyse on kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvistä päästöistä (Euro 6) (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 708).

9 Komission asetus (EU) 2016/646, annettu 20 päivänä huhtikuuta 2016, asetuksen (EY) N:o 692/2008 muuttamisesta kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 6) osalta (EUVL L 109, 26.4.2016. s. 1).

(7) Unionin yleinen tuomioistuin antoi 13 päivänä joulukuuta 2018 tuomion yhdistetyissä asioissa T-339/16, T-352/16 ja T-391/16,[10] joissa haettiin asetuksen (EU) 2016/646 kumoamista. Yleinen tuomioistuin kumosi asetuksen (EU) 2016/646 sen osan, jossa vahvistettiin vaatimustenmukaisuuden tunnusluvut, joilla arvioidaan, vastaavatko RDE-testien tulokset asetuksessa (EY) N:o 715/2007 vahvistettuja päästöraja-arvoja. Tuomioistuin katsoi, että vaatimustenmukaisuuden tunnusluvut olisi voinut vahvistaa vain lainsäätäjä, koska ne liittyvät säädöksen (asetus (EY) N:o 715/2007) olennaiseen osaan.

(8) Yleinen tuomioistuin ei kyseenalaistanut vaatimustenmukaisuuden tunnuslukujen teknisiä perusteluja. Sen vuoksi ja ottaen huomioon, että tekniikan kehityksen nykyisessä vaiheessa todellisissa ajo-olosuhteissa ja laboratoriossa mitatut päästöt edelleen poikkeavat toisistaan, vaatimustenmukaisuuden tunnusluvut on aiheellista sisällyttää asetukseen (EY) N:o 715/2007.

(9) Jotta valmistajat voisivat noudattaa Euro 6 -päästörajoja RDE-menettelyn yhteydessä, RDE:ssä sovellettavat vaatimustenmukaisuusvaatimukset olisi otettava käyttöön kahdessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa olisi valmistajan pyynnöstä sovellettava väliaikaista vaatimustenmukaisuuden tunnuslukua, ja toisessa vaiheessa käytettäisiin vain lopullista vaatimustenmukaisuuden tunnuslukua. Komission olisi tarkasteltava lopullisia vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja teknisen kehityksen valossa.

(10) Lissabonin sopimuksella otettiin käyttöön mahdollisuus, jonka mukaan lainsäätäjä voi siirtää komissiolle vallan antaa muita kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäviä, soveltamisalaltaan yleisiä säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan lainsäätämisjärjestyksessä hyväksytyn säädöksen tiettyjä, muita kuin sen keskeisiä osia. Toimenpiteet, joita SEUT-sopimuksen 290 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu toimivallan siirto voi koskea, vastaavat periaatteessa toimenpiteitä, jotka kuuluvat neuvoston päätöksen 1999/468/EY[11] 5 a artiklassa säädetyn, valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn soveltamisalaan. Sen vuoksi on tarpeen mukauttaa asetuksen (EY) N:o 715/2007 säännökset, joissa säädetään valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn noudattamisesta, SEUT-sopimuksen 290 artiklan mukaisiksi.

(11) Jotta voitaisiin edesauttaa unionin ilmanlaatutavoitteiden saavuttamista ja vähentää ajoneuvojen päästöjä, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 290 artiklan mukaisesti siltä osin kuin on kyse tyyppihyväksynnässä sovellettaviin erityisiin menettelyihin, testeihin ja vaatimuksiin liittyvistä yksityiskohtaisista säännöistä. Valtuutukseen olisi sisällyttävä asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentäminen tällaisilla tarkistetuilla säännöillä sekä päästöjen mittaamisessa käytettävillä testisykleillä, vaatimuksilla, jotka koskevat päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttökiellon täytäntöönpanoa, tarvittavilla toimenpiteillä, joilla pannaan täytäntöön valmistajan velvollisuus järjestää ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen rajoittamaton ja standardoitu saatavuus, ja vahvistamalla hiukkasten mittaamiseen käytettävä tarkistettu menettely. Valtuutukseen olisi sisällyttävä myös asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttaminen lopullisten vaatimustenmukaisuuden tunnuslukujen tarkistamiseksi alaspäin PEMS-järjestelmän teknisen edistymisen valossa ja

[10] Tuomio 13.12.2018. *Ville de Paris, Ville de Bruxelles* ja *Ayuntamiento de Madrid vastaan Euroopan komissio*. Yhdistetyt asiat T-339/16, T-352/16 ja T-391/16. ECLI:EU:T:2018:927.

[11] Neuvoston päätös 1999/468/EY, tehty 28 päivänä kesäkuuta 1999, menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä (EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23).

hiukkasmassaan perustuvien raja-arvojen kalibroimiseksi uudelleen sekä hiukkasmäärään perustuvien raja-arvojen ottamiseksi käyttöön. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle olisi toimitettava kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla olisi oltava järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

(12) Jotta voidaan varmistaa täytäntöönpanon jatkuvuus tekniikan kehityksen valossa, olisi tämän asetuksen voimaan tullessa vireillä olevat valvonnan käsittävät sääntelymenettelyt, joissa komitea on jo antanut lausuntonsa, saatettava päätökseen päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan mukaisesti.

(13) Jotta voitaisiin varmistaa asetuksen (EU) N:o 715/2007 4 artiklan 2 ja 3 kohdan yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011[12] mukaisesti.

(14) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita eli vahvistaa moottoriajoneuvojen päästöjen vähentämistä koskevia sääntöjä ilmanlaatuun liittyvien perustavoitteiden saavuttamiseksi, koska voimassa olevalla tyyppihyväksynnällä varustettuja moottoriajoneuvoja voidaan myydä kansallisten rajojen ylitse, vaan ne voidaan toiminnan 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 näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

(15) Sen vuoksi asetusta (EU) N:o 715/2007 olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 715/2007 seuraavasti:

(1) Korvataan 2 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Tämän asetuksen mukaisesti myönnetty tyyppihyväksyntä voidaan valmistajan pyynnöstä ulottaa 1 kohdassa tarkoitetuista ajoneuvoista direktiivin 2007/46/ETY liitteessä II määriteltyihin M_1-, M_2-, N_1- ja N_2-luokan moottoriajoneuvoihin, joiden vertailumassa on enintään 2 840 kg ja jotka täyttävät tässä asetuksessa vahvistetut vaatimukset.”

(2) Korvataan 3 artiklan johdantokappale seuraavasti:

[12] 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).

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:”.

(3) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

(a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Valmistajan on osoitettava, että kaikki yhteisössä myydyt, rekisteröidyt tai käyttöön otetut uudet ajoneuvot on tyyppihyväksytty tämän asetuksen mukaisesti. Valmistajan on myös osoitettava, että kaikki uudet tyyppihyväksytettävät korvaavat pilaantumista rajoittavat laitteet, jotka myydään tai otetaan käyttöön yhteisössä, on tyyppihyväksytty tämän asetuksen mukaisesti.

Nämä velvollisuudet sisältävät liitteessä I asetettujen päästörajojen noudattamisen. Määritettäessä, onko liitteessä I olevassa taulukossa 2 vahvistettuja Euro 6 -päästörajoja noudatettu, jaetaan mahdollisessa pätevässä todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen (RDE) testissä määritetyt päästöarvot liitteessä I olevassa taulukossa 2 a vahvistetulla sovellettavalla vaatimustenmukaisuuden tunnusluvulla. Tuloksen on pysyttävä mainitussa liitteessä olevassa taulukossa 2 vahvistettuja Euro 6 -päästörajoja pienempänä.”

(b) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut erityiset menettelyt ja vaatimukset. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

(4) Muutetaan 5 artikla seuraavasti:

(a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne komponentit, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että ajoneuvo on tavanomaisessa käytössä tämän asetuksen mukainen.”

(b) Korvataan 3 kohdan johdantolause seuraavasti:

”3. Siirretään komissiolle valta antaa 14 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään 1 ja 2 kohtaa vahvistamalla erityisiä vaatimuksia ja kehittämällä tässä kohdassa määritellyt tyyppihyväksyntää koskevat erityiset menettelyt, testit ja vaatimukset, jotka koskevat erityisesti seuraavia:”

(5) Korvataan 6 artiklan 7 kohdan toinen virke seuraavasti:

”Jos tällaisia tietoja ei vielä ole saatavilla tai tietojen saanti ei kyseisenä ajankohtana vielä ole tämän asetuksen mukaista, valmistajan on annettava todiste kuuden kuukauden kuluessa päivästä, jona tyyppihyväksyntä myönnetään.”

(6) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”*8 artikla*

Ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saantia koskevat delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa 14 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä 6 ja 7 artiklan täydentämiseksi. Tähän kuuluu teknisten eritelmien määrittely ja ajan tasalle saattaminen siltä osin kuin on kyse tavasta, jolla OBD-järjestelmää koskevat sekä ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot on annettava, jolloin on kiinnitettävä erityistä huomiota pk-yritysten erityistarpeisiin.”

(7) Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

(a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jos valmistaja sitä pyytää, jäsenvaltion viranomaiset eivät 2 päivästä heinäkuuta 2007 alkaen saa evätä uudelta ajoneuvotyypiltä EY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää eivätkä kieltää uuden ajoneuvon rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa ajoneuvojen päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä, jos kyseinen ajoneuvo on tämän asetuksen ja erityisesti liitteen I taulukossa 1 vahvistettujen Euro 5 -päästörajojen tai liitteen I taulukossa 2 säädettyjen Euro 6 -päästörajojen mukainen, jollei 4 artiklan 1 kohdan toisesta alakohdasta muuta johdu.”

(b) Korvataan 4 ja 5 kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltioiden viranomaisten on 1 päivästä syyskuuta 2014 ja N_1-luokan alaluokkiin II ja III ja N_2-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen osalta 1 päivästä syyskuuta 2015 alkaen evättävä EY-tyyppihyväksyntä tai kansallinen tyyppihyväksyntä uudelta ajoneuvotyypiltä ajoneuvon päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä, jos ajoneuvotyyppi ei ole tämän asetuksen ja erityisesti liitteessä I olevassa taulukossa 2 vahvistettujen Euro 6 -päästörajojen mukainen.

Euro 6 -päästörajojen noudattaminen on mahdollisen pätevän RDE-testin aikana määritettävä ottamalla huomioon liitteessä I olevassa taulukossa 2 a vahvistettu epäpuhtauskohtainen vaatimustenmukaisuuden tunnusluku 4 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaisesti.

5. Jäsenvaltioiden viranomaisten on 1 päivästä syyskuuta 2015 ja N_1-luokan alaluokkiin II ja III ja N_2-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen osalta 1 päivästä syyskuuta 2016 alkaen sellaisten uusien ajoneuvojen osalta, jotka eivät ole tämän asetuksen ja erityisesti liitteessä I olevassa taulukossa 2 säädettyjen Euro 6 -päästöraja-arvojen mukaisia [”määritettynä 4 kohdan toisen alakohdan mukaisesti”], katsottava, että vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole voimassa direktiivin 2007/46/EY 18 artiklan mukaisesti, ja kiellettävä päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä tällaisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto.

Euro 6 -päästörajojen noudattaminen on mahdollisen pätevän RDE-testin aikana määritettävä ottamalla huomioon liitteessä I olevassa taulukossa 2 a vahvistettu epäpuhtauskohtainen vaatimustenmukaisuuden tunnusluku 4 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaisesti.”

(8) Korvataan 11 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden viranomaisten on kiellettävä sellaisten uusien korvaavien pilaantumista rajoittavien laitteiden myynti ja ajoneuvoon asentaminen, jotka on tarkoitettu asennettavaksi tämän asetuksen mukaisesti hyväksyttyihin ajoneuvoihin, jos nämä laitteet eivät ole sellaista tyyppiä, jolle on myönnetty tyyppihyväksyntä tämän asetuksen mukaisesti.”

(9) Korvataan 12 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltiot voivat säätää taloudellisista kannustimista, joita sovelletaan sellaisiin sarjavalmisteisiin moottoriajoneuvoihin, jotka ovat tämän asetuksen mukaisia.”

(10) Korvataan 14 artiklan 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”2. Siirretään komissiolle valta antaa 14 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla hyväksytään ympäristönsuojelun tasoa unionissa heikentämättä seuraavat toimenpiteet, jotka perustuvat ajoneuvoja koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista käsittelevän maailmanfoorumin puitteissa toteutettavaan Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission hiukkasmittausohjelmaan:

a) tämän asetuksen muuttaminen liitteessä I vahvistettujen hiukkasmassan ja hiukkasmäärän raja-arvojen tarkistamiseksi;

b) tämän asetuksen täydentäminen hyväksymällä tarkistettu hiukkasmäärän mittausmenettely.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 14 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla

a) täydennetään tätä asetusta menettelyjen, testien ja vaatimusten sekä päästöjen mittaamisessa käytettävien testisyklien mukauttamiseksi vastaamaan todellisia ajonaikaisia päästöjä;

b) muutetaan tätä asetusta liitteessä I olevassa taulukossa 2 a vahvistettujen epäpuhtauskohtaisten lopullisten vaatimustenmukaisuuden tunnuslukujen mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.”

(11) Lisätään 14 a artikla seuraavasti:

”14 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle *[voimaantulopäivästä]* viiden vuoden ajaksi 5 artiklan 3 kohdassa, 8 artiklassa ja 14 artiklan 2 ja 3 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 koska tahansa peruuttaa 5 artiklan 3 kohdassa, 8 artiklassa ja 14 artiklan 2 ja 3 kohdassa artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. 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 tehdyssä 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 olevien 5 artiklan 3 kohdan, 8 artiklan ja 14 artiklan 2 tai 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.”

(12) Korvataan 15 artikla seuraavasti:

”15 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa direktiivin 2007/46/EY 40 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu 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.”

(13) Muutetaan liite I tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tällä asetuksella ei ole vaikutusta vireillä oleviin asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 3 kohdan, 8 artiklan ja 14 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisiin menettelyihin, joissa komitea on jo antanut lausuntonsa päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan mukaisesti.

3 artikla

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

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*