



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 18. toukokuuta 2018
(OR. en)

8922/18

Toimielinten välinen asia:
2018/0143 (COD)

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	17. toukokuuta 2018
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2018) 284 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2018) 284 final.

Liite: COM(2018) 284 final

Bryssel 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Euroopan unioni (EU) on Pariisin sopimuksen mukaisesti sitoutunut ilmastonmuutoksen välttämiseen rajoittamalla maapallon lämpenemisen selvästi alle kahteen celsiusasteeseen. Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on keskeinen edellytys tämän sitoumuksen täyttämiseksi.

EU:n vuoteen 2030 ulottuvissa ilmasto- ja energiapolitiikan puitteisiin sisältyy tavoite, jonka mukaan EU:n omia kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Kaikkien sektoreiden on hoidettava oma osuutensa, jotta tämä tavoitetaso saavutetaan ja ilmastonmuutoksen aiheuttamat kustannukset ja tuhoisat vaikutukset vältetään.

Tieliikennealalla on keskeinen merkitys kasvihuonekaasupäästöjä vähennettäessä ja unionin siirtyessä vähähiiliseen talouteen. Kevyet hyötyajoneuvot, kuten henkilöautot ja kevyet kuljetusajoneuvot (pakettiautot) ovat jo mukana vähentämässä päästöjä, ja vuonna 2017 on tehty lainsäädäntöehdotuksia¹, jotta päästövähennykset jatkuvat vuoden 2020 jälkeen.

Maanteiden tavaraliikenne on olennaisen tärkeä kaupan kehitykselle Euroopan mantereella. Kuorma-autot kuljettavat noin 70 prosenttia maitse kuljetettavasta rahdista ja osallistuvat keskeisten julkisten palvelujen tuottamiseen. Maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen ala koostuu pienistä ja keskisuurista yrityksistä (pk-yritykset), joita on 600 000 kaikkialla unionissa ja jotka työllistävät 3 miljoonaa henkilöä. Lisäksi 3,5 miljoonaa henkilöä työskentelee kuorma-autojen valmistuksen, korjauksen, myynnin, vuokrauksen ja vakuutusten parissa.

Vaikka raskaiden hyötyajoneuvojen – kuten kuorma-autojen ja linja-autojen – hiilidioksidipäästöjen osuus on noin 6 prosenttia EU:n kokonaispäästöistä ja 25 prosenttia tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä, niitä ei tällä hetkellä säännellä EU:n tasolla. Tämä aiheuttaa kolme keskeistä ongelmaa:

Ensinnäkin, jos lisätoimia ei toteuteta, raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂päästöjen ennustetaan kuljetustoiminnan kasvun takia lisääntyvän 9 prosenttia vuosina 2010–2030. Kuten kevyiden hyötyajoneuvojen vuoden 2020 jälkeisiä päästönormien vaikutustenarvioinnista² käy ilmi, tieliikennealalla tarvitaan lisätoimenpiteitä, jotta taakanjakoasetuksen mukaiset vuoden 2030 kansalliset tavoitteet voidaan saavuttaa.

Toiseksi liikenteenharjoittajat ja heidän asiakkaansa eivät hyödy polttoainesäästöistä ja pienemmistä polttoainelaskuista. Vaikka kustannustehokkaita teknologioita päästöjen rajoittamiseksi on helposti saatavilla, ne eivät ole laajasti käytössä raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoilla. Tästä on haittaa liikenteenharjoittajille, jotka ovat pääasiassa pk- tai mikroyrityksiä, joiden polttoainekustannukset saattavat muodostaa yli neljäsosan toiminnan kokonaiskustannuksista.

Kolmanneksi EU:n raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajilla on yhä enemmän maailmanlaajuisia kilpailupaineita, koska Yhdysvallat, Kanada, Japani ja Kiina ovat jo

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD (2017) 650 final.

toteuttaneet sääntelytoimia raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöjen vähentämiseksi. EU:n autoteollisuuden on pysyttävä tekniikan kehityksen mukana näillä markkinoilla, jos se haluaa säilyttää teknologisen johtoasemansa ajoneuvojen polttoainetehokkuudessa.

EU:n lainsäädäntö sisältää säädöksiä, jotka liittyvät tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen ja joissa käsitellään jossain määrin edellä mainittuja ongelmia. Kyseiset säädökset koskevat tarjontaa, kysyntää tai taloudellisia näkökohtia tai ne ovat valtuutussäädöksiä. Nämä toimenpiteet eivät kuitenkaan ole riittäviä, jotta polttoainetehokkaan tekniikan käyttöönoton keskeisiin markkinaesteisiin voitaisiin puuttua.

Uusien raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästönormeja koskeva ehdotus on tarjontapuolen täydentävä EU-tason toimenpide näiden markkinaesteiden torjumiseksi. Sillä on seuraavat keskeiset tavoitteet:

- Vähennetään raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöjä EU:n ilmastopolitiikan ja Pariisin sopimuksen vaatimusten mukaisesti ja rajoitetaan ilmansaasteita erityisesti kaupungeissa.
- Autetaan vähentämään toimintakustannuksia liikenteenharjoittajille, joista suurin osa on pk-yrityksiä, ja yleisemmin kuljetuskustannuksia kuluttajille, joihin polttoainesäästöt vaikuttavat välillisesti.
- Pidetään yllä EU:n raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien ja komponenttien toimittajien teknologista ja innovatiivista johtoasemaa.

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

Tämä ehdotus on osa kolmatta liikkuvuuspakettia. Sillä vastataan vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevaan vuoden 2016 eurooppalaiseen strategiaan sisältyviin sitoumuksiin, joiden tavoitteena on muun muassa vähentää vuonna 2050 tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 60 prosenttia vuoden 1990 tasoihin verrattuna ja asettaa hiilidioksidipäästönormit raskaille hyötyajoneuvoille.

Ehdotus perustuu muihin EU:n olemassa oleviin liikkuvuutta koskeviin politiikkatoimiin, jotka vaikuttavat sääntely-ympäristöön ja joilla luodaan kannusteita raskaiden hyötyajoneuvojen vähäpäästöiselle liikkuvuudelle. Lisäksi ehdotuksella täydennetään kyseisiä politiikkatoimia, joita ovat muiden muassa sertifiointiasetus³, seuranta- ja raportointiasetus⁴, EU:n tyyppihyväksyntäjärjestelmä, eurovinjettidirektiivi⁵, polttoaineiden laatua koskeva direktiivi⁶, puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi⁷, suurimpia sallittuja painoja ja mittoja koskeva direktiivi⁸ sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskeva direktiivi⁹.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tällä ehdotuksella edistetään siirtymistä vähähiiliseen, turvalliseen ja kilpailukykyiseen talouteen, ja se auttaa osaltaan saavuttamaan energiaunionistrategiaan¹⁰ sisältyvän

³ Komission asetus (EU) 2017/2400 raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisestä.

⁴ COM(2017) 279 final.

⁵ Direktiivi 2011/76/EU.

⁶ Direktiivi 2009/30/EY.

⁷ Direktiivi 2009/33/EY.

⁸ Direktiivi 2015/719/EU.

⁹ Direktiivi 2014/94/EU.

¹⁰ COM(2015) 80 final.

päästövähennystavoitteen, joka on vähintään 40 prosenttia. Ehdotuksella autetaan myös jäsenvaltioita saavuttamaan taakanjakoasetuksen¹¹ mukaiset kansalliset päästövähennystavoitteet.

Lisäksi ehdotus vastaa unionin tekemää globaalia sitoumusta saavuttaa YK:n ilmastopöytäkirjan 21. osapuolikokouksessa (COP21) saavutetun sopimuksen mukaiset kunnianhimoiset ilmastotavoitteet.

Ehdotuksessa käsitellään EU:n autoteollisuuden teknologiseen ja innovatiiviseen johtoasemaan liittyviä kysymyksiä, ja se on johdonmukainen uudistetun teollisuuspolitiikan strategian¹² kanssa, jossa korostetaan, että nykyaikainen ja kilpailukykyinen autoteollisuus on EU:n talouden kannalta avainasemassa. Lisäksi koska ehdotuksella edistetään uuden, polttoainetta säästävän teknologian käyttöönottoa, sillä edistetään myös unionin tavoitteiden saavuttamista työpaikkojen ja kasvun luomiseksi.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 191–193 artiklalla vahvistetaan EU:n toimivalta ilmastomuutoksen alalla. Artiklat muodostavat oikeusperustan raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineenkulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskeville toimille.

EU on jo toteuttanut ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevia toimenpiteitä hyväksymällä asetukset (EY) N:o 443/2009 ja (EU) 510/2011, joissa vahvistetaan henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä koskevat raja-arvot. Komissio on hyväksynyt myös asetusehdotuksen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista. Nämä asetukset perustuivat SEUT-sopimuksen ympäristöä koskevan luvun 192 artiklaan.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

EU:n toiminnan tarve

Ilmastomuutos on rajat ylittävä ongelma, ja toisaalta sitä koskeva toimivalta jakautuu EU:n ja jäsenvaltioiden välillä. Myös maanteiden tavaraliikenteellä on rajatylittävä ulottuvuus, kun otetaan huomioon sen tarjoamat palvelut. Tavaroita ei kuljeteta vain yhden maan sisällä vaan myös jäsenvaltioiden välillä, ja raskaita hyötyajoneuvoja myydään kaikkialla EU:ssa.

Näin ollen EU:n toimet ovat perusteltuja, kun otetaan huomioon sekä ilmastomuutoksen rajatylittävä vaikutus että tarve turvata maanteiden tavaraliikenteen sisämarkkinat sekä raskaiden hyötyajoneuvojen markkinat.

Ilman EU:n tason toimia olisi tukeuduttava jäsenvaltioiden aloitteisiin raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi. Tällä hetkellä monet jäsenvaltiot kuitenkin soveltavat edullista verokohtelua raskaissa hyötyajoneuvoissa käytettävään polttoaineeseen, ja on vain vähän merkkejä siitä, että tämä muuttuisi tulevaisuudessa. Nykyiset polttoaineverot eivät ole saaneet aikaan tarvittavaa polttoainetehokkuuden kasvua.

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

Lisäksi tällaiset päätökset tehdään jäsenvaltioissa, ja on epätodennäköistä, että kaikki jäsenvaltiot nostaisivat yhdessä polttoaineveroja sellaiselle tasolle, että tehokkuus paranisi merkittävästi. Lisäksi EU:n verotuspolitiikka edellyttää yksimielisyyttä, minkä vuoksi tätä politiikan alaa on vaikea yhdenmukaistaa.

Näistä syistä polttoaineverotasojen mahdollisella nousulla voisi olla vain täydentävä vaikutus, mutta sillä ei voitaisi korvata hiilidioksidipäästönormien asettamista.

Lisäksi jos toiminta jäisi jäsenvaltioiden vastuulle, tuloksena saattaisi olla erilaisia, esimerkiksi taakanjakoasetuksessa asetettujen tavoitteiden mukaisia kansallisia järjestelmiä. Jos näin kävisi, järjestelmien tavoitteet ja suunnitteluparametrit vaihtelisivat, ja sen vuoksi tarvittaisiin monia erilaisia teknologisia vaihtoehtoja, jolloin mittakaavaedut jäisivät saamatta ja sisämarkkinat pirstoutuisivat.

Koska eri valmistajien markkinaosuudet jäsenvaltioissa vaihtelevat, jäsenvaltioiden erilaiset säädökset vaikuttaisivat niihin eri tasoisesti, mikä saattaisi vääristää kilpailua.

Sen vuoksi tarvitaan koordinoituja ja täydentäviä toimia Euroopan tasolla.

EU:n toimista saatava lisäarvo

Uusien raskaiden hyötyajoneuvojen nykyiset yhtenäismarkkinat huomioon ottaen on kustannustehokkainta varmistaa, että EU:n tasolla toteutetaan yhdenmukaistettuja toimia ja asetetaan hiilidioksidipäästötavoitteet uusille raskaille hyötyajoneuvoille. Vaikka kaikki jäsenvaltiot asettaisivat uusille ajoneuvoille hiilidioksidipäästöjen sääntelyä koskevat vaatimukset, maiden välinen huono koordinointi voisi nostaa valmistajille säännösten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia ja heikentää niiden halukkuutta suunnitella polttoainetehokkaampia raskaita hyötyajoneuvoja Euroopan markkinoiden pirstoutumisen vuoksi.

Yhteisten standardien ja teknisten ratkaisujen ja ajoneuvokonfiguraatioiden puuttuessa syntyisi lisäkustannuksia sekä komponenttien toimittajille että ajoneuvojen valmistajille. Kustannukset siirtyisivät kuitenkin lopulta kuluttajille, jotka joutuisivat maksamaan ajoneuvoista korkeamman hinnan.

Autoteollisuus tarvitsee mahdollisimman suurta sääntelyvarmuutta voidakseen tehdä suuria pääomainvestointeja uusien ajoneuvojen polttoainetalouden maksimoimiseksi, puhumattakaan siirtymisestä käyttämään vaihtoehtoisia voimanlähteitä. Unionin tasolla yhdenmukaistetut normit tarjoavat tämän varmuuden pitkän aikavälin suunnittelujaksolle, eikä niitä voitaisi panna täytäntöön yhtä tehokkaasti ja varmasti jäsenvaltioiden tasolla.

• Suhteellisuusperiaate

Tämän ehdotuksen mukaisilla toimintavaihtoehtoilla pyritään sääntelemään raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä. Ehdotuksessa keskitytään tiukasti siihen, mikä on tarpeen asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Sen vuoksi ehdotus on myös suhteellisuusperiaatteen mukainen. Siinä vahvistetaan uudet päästönormit kustannustehokkaalla tavalla, jotta uusien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää vaaditusti ja yhteisesti sovittujen EU:n vuoteen 2030 ulottuvien ilmasto- ja energiapolitiikan puitteiden mukaisesti ja samalla voidaan huolehtia siitä, että toimenpiteistä aiheutuva taakka jakautuu tasapuolisesti valmistajien kesken.

Tähän ehdotukseen liittyvän vaikutustenarvioinnin luvussa 7 tarkastellaan kunkin kaavaillun toimintavaihtoehdon oikeasuhteisuutta.

- **Toimintatavan valinta**

Asetusta pidetään tarkoituksenmukaisena säädöstyypinä, koska sen avulla saadaan vaadittu varmuus siitä, että valmistajat noudattavat hiilidioksidipäästöjen raja-arvoja, eikä asetusta tarvitse saattaa osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä. EU:n tavoite koskee koko unionia. Siksi on varmistettava, että kaikissa jäsenvaltioissa sovelletaan yhtenäistä lähestymistapaa. Kuten edellä on selitetty, kilpailun vääristymisen ja sisämarkkinoiden pirstoutumisen välttämiseksi tarvitaan yhdenmukaistettu lähestymistapa.

Tämä valinta on myös yhdenmukainen asetuksissa (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 säädettyjen uusien henkilöautojen ja kevyitä hyötyajoneuvojen koskevien hiilidioksidipäästönormien kanssa.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Arviointia ei voitu tehdä, koska EU:n lainsäädännössä ei aiemmin ole ollut raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevia normeja.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Komissio pyysi sidosryhmiltä palautetta seuraavin tavoin:

- a) julkinen verkkokuuleminen (20. marraskuuta 2017–29. tammikuuta 2018)
- b) sidosryhmien työpaja (16. tammikuuta 2018)
- c) tapaamiset ajoneuvonvalmistajia, komponenttien ja materiaalien toimittajia ja polttoaineentoimittajia edustavien toimialajärjestöjen kanssa
- d) tapaamiset jäsenvaltioiden viranomaisten, ajoneuvonvalmistajien, tavarantoimittajien, työmarkkinaosapuolten ja kansalaisjärjestöjen kanssa
- e) sidosryhmien ja jäsenvaltioiden toimittamat kannanotot.

Yhteenveto sidosryhmien kuulemisesta esitetään tähän ehdotukseen liittyvän vaikutustenarvioinnin liitteessä 2.

Sidosryhmien kuulemisten tulokset ovat pääpiirteissään seuraavanlaiset:

Kun sidosryhmiltä kysyttiin, mitä vaihtoehtoja ne pitävät tärkeysjärjestyksessä parhaimpina uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vähentämiseksi ja vuoden 2030 energia- ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi, kaikkien sidosryhmien mielestä parhaana pidetty vaihtoehto oli raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevan lainsäädännön antaminen EU:n tasolla.

Vaikka kaikki kansalaisjärjestöt kannattavat raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä EU:n tasolla, jotkin raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajat ja niiden järjestöt kannattivat muita, kattavaan lähestymistapaan perustuvia toimenpiteitä, esimerkiksi lainsäädäntöä, jossa määritellään EU-tason CO₂-merkintäjärjestelmä, liikennealan sisällyttämistä EU:n päästökauppajärjestelmään sekä muita kannustimia, kuten kansallisen tason polttoaineveroja tai hiilidioksidiperusteisia tiemaksuja.

Vaikka raskaita hyötyajoneuvoja koskevien hiilidioksidipäästönormien asettaminen ei ole valmistajien parhaaksi arvioima vaihtoehto, ne ehdottivat CO₂-päästötavoitteiden asettamista sekä vuodeksi 2025 että 2030 vaikutustenarvioinnissa tarkasteltujen vaihtoehtojen alarajoille ja kehottivat tarkastelemaan vuoden 2030 tavoitetta uudelleen 2020-luvun alussa.

Ympäristöalan kansalaisjärjestöt kannattivat yhtä CO₂-päästötavoitetta, jota sovellettaisiin vuodesta 2025 alkaen ja joka vastaisi tarkasteltujen vaihtoehtojen ylärajoja, ja ehdottivat, että vuoden 2030 tavoite asetettaisiin myöhemmin.

Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kannustimien osalta valmistajat ilmaisivat kannattavansa sellaisen superbonusjärjestelmän käyttöönottoa, jossa nämä ajoneuvot laskettaisiin mukaan useaan kertaan valmistajan CO₂-päästötavoitteen saavuttamista arvioitaessa. Ympäristöalan kansalaisjärjestöt kannattivat joko vaatimusta, jonka mukaan valmistajien olisi rekisteröitävä vähimmäisosuus päästöttömistä tai vähäpäästöisistä ajoneuvoista, tai joustavaa vaatimusta, jonka perusteella valmistajan CO₂-päästötavoitetta helpotettaisiin, jos päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus ylittäisi vertailuarvon.

Kaikki sidosryhmät kannattivat kustannustehokasta täytäntöönpanoa. Valmistajat kannattivat mahdollisimman suurta joustavuutta ja kansalaisjärjestöt ainoastaan päästökauppajärjestelmää. Useimmat sidosryhmät kannattivat prosessia, jolla sertifioitujen hiilidioksidipäästöjen edustavuutta arvioidaan verrattuna todellisiin ajonaikaisiin päästöihin.

• **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Toimintavaihtoehtojen taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten määrällisen arvioinnin osalta vaikutustenarviointiraportti perustuu joukkoon malleja ja erityisiä kustannuskäyriä, jotka kattavat laajan kirjon teknologiaa, jolla vähennetään raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä.

Nämä kustannuskäyrät, joissa esitetään yli 50 teknologian CO₂-vähennyspotentiaali ja kustannukset, kehitettiin osana komission toimeksisaajien tekemää tutkimusta¹³ ja yhteisen tutkimuskeskuksen tekemää työtä¹⁴.

PRIMES-TREMOVE-mallia käytetään mittaamaan tieliikennealan kehitystä erilaisissa skenaarioissa. Komissio on johdonmukaisesti käyttänyt mallia ilmasto-, energia- ja liikennealoitteisiinsa. Lisäksi käytettiin yhteisen tutkimuskeskuksen kehittämää INONE-mallia kustannusten arviointiin ja EXIOMOD-makrotalousmallia BKT:hen kohdistuvien vaikutusten ja alakohtaisen liikevaihdon kvantifiointiin.

Ulkopuolisilta toimeksisaajilta tilatuilla tukitutkimuksilla, joihin yhteinen tutkimuskeskus osallistui, kerättiin lisätietoja erityisesti seuraavista aiheista:

- tekijät, jotka voivat vaikuttaa teollisuuden kilpailukykyyn ja työllisyyteen
- erilaisten sääntelymallien, sääntelyssä käytettävien parametrien ja mahdollisten rakennepiirteiden (menettelyjen) vaikutukset
- vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin ja epäpuhtauspäästöihin.

Dataa ja käytettyjä analyysimalleja koskevat tiedot on esitetty vaikutustenarvioinnin luvussa 6 ja liitteessä 4.

• **Vaikutustenarviointi**

Tähän ehdotukseen liitetty vaikutustenarviointi on valmisteltu ja laadittu noudattaen soveltuvia parempaa sääntelyä koskevia ohjeita. Sääntelyntarkastelulautakunta antoi ensimmäisestä versiosta kielteisen lausunnon 4. huhtikuuta 2018.

¹³ ”Heavy Duty Vehicles - support for preparation of impact assessment for CO₂” – komission tilaama tutkimus seuraavilta: TNO, TUG, CE Delft ja ICCT. Raportti julkaistaan.

¹⁴ ”Heavy Duty Vehicles CO₂ Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model”, Yhteinen tutkimuskeskus, julkaistaan.

Lautakunnan suosittelemat parannukset on sisällytetty tarkistettuun versioon. Ne koskevat seuraavia keskeisiä seikkoja: 1) markkinahäiriöitä koskevan analyysin selkiyttäminen ja laajentaminen erityisesti markkinatietojen epäsymmetrisyyden osalta, 2) tarkempi analysointi, helposti saatavilla olevan ja tulevaisuutta luotaavan teknologian parempi esittely ja selkiyttäminen, mukaan lukien niihin liittyvät epävarmuustekijät, muun muassa ottamalla mukaan teknologioiden yhteenvertaus, 3) parempi esittely aiemmasta ja tulevasta komission strategiasta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä ja 4) lisätietoa odotettuja säästöjä koskevien laskelmien perusoletuksista.

Vaikutustenarvioinnin toinen versio sai lautakunnalta myönteisen lausunnon 19. huhtikuuta 2018. Lopulliseen versioon sisältyy vielä muita parannuksia, joita lautakunta suosittelee lopullisessa launnossaan: 1) lisätietoja raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen mittaamisesta, sertifiointia, seuranta ja raportointia koskevan aiemmin tehdyn työn tärkeydestä ja 2) parempia selvityksiä polttoainetta säästävien uusien teknologioiden kehittämisen hitaudesta ja siitä, kuinka liikennealan markkinoiden epävarmuudet johtavat tilanteeseen, jossa toimijat eivät investoi riittävästi polttoainetta säästäviin teknologioihin.

Toimintavaihtoehtot

Vaikutustenarvioinnissa tarkastellut toimintavaihtoehtot on ryhmitelty käyttäen perustana viittä keskeistä osatekijää, joilla on tarkoitus puuttua kartoitettuihin ongelmiin ja saavuttaa toimintatavoitteet.

1) EU:n ajoneuvokannan laajuiset CO₂-päästötavoitteet (soveltamisala, mittari, mittayksikkö, taso, ajoitus)

EU:n ajoneuvokannan laajuisia CO₂-päästötavoitteita määritettäessä otettiin huomioon soveltamisala, mittari, mittayksikkö, taso ja ajoitus.

Ehdotuksen soveltamisalan osalta tarkasteltujen vaihtoehtojen oli tarkoitus kattaa joko neljä tärkeintä ajoneuvoryhmää, jotka kuuluvat sertifiointiasetuksen soveltamisalaan 1. tammikuuta 2019 alkaen, tai vain suurin ajoneuvoryhmä, käyttäen kummassakin tapauksessa kokonaista ajoneuvoa koskevia hiilidioksidinormeja. Kolmannessa analysoidussa vaihtoehdossa otettiin mukaan hiilidioksidinormit, jotka koskevat ainoastaan moottoria.

Parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa katetaan ne neljä ajoneuvoryhmää, joiden CO₂-päästötasot ovat korkeimmat, soveltaen kokonaista ajoneuvoa koskevia hiilidioksidinormeja. Näin varmistetaan ympäristöhyötyjen ja lisäarvon osalta mahdollisimman suuri vaikuttavuus.

Tarkastellut vaihtoehtot sisältävät tavoitteiden mittaamisen osalta myös tankista pyöriin (TTW) ja lähteeltä pyöriin (WTW) -lähestymistavat. Tavoitteiden ilmaisemisessa käytettävien mittayksiköiden osalta tarkasteltiin kolmea vaihtoehtoa, jotka kuvaavat vaihtelevassa määrin raskaiden ajoneuvojen hyötyarvoa.

Parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa käytetään TTW-lähestymistapaa tavoitteisiin, jotka asetetaan yksiköinä g CO₂/tkm. Näin varmistetaan johdonmukaisuus voimassa olevan sääntelykäytännön kanssa ja vältetään kaksinkertainen sääntely ja toimijoiden ja polttoaineiden toimittajien velvollisuuksien sekoittuminen. Mittayksikkö ottaa täysimääräisesti huomioon myös soveltamisalaan kuuluvien kuorma-autojen hyötyarvon.

Sidosryhmien ilmaisemien näkemysten mukaisesti arvioitiin erilaisia tavoitetasoja ja ajoitusvaihtoehtoja.

Tehdyn analyysin perusteella parhaaksi arvioitu vaihtoehto on asettaa sitovat hiilidioksidinormit vuodesta 2025 alkaen tasolle, jolla vähennetään päästöjä vuoden 2019 tasoon verrattuna ja joka perustuu helposti saatavilla olevien kustannustehokkaiden

tekniikoiden käyttöönottoon. Vuoden 2030 osalta epävarmuustekijät, jotka liittyvät sellaisten kehittyneempien tekniikoiden käyttöönottoon, joita ei vielä ole helposti saatavilla, ovat suuremmat. Tämän vuoksi parhaana pidetty vaihtoehto on asettaa vuodelle 2030 vain suuntaa-antava tavoite. Sen vuoksi vuonna 2022 olisi toteutettava varhainen uudelleentarkastelu, jotta voidaan i) asettaa sitova tavoite myös vuodeksi 2030, ii) arvioida täytäntöönpanon sääntöjä ja iii) tarkastella uudelleen soveltamisalaa niin, että se kattaisi myös pienemmät kuorma-autot sekä linja-autot ja perävaunut.

Tällainen lähestymistapa tarjoaa selkeän ja varhaisen signaalin keskipitkän aikavälin investoinneille ja auttaa jäsenvaltioita täyttämään taakanjakoasetuksessa asetetut tavoitteet.

2) EU:n koko ajoneuvokannan laajuisen päästötavoitteen jakautuminen ajoneuvoryhmien ja valmistajien kesken

Vaikka EU:n ajoneuvokannan CO₂-päästötavoite määrittää toimintalinjan yleisen tavoitetaso, sen käytännön soveltamisessa on otettava huomioon valmistajien ajoneuvokannan koostumus sen mukaan, miten se jakautuu eri ajoneuvoryhmiin. Tavoitteiden noudattaminen on osoitettava valmistajien tasolla. Tarkasteltuja vaihtoehtoja ovat erilliset tavoitteet kullekin raskaiden hyötyajoneuvojen ryhmälle tai yksi valmistajakohtainen tavoite, joka lasketaan kaikkien alaryhmäkohtaisten tavoitteiden painotettuna keskiarvona ja jossa otetaan huomioon ajoneuvojen määrä kussakin alaryhmässä ja niiden hyötyarvo.

Parhaana pidetty vaihtoehto on se, että kullekin valmistajalle asetetaan yksi painotettu keskimääräinen tavoite. Tämä vaihtoehto saa parhaat pisteet tehokkuudesta ja oikeasuhteisuudesta. Se on joustava, koska sen avulla voidaan tasapainottaa päästötavoitteen alittuminen ja ylittyminen ajoneuvojen eri alaryhmissä.

3) Vähäpäästöisiin ja päästöttömiin ajoneuvoihin liittyvät kannustimet

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin neljää päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin liittyvää kannustinta. Näitä ovat superbonukset, tavoitteisiin liittyvä yksi- ja kaksisuuntainen hyvitysjärjestelmä sekä tällaisten ajoneuvojen osuutta koskeva vaatimus.

Lisäksi arvioitiin ehdotus, jolla laajennettaisiin vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja koskevaa kannustinta ottamalla sen piiriin myös muut raskaat hyötyajoneuvot, kuten linja-autot ja pienemmät kuorma-autot, joihin ei aluksi sovelleta CO₂-tavoitteita.

Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on luoda vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja koskeva kannustin, joka toimii superbonusten muodossa ja sisältää riittävät takeet, joilla voidaan estää CO₂-päästötavoitteiden heikkeneminen. Tätä pidetään tehokkaimpana vaihtoehtona, kun otetaan huomioon päästöttömän ja vähäpäästöisen teknologian kehitys ja käyttöönotto raskaiden hyötyajoneuvojen alalla.

4) Kustannustehokkaan täytäntöönpanon mahdollistavat tekijät

Tarkasteltavaksi otettiin erilaisia tekijöitä, jotka mahdollistavat kustannustehokkaan täytäntöönpanon. Näitä ovat esimerkiksi 1) työajoneuvoihin, kuten työmaa-ajoneuvoihin ja jäteautoihin, sovellettavat poikkeukset, 2) yhteenliittymät, 3) päästökauppa ja 4) talletus- ja lainausjärjestelmä.

Kun otetaan huomioon, että työajoneuvojen kustannustehokas CO₂-päästövähennyspotentiali on rajallinen, mikä johtuu muihin raskaisiin hyötyajoneuvoihin verrattuna pienemmistä ajokilometrimääristä ja hyötykuormista, parhaaksi arvioitu vaihtoehto on vapauttaa nämä ajoneuvot CO₂-päästövähennystavoitteista.

Joustomahdollisuuksien osalta parhaaksi arvioitu vaihtoehto on säätää CO₂-hyvitysten tallettamisesta ja lainaamisesta velvoitevuosien aikana, mukaan lukien tarvittavat takeet, joilla

varmistetaan lainsäädännön tehokkuus ympäristön kannalta. Tämä on tehokkain ja vähiten markkinoita vääristävä vaihtoehto.

5) Hallintomalliin liittyvät kysymykset

Se, miten tehokkaasti CO₂-tavoitteilla onnistutaan vähentämään todellisia ajonaikaisia päästöjä, riippuu yhtäältä siitä, miten hyvin VECTO-simulointiväline edustaa keskimääräisiä todellisia ajo-olosuhteita, ja toisaalta siitä, missä määrin markkinoille saatetut raskaat hyötyajoneuvot vastaavat tyyppihyväksynnässä testattuja vertailuajoneuvoja. Tarkastellut vaihtoehdot liittyvät todellisiin ajonaikaisiin päästöihin, markkinavalvontaan ja seuraamuksiin.

Parhaina pidetyt vaihtoehdot ovat seuraavat:

- a) Tehdään pakolliseksi valmistajien ilmoittamien, pakollisiin standardoituihin polttoaineenkulutusmittareihin perustuvien todellista ajonaikaista polttoaineenkulutusta koskevien tietojen keruu, julkaiseminen ja seuranta.
- b) Otetaan käyttöön käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuuden testaus sekä korjausmekanismi ja tehdään poikkeamista ilmoittaminen pakolliseksi.
- c) Sovelletaan taloudellisia seuraamuksia, jos CO₂-tavoitteita ei noudateta.

Nämä vaihtoehdot lisäävät lainsäädännön vaikuttavuutta, tehokkuutta ja lisäarvoa.

Vaikutustenarvioinnin tiivistelmän viite: SWD(2018)186

Sääntelyvalvontalautakunnan lausunnon viite: SEC(2018) 233

• Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen

Ehdotus on komission vakaasti ajaman paremman sääntelyn tavoitteen mukaisesti valmisteltu kattavasti, ja se perustuu avoimuuteen ja sidosryhmien jatkuvaan osallistumiseen.

Vaikutustenarvioinnissa analysoitiin myös keinoja yksinkertaistaa lainsäädäntöä ja vähentää tarpeettomia hallinnollisia kustannuksia.

Ehdotus sisältää työajoneuvoja koskevia poikkeuksia CO₂-päästönormeista.

Lisäksi se sisältää useita kustannustehokkaan täytäntöönpanon osatekijöitä, kuten tallettaminen ja lainaaminen, jotka vähentävät valmistajille säännösten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia.

Ehdotetun superbonusjärjestelmän käyttöönotto päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osalta ei aiheuttaisi ylimääräistä hallinnollista rasitetta, koska se ei edellytä lisäraportointia.

Hallintomalliin liittyvien toimintavaihtoehtojen vaikutukset hallinnolliseen rasitteeseen riippuvat konkreettisesta täytäntöönpanotoimenpiteistä.

Aloite itsessään ei aiheuttaisi tyyppihyväksyntäviranomaisille ylimääräisiä hallinnollisia kustannuksia. Sertifiointiin ja CO₂-päästöjä koskevien tietojen seurantaan ja raportointiin liittyviä kustannuksia on tarkasteltu kyseisten ehdotusten yhteydessä.

• Perusoikeudet

Ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotetun asetuksen täytäntöönpanosta johtuva talousarviovaikutus on hyvin rajallinen (katso yksityiskohdat liitteenä olevasta rahoitusselvityksestä).

5. LISÄTIEDOT

• Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Ehdotus perustuu sertifiointiasetukseen¹⁵ ja seuranta- ja raportointiasetukseen¹⁶.

Näistä jälkimmäisen soveltamiseksi Euroopan ympäristökeskus (EEA) yhdistää kansallisten viranomaisten toimittamat rekisteröintitiedot valmistajien toimittamiin seurantatietoihin ja julkaisee vuosittain valmistaja- ja ajoneuvoryhmäkohtaiset seurantatiedot kustakin sertifioidusta EU:ssa rekisteröidystä uudesta ajoneuvosta.

Vaikutustenarvioinnissa esitetään myös vaihtoehto, jolla täydennetään ehdotettua asetusta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen seurannasta ja raportoinnista seuraavilla kahdella täydentävällä seurantatoimenpiteellä:

- valmistajien ilmoittamien, standardoituihin polttoaineenkulutusmittareihin perustuvien todellista ajonaikaista polttoaineenkulutusta koskevien tietojen keruu, julkaiseminen ja seuranta
- käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustestien käyttöönotto ja velvoite ilmoittaa tyyppihyväksyntäarvoista poikkeavista arvoista sekä korjausmekanismin käyttöönotto.

Näillä täydentävillä seurantatoimenpiteillä vahvistettaisiin seurantaprosessia ja taattaisiin ehdotetun säädösaloitteen tehokkuus.

• Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

1 artikla – Kohde

Artiklassa asetetaan tämän asetuksen tavoite, joka on edistää taakanjakoasetuksen edellyttämien CO₂-päästövähennystavoitteiden saavuttamista tieliikennealalla tehtävillä päästövähennyksillä. Lisäksi siinä määritellään suhteelliset päästövähennystavoitteet, jotka unionin uusien raskaiden hyötyajoneuvojen kannan on määrä saavuttaa jaksolla 2025–2029. Siinä esitetään vuotta 2030 koskeva, suuntaa-antava tavoite, josta olisi päätettävä vuonna 2022 tehtävässä uudelleentarkastelussa.

Tavoitteet asetetaan vertailuvuonna 2019 rekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräisten päästöjen suhteellisina päästövähennystavoitteina, koska 2019 on ensimmäinen vuosi, jonka osalta virallisia CO₂-päästöjen seurantatietoja on saatavilla. Tavoitteet osoitetaan kullekin ajoneuvojen alaryhmälle liitteessä I olevassa 1 jaksossa määritellyllä tavalla. Työajoneuvoilla (esimerkiksi jäteautoilla ja työmaa-ajoneuvoilla) ei ole samaa CO₂-päästöjen vähennyspotentiaalia kuin tavaroiden toimittamiseen käytettävillä raskailla ajoneuvoilla, ja sen vuoksi ne on jätetty CO₂-vertailupäästölaskelmien ulkopuolelle.

CO₂-vertailupäästöt määritetään liitteessä I olevan 3 jakson mukaisesti.

2 artikla – Soveltamisala

Artiklassa määritellään tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvot ja viitataan tyyppihyväksyntälainsäädännössä määriteltyihin asianomaisiin ajoneuvoluokkiin ja niihin neljään ajoneuvoryhmään, joiden osalta sertifioidut CO₂-päästötiedot ovat saatavilla vuodesta 2019 alkaen. Edellä mainittujen neljän ryhmän ulkopuolelle jääviin luokkien M₂ ja M₃ ajoneuvoihin (linja-autot) ja luokan N ajoneuvoihin (kuorma-autot) ei sovelleta CO₂-päästöjen

¹⁵ Komission asetus (EU) 2017/2400 raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisestä.

¹⁶ COM(2017) 279 final.

vähentämisvaatimuksia, mutta ne on otettava huomioon päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kannustimia sovellettaessa (ks. 5 artikla).

Lisäksi artiklassa täsmennetään, milloin ajoneuvoja pidetään tässä asetuksessa tarkoitettuina uusina ajoneuvoina.

3 artikla – Määritelmät

Artiklassa esitetään määritelmät, joita sovelletaan tätä asetusta sovellettaessa.

4 artikla – Valmistajan keskimääräiset päästöt

Tämän artiklan mukaan komissio vahvistaa ja julkaisee vuosittain vuodesta 2019 alkaen kunkin valmistajan keskimääräiset CO₂-päästöt. Keskimääräiset päästöt lasketaan niiden tietojen perusteella, jotka asianomaiset valmistajat ilmoittavat asetuksen (EU) 2018/... nojalla. Ajoneuvojen hyötyarvon ja erityisluonteen huomioon ottamiseksi yksittäiset raskaat hyötyajoneuvot jaetaan ajoneuvojen alaryhmiin, joissa eri käyttöprofiileihin (eli ajoneuvojen käyttötapoihin), hyötykuormiin ja vuotuisiin ajokilometrimääriin sovelletaan tiettyjä painotuksia. Lisäksi otetaan huomioon valmistajan ajoneuvojen osuus kussakin ajoneuvojen alaryhmässä. Luokkien N₂ ja N₃ työajoneuvoilla (esimerkiksi jäteautoilla ja työmaa-ajoneuvoilla) ei ole samaa CO₂-päästöjen vähennyspotentiaalia kuin tavaroiden toimittamiseen käytettävillä raskailla ajoneuvoilla, ja siksi niitä ei oteta huomioon keskiarvoa laskettaessa. Keskimääräisten päästöjen laskentakaavat esitetään liitteessä I olevassa 2 jaksossa.

5 artikla – Päästöttömät ja vähäpäästöiset raskaat hyötyajoneuvot

Jotta päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöä voitaisiin kannustaa, nämä ajoneuvot on otettava huomioon moninkertaisina määritettäessä valmistajan keskimääräisiä päästöjä vuodesta 2019 alkaen. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen valmistajille on myönnettävä tällaisia nk. superbonuksia jokaisesta päästöttömästä ja vähäpäästöisestä ajoneuvosta, joka on saatettu markkinoille, soveltaen ajoneuvon CO₂-päästöjen mukaisia kertoimia.

Erityinen kannustin on tarjolla myös luokkien M₂ ja M₃ päästöttömille raskaille ajoneuvoille (linja-autot) sekä tietyille luokan N päästöttömille ajoneuvoille (pienet kuorma-autot), mukaan lukien päästöttömät työajoneuvot. Vaikka näihin ajoneuvoluokkiin ei sovelleta tämän asetuksen mukaisia CO₂-päästöjen vähentämisvaatimuksia, luokat otetaan kuitenkin huomioon päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijän laskennassa.

Vähäpäästöisillä raskailla hyötyajoneuvoilla tarkoitetaan raskaita ajoneuvoja, joiden päästöt ovat alle 350 g CO₂/km eli alle puolet ajoneuvokannan keskimääräisistä päästöistä.

Jotta ympäristötavoitteiden tunkimättömyys säilyisi, olisi päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevan kannustinjärjestelmän puitteissa lievennettäville valmistajien keskimääräisille päästötavoitteille asetettava enimmäismäärä.

Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijän laskentakaavat esitetään liitteessä I olevassa 2.3 kohdassa.

6 artikla – Valmistajan päästötavoite

Artiklassa säädetään valmistajan vuotuisten päästötavoitteiden laskemisesta edellisen kalenterivuoden osalta vuodesta 2026 alkaen. Näin ollen ensimmäiset vuotuiset tavoitteet määritetään kalenterivuodeksi 2025. Tavoitteissa on otettava huomioon vuosille 2025 ja 2030 asetetut yleiset vähennystavoitteet sekä erilaisten raskaiden hyötyajoneuvojen hyötyarvo ja erityispiirteet samalla tavalla kuin keskimääräisten päästöjen laskennassa. Valmistajan

vuotuiset päästötavoitteet lasketaan sen vuoksi kullekin ajoneuvojen alaryhmälle määritettyjen tavoitteiden painotettuna keskiarvona.

Päästöjen laskentakaavat esitetään liitteessä I olevassa 4 jaksossa.

7 artikla – Päästöhyvitykset ja päästövelat

Artiklassa säädetään talletus- ja lainausjärjestelmästä, jonka avulla valmistaja voi tasapainottaa päästötavoitteensa ylittymisen sen alittumisella eri vuosina. Tätä varten valmistaja voi tallettaa päästöhyvityksiä, jos sen päästöt ovat pienemmät kuin päästövähennyspolku, joka on määritetty lineaarisena kehityspolkuna vuoden 2019 CO₂-vertailupäästöistä vuoden 2025 tavoitteisiin ja vuoden 2025 tavoitteista vuoden 2030 tavoitteisiin. Tarvitaan kaksi eri kehityspolkua, jotta voidaan ottaa huomioon, että polkujen kaltevuus voi vaihdella vuosiksi 2025 ja 2030 määritettyjen tarkkojen tavoitteiden mukaisesti. Jotta päästövähennysten saavuttamiselle jo varhaisessa vaiheessa olisi kannustimia, päästöhyvityksiä on mahdollista kerryttää jo vuosina 2019–2024 ja myös vuosina 2025–2029. Vuosina 2019–2024 kertyneet päästöhyvitykset otetaan huomioon ainoastaan arvioitaessa, noudattaako valmistaja vuodeksi 2025 asetettua päästötavoitettaan. Vuosina 2019–2024 kertyneitä päästöhyvityksiä ei saa siirtää eteenpäin. Päästöhyvityksiä voidaan kerryttää ja käyttää myös seuraavalla jaksolla vuosina 2025–2029. Jos valmistaja ylittää päästötavoitteensa jonain vuonna jaksolla 2025–2029, sillä voi olla rajallinen päästövelka, joka on selvitettävä viimeistään vuonna 2029. Yhteenlaskettu päästövelka ei saa olla yli 5 prosenttia vuodeksi 2025 asetetusta valmistajan päästötavoitteesta. Jos päästövelka on suurempi, valmistajalle määrätään 8 artiklan mukainen liikapäästömaksu.

Päästöhyvitykset ja -velat määritellään laskelmia varten, eikä niitä ole pidettävä varoina, jotka ovat siirrettävissä tai joihin sovelletaan verotustoimenpiteitä.

Liitteessä I olevassa 5 jaksossa esitetään CO₂-päästövähennyspolun ja päästöhyvitysten ja -velkojen laskentakaavat.

8 artikla – Päästötavoitteiden noudattaminen

Jos valmistajan todetaan 7 artiklan mukaisesti kertyneet päästöhyvitykset ja -velat huomioon ottaen ylittäneen päästötavoitteensa, komissio määrää tälle liikapäästömaksun muodossa olevan taloudellisen seuraamuksen. Liikapäästömaksun määräksi vahvistetaan 6 800 euroa per g/tkm päästöylityksiä (vastaa 12 tonnin keskimääräisen hyötykuorman mukaan 570:tä euroa per g/km), mikä heijastaa hiilidioksidipäästöjä vähentävän teknologian rajakustannuksia.

Liitteessä I olevassa 6 jaksossa esitetään päästöylitysten laskentakaavat. Liikapäästömaksujen perintämenetelmät vahvistetaan täytäntöönpanosäädöksellä.

9 artikla – Seurantatietojen tarkastaminen

Artiklassa säädetään mekanismista, jolla otetaan käyttöön raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöarvojen käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastusmenettely tyyppihyväksyntälainsäädännön mukaisesti. Tyyppihyväksyntäviranomaisten on ilmoitettava kaikista havaituista poikkeamista, jotka komissio sitten ottaa huomioon tarkastaessaan, noudattavatko valmistajat tavoitteitaan. Lisäksi komissiolle siirretään valta vahvistaa tällaisen menettelyn yksityiskohdat täytäntöönpanosäädöksellä.

10 artikla – Tietojen julkaiseminen ja valmistajien onnistuminen tavoitteiden täyttämisessä

Artiklassa luetellaan komission julkaisemat tiedot valmistajien vuotuisten tavoitteiden täyttymisestä (vuotuinen seurantapäätös).

Lisäksi artiklassa annetaan komissiolle valtuudet mukauttaa vuoden 2019 CO₂-vertailupäästöjä tarkoin (12 artiklassa ja liitteessä II) määriteltyjen menettelyjen mukaisesti, jotta voidaan ottaa huomioon sellaiset hyötykuorman arvojen mukautukset tai tyyppihyväksyntämenettelyn muutokset, joilla on vaikutusta raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöihin. Mukautus vaikuttaa valmistajan päästötavoitteiden laskentaan sen hyväksymistä seuraavasta vuodesta alkaen.

11 artikla – Todelliset ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt ja energiankulutus

Artiklassa annetaan komissiolle valtuudet seurata ja arvioida komission asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisella VECTO-välineellä simuloitujen CO₂-päästöarvojen todellista ajonaikaista edustavuutta. Sitä varten komissiolle olisi oltava valtuudet pyytää jäsenvaltioita ja valmistajia keräämään ja ilmoittamaan todelliset ajonaikaiset tiedot. Tämä lähestymistapa noudattaa kevyisiin hyötyajoneuvoihin sovellettavaa lähestymistapaa, ja ensivaiheessa se edellyttää standardoitujen polttoaineenkulutusmittareiden pakollista käyttöönottoa raskaissa hyötyajoneuvoissa.

12 artikla – Liitteiden I ja II mukauttaminen

Tekninen kehitys ja tyyppihyväksyntämenettelyjen muutokset voivat vaikuttaa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluville raskaille hyötyajoneuvoille määritettyjen virallisten CO₂-päästöjen tasoon. Näiden muutosten huomioon ottamiseksi tässä artiklassa siirretään komissiolle valta mukauttaa eräitä liitteissä I ja II vahvistettuja teknisiä parametreja. Näihin kuuluu sellaisen menetelmän hyväksyminen, jolla määritetään kullekin ajoneuvojen alaryhmälle edustava ajoneuvo, jonka perusteella muutokset arvioitaisiin. Mukautusmenettelyissä noudatetaan liitteessä II olevissa 1 ja 2 jaksossa selkeästi määriteltyjä vaiheita.

13 artikla – Uudelleentarkastelu ja kertomus

Artiklassa edellytetään, että komissio antaa vuonna 2022 kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta. Kertomuksessa olisi käsiteltävä vuoden 2030 päästövähennystavoitetta sekä vähennystavoitteiden asettamista muille raskaille hyötyajoneuvoille, joille ei ole vielä asetettu päästövähennysvaatimuksia. Lisäksi kertomuksessa olisi käsiteltävä sitä, miten tehokkaasti menettelyt (eli päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin sovellettava kannustinjärjestelmä sekä talletus- ja lainausmekanismi) toimivat, ja tarkasteltava tarvetta jatkaa näiden menettelyjen soveltamista vuoden 2030 jälkeen. Kertomukseen olisi tarvittaessa liitettävä tämän asetuksen muuttamista koskeva ehdotus.

14 ja 15 artikla – Komiteamenettely ja siirretyn säädösvallan käyttäminen

Nämä ovat komiteamenettelyyn ja säädösvallan siirtoon sovellettavia vakiosäännöksiä.

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

Muutoksen tarkoituksena on lisätä asetukseen (EY) N:o 595/2009 (asetus tyyppihyväksynnästä Euro 6 -rajojen mukaisten päästöjen osalta) oikeusperusta, jonka nojalla komissio voi laatia menettelyn raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöarvojen käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastamiseksi. Menettelyä tarvitaan, jotta voidaan toteuttaa tehokasta markkinavalvontaa, jota sovelletaan tyyppihyväksyntäjärjestelmään sekä tavoitteiden noudattamisen tarkastamisessa käytettäviin CO₂-päästöarvoihin.

Liite I

Liitteessä I esitetään tekniset vaatimukset ja laskentakaavat seuraavia varten:

- ajoneuvojen luokittelu alaryhmiin

- valmistajan keskimääräisten päästöjen laskeminen
- CO₂-vertailupäästöjen laskeminen
- valmistajan päästötavoitteen laskeminen
- CO₂ -päästövähennyspolun ja päästöhyvitysten ja -velkojen laskeminen
- valmistajan päästöylitysten määrittäminen

Liite II

Liitteessä II vahvistetaan menettelyt, joilla mukautetaan CO₂-vertailupäästöjä eli hyötykuorman mukautustekijöitä (1 jakso) ja menetelmää, jonka avulla voidaan ottaa huomioon tyyppihyväksyntämenettelyjen muutokset (2 jakso).

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁷,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹⁸,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa eurooppalaisessa strategiassa asetetaan selkeä tavoite: tämän vuosisadan puoleenväliin mennessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen on oltava vähintään 60 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990 ja vakaalla uralla kohti nollatasoa. Terveyttämme vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä on niin ikään vähennettävä jyrkästi ilman viivettä.
- (2) Vähäpäästöisen liikkuvuuden strategian jatkoksi komissio hyväksyi touko-¹⁹ ja marraskuussa 2017²⁰ kaksi liikkuvuuspakettia. Näissä paketeissa esitettiin myönteinen toimintaohjelma, jolla toteutetaan vähäpäästöisen liikkuvuuden strategiaa ja varmistetaan sujuva siirtyminen kohti kaikkien käytettävissä olevaa puhdasta, kilpailukykyistä ja verkotettua liikennettä ja liikkuvuutta.
- (3) Tämä asetus on osa kolmatta Eurooppa liikkeellä -pakettia, jolla toteutetaan syyskuussa 2017 esitettyä uutta teollisuuspoliittista strategiaa²¹. Tarkoituksena on saattaa päätökseen prosessi, jonka ansiosta Eurooppa voi saada täyden hyödyn liikkuvuuden nykyaikaistamisesta ja hiilestä irtautumisesta. Paketin tavoitteena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja esteettömämpää, Euroopan

¹⁷ EUVL C , , s. .¹⁸ EUVL C , , s. .¹⁹ Eurooppa liikkeellä: Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla (COM(2017) 283 final).²⁰ Vähäpäästöisen liikkuvuuden toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuutta ja työntekijöitä (COM(2017) 675 final).²¹ Investoimme älykkääseen, innovatiiviseen ja kestävään teollisuuteen – Uudistettu EU:n teollisuuspoliittinen strategia (COM(2017) 479 final).

teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvatumpia ja liikkuvuusjärjestelmästä puhtaampi ja paremmin varustautunut välttämättömään tehtävään eli ilmastomuutoksen torjumiseen. Tämä edellyttää unionin, jäsenvaltioiden ja sidosryhmien täyttä sitoutumista muun muassa hiilidioksidipäästöjen ja ilmansaasteiden vähentämiseen.

- (4) Tässä asetuksessa – yhdessä henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille asetettujen päästönormien²² kanssa – luodaan selkeä väylä tieliikennealan hiilidioksidipäästöjen vähentämiselle ja edistetään sitovaa tavoitetta vähentää EU:n kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään 40 prosenttia verrattuna vuoden 1990 tasoihin, kuten vahvistettiin 23–24 päivänä lokakuuta 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä ja hyväksyttiin Pariisin sopimuksen mukaisena unionin suunniteltuna kansallisesti määriteltävänä panoksena 6 päivänä maaliskuuta 2015 pidetyssä ympäristöneuvoston kokouksessa.
- (5) Lokakuussa 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä vahvistettiin, että kasvihuonekaasupäästöjä vähennettäisiin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna sellaisilla aloilla, jotka eivät ole osa unionin päästökauppajärjestelmää. Tieliikenteen osuus näiden alojen päästöistä on huomattava, ja päästöt ovat tällä alalla tuntuvasti vuoden 1990 tasojen yläpuolella. Jos tieliikenteen päästöt yhä kasvavat, se heikentää muilla aloilla ilmastomuutoksen torjumiseksi toteutettuja päästövähennyksiä.
- (6) Lokakuussa 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä korostettiin, että on tärkeää vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja riskejä, jotka liittyvät liikennealan riippuvuuteen fossiilisista polttoaineista, soveltamalla kokonaisvaltaista ja teknologianeutraalia toimintatapaa, jolla edistetään liikenteen päästöjen vähentämistä ja energiatehokkuutta, sähköistä liikennettä sekä uusiutuvien energialähteiden käyttöä liikenteessä myös vuoden 2020 jälkeen.
- (7) Kysyntää hillitsevä energiatehokkuus on yksi 25 päivänä helmikuuta 2015 hyväksytyn energiaunionistrategian viidestä toisiaan vahvistavasta ja toisiinsa läheisesti liittyvästä ulottuvuudesta, kun tavoitteena on varmistaa kaikille kuluttajille unionissa varma, kestävä, kilpailukykyinen ja kohtuuhintainen energiansaanti. Energiaunionistrategiassa todetaan, että vaikka kaikilla talouden aloilla on toteutettava toimia energiankulutuksen tehostamiseksi, liikennealalla on valtavaa energiatehokkuuspotentiaalia.
- (8) Raskaiden hyötyajoneuvojen – kuorma-autot ja linja-autot mukaan lukien – osuus unionin kaikista hiilidioksidipäästöistä on noin 6 prosenttia ja kaikista tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä noin 25 prosenttia. Jos lisätoimia ei toteuteta, raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osuuden odotetaan kasvavan noin 9 prosenttia vuosina 2010–2030. Tällä hetkellä unionin oikeudessa ei aseteta vaatimuksia raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.
- (9) Jotta voidaan täysin hyödyntää energiatehokkuuden parantamismahdollisuudet ja varmistaa, että maantiekuljetusala kokonaisuudessaan edistää sovitun kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä, on aiheellista täydentää jo olemassa olevia, uusille henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille vahvistettuja hiilidioksidipäästönormeja asettamalla hiilidioksidipäästönormit uusille raskaille

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) .../... päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (EUVL L, ..., s. ...).

hyötyajoneuvoille. Kyseiset normit ovat innovaatiot liikkeelle paneva voima, jolla vahvistetaan osaltaan unionin valmistajien ja tavarantoimittajien teknologista johtoasemaa polttoainetehokkaan teknologian innovoinnissa.

- (10) Kun otetaan huomioon ilmastonmuutoksen luonne valtioiden rajat ylittävänä ongelmana ja tarve varmistaa hyvin toimivat sisämarkkinat sekä tieliikenteen palvelujen että raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, on aiheellista vahvistaa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit unionin tasolla. Normit olisi suunniteltava siten, että niillä ei rajoiteta kilpailulainsäädännön soveltamista.
- (11) Niitä vähennystasoja määriteltäessä, jotka unionin raskaan hyötyajoneuvokannan olisi saavutettava, olisi otettava huomioon vähennystasojen vaikuttavuus pyrittäessä kustannustehokkaasti vähentämään asetuksen [taakanjakoasetus (EU) 2018/...] soveltamisalaan kuuluvien alojen päästöjä vuoteen 2030 mennessä, vähennystasojen tuomat kustannukset ja säästöt yhteiskunnalle, valmistajille, liikenteenharjoittajille ja kuluttajille, vähennystasojen suorat ja epäsuorat vaikutukset työllisyyteen ja innovointiin sekä sivuhyödyt, joita saadaan vähentyneinä ilmansaasteina ja parantuneena energiaturvallisuuksena.
- (12) Osana asetuksen (EY) N:o 595/2009²³ täytäntöönpanoa ehdotuksessa otetaan käyttöön uusi menettely yksittäisten raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämiseksi. Komission asetuksessa (EU) 2017/2400²⁴ vahvistetaan VECTO-välineeseen perustuva menetelmä, jolla raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta voidaan simuloida. Menetelmän avulla voidaan ottaa huomioon raskaiden ajoneuvojen sektorin moninaisuus ja yksittäisten ajoneuvojen pitkälle viety räätälöinti. Ensimmäisessä vaiheessa 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen määritetään hiilidioksidipäästöt neljälle raskaiden ajoneuvojen ryhmälle, joiden osuus unionin raskaiden ajoneuvojen kaikista hiilidioksidipäästöistä on noin 65–70 prosenttia.
- (13) Kun otetaan huomioon innovaatiot ja uusien raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainetehokkuutta parantavan teknologian soveltaminen, sekä VECTO-välinettä että asetusta (EU) 2017/2400 on tarpeen päivittää jatkuvasti ja hyvissä ajoin.
- (14) Asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjä hiilidioksidipäästötietoja on seurattava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/...²⁵ mukaisesti. Näiden tietojen pohjalta olisi määritettävä vähennystavoitteet, jotka unionin kaikkein suurimmat päästöt tuottavien neljän raskaiden ajoneuvojen ryhmän on saavutettava, sekä kunkin valmistajan keskimääräiset päästöt tiettyinä kalenterivuotena.
- (15) Vuodeksi 2025 olisi asetettava suhteellinen vähennystavoite, joka perustuu kyseisten raskaiden hyötyajoneuvojen vuoden 2019 keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin, mikä vastaa helposti saatavilla olevan kustannustehokkaan teknologian käyttöä

²³ 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.

²⁴ 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).

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/... uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista (EUVL L...,...,...).

tavanomaisissa ajoneuvoissa. Vuoden 2030 tavoitetta olisi pidettävä suuntaa-antavana, ja lopullinen tavoite olisi määritettävä vuonna 2022 tehtävän uudelleentarkastelun perusteella, koska sellaisen edistyneemmän teknologian käyttöönottoon, joka ei vielä ole saatavilla, liittyy enemmän epävarmuustekijöitä.

- (16) Nesteytetty maakaasu (LNG) on käytettävissä dieselin vaihtoehtona raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineena. Nykyisen ja tulevan innovatiivisemman LNG-pohjaisen teknologian käyttöönotto edistää osaltaan hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttamista lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, sillä LNG-teknologian käyttö tuottaa dieselajoneuvoja pienemmät hiilidioksidipäästöt. Nesteytettyä maakaasua käyttävien ajoneuvojen päästövähennyspotentiaali näkyy jo täysimääräisesti VECTO-järjestelmässä. Lisäksi nykyisellä LNG-teknologialla varmistetaan vähäiset ilmansaastepäästöt, kuten typen oksidien päästöt ja hiukkaspäästöt. Lisäksi tankkausinfrastruktuurin riittävä vähimmäismäärä on jo olemassa ja sitä otetaan lisää käyttöön osana vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kansallisia toimintakehyksiä.
- (17) Laskettaessa vuoden 2019 vertailupäästöjä, joiden perusteella määritetään vuosien 2025 ja 2030 vähennystavoitteet, olisi otettava huomioon raskaan ajoneuvokannan päästövähennyspotentiaali kysellä ajanjaksolla. Sen vuoksi on aiheellista jättää näiden laskelmien ulkopuolelle työajoneuvot, kuten jäteautot tai työmaa-ajoneuvot. Näiden ajoneuvojen ajokilometrien määrä on suhteellisen pieni, mikä johtuu niiden käyttötavasta ja hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen vähentämisen teknisistä ratkaisuista, eivätkä ne vaikuta samalla tavalla kustannustehokkailta kuin tavaroiden toimittamiseen käytettävät raskaat hyötyajoneuvot.
- (18) Hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevat vaatimukset olisi ilmaistava grammoina hiilidioksidia tonnikipometriä kohden, jotta ne heijastaisivat raskaiden hyötyajoneuvojen hyötyarvoa.
- (19) On tarpeen varmistaa, että päästöjen kokonaisvähennystä koskevat vaatimukset jakautuvat oikeudenmukaisesti valmistajien välillä ja niissä otetaan huomioon, että raskaat ajoneuvot poikkeavat merkittävästi toisistaan suunnittelun, käytötavan, vuotuisen ajokilometrimäärän, hyötykuorman ja perävaunukonfiguraation osalta. Sen vuoksi on aiheellista jakaa raskaat ajoneuvot erillisiin alaryhmiin, jotka kuvaavat näiden ajoneuvojen tyypillisiä käyttötapoja ja teknisiä ominaisuuksia. Kun valmistajille asetetaan päästötavoite, joka on kullekin alaryhmälle määritettyjen tavoitteiden painotettu keskiarvo, valmistajat saavat myös keinon tasapainottaa tehokkaasti joidenkin alaryhmien ajoneuvojen mahdollista huonoa suorituskykyä tavoitteiden ylittymisellä toisissa alaryhmissä, ottaen huomioon muihin alaryhmiin kuuluvien ajoneuvojen käyttöiän aikaiset keskimääräiset hiilidioksidipäästöt.
- (20) Valmistajan vuotuisten päästötavoitteiden noudattamista olisi arvioitava sen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen perusteella. Keskimääräisiä päästöjä määritettäessä olisi otettava huomioon myös ajoneuvojen eri alaryhmien tavoitteissa näkyvät erityispiirteet. Sen vuoksi valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen olisi perustuttava kullekin alaryhmälle määritettyihin keskimääräisiin päästöihin, mukaan lukien niiden oletettuun keskimääräiseen vuotuisen ajokilometrimäärään ja keskimääräiseen hyötykuormaan perustuva painotus, joka vastaa käyttöikäisiä hiilidioksidin kokonaispäästöjä. Koska työajoneuvojen päästöjen vähennyspotentiaali on rajallinen, niitä ei pitäisi ottaa huomioon keskimääräisiä päästöjä laskettaessa.
- (21) Toisin kuin henkilö- ja pakettiautoja, päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita ajoneuvoja ei ole vielä saatavilla markkinoilla, linja-autoja lukuun ottamatta. Siksi

käyttöön olisi otettava erityinen superbonusten muodossa oleva mekanismi, jolla helpotetaan sujuvaa siirtymistä kohti päästötöntä liikkuvuutta. Tämä tarjoaa kannustimia päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden ajoneuvojen kehittämiseen ja käyttöönottoon unionin markkinoilla, mikä täydentäisi kysyntäpuolen välineitä, kuten puhtaita ajoneuvoja koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/33/EY²⁶.

- (22) Näin ollen valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa olisi kaikki päästöttömät ja vähäpäästöiset raskaat ajoneuvot otettava huomioon moninkertaisina. Kannustimien tason olisi vaihdeltava ajoneuvon todellisten hiilidioksidipäästöjen mukaisesti. Jotta ympäristötavoitteita ei heikennettäisi, kannustimiin perustuville säästöille olisi asetettava enimmäismäärä.
- (23) Vähäpäästöisiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin olisi sovellettava kannustimia vain, jos niiden hiilidioksidipäästöt ovat pienemmät kuin noin puolet unionin laajuisen ajoneuvokannan keskimääräisistä hiilidioksidipäästöistä vuonna 2015. Tämä vastaa kevyisiin hyötyajoneuvoihin sovellettavaa lähestymistapaa ja loisi kannusteita tämän alan innovoinnille.
- (24) Päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönottoon liittyvää kannustinjärjestelmää suunniteltaessa siihen olisi sisällytettävä myös pienemmät kuorma-autot ja linja-autot, joihin ei sovelleta tämän asetuksen mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita. Myös näillä ajoneuvoilla on suuri merkitys puututtaessa kaupunkien ilmansaasteongelmiin. Olisi kuitenkin huomattava, että päästöttömiä linja-autoja on jo markkinoilla ja niille on luotu kannustimia kysyntäpuolen toimenpiteillä, kuten julkisilla hankinnoilla. Sen varmistamiseksi, että erityyppisten ajoneuvojen kannustimet ovat keskenään tasapainossa, myös päästöttömiin pienempiin kuorma- ja linja-autoihin sovellettaviin kannustimiin perustuvilla säästöille olisi asetettava enimmäismäärä.
- (25) Jotta hiilidioksidipäästövaatimusten kustannustehokasta täytäntöönpanoa voitaisiin edistää ja samalla ottaa huomioon ajoneuvokannan koostumuksen vaihtelut ja päästöt vuosien mittaan, valmistajilla olisi oltava mahdollisuus tasapainottaa päästötavoitteensa ylittyminen sen alittumisella eri vuosina.
- (26) Jotta päästövähennysten saavuttamiselle jo varhaisessa vaiheessa olisi kannustimia, valmistajan, jonka keskimääräiset päästöt ovat vuoden 2019 vertailupäästöjen ja vuoden 2025 tavoitteen perusteella määritettyä päästövähennyspolkua pienemmät, olisi voitava tallettaa päästöhyvityksensä vuoden 2025 päästötavoitteiden saavuttamista varten. Samoin valmistajan, jonka keskimääräiset päästöt ovat vuosien 2025 ja 2030 tavoitteiden välillä olevaa päästövähennyspolkua pienemmät, olisi voitava tallettaa päästöhyvityksensä vuosien 2025–2029 päästötavoitteiden saavuttamista varten.
- (27) Jos valmistaja ei saavuta päästötavoitettaan jonain vuonna jaksolla 2025–2029, sillä olisi voitava olla myös rajallinen päästövelka. Valmistajien olisi kuitenkin katettava päästövelkansa vuoteen 2029 mennessä.
- (28) Päästöhyvitykset ja -velat olisi otettava huomioon ainoastaan päätettäessä, onko valmistaja noudattanut päästötavoitettaan, eikä niitä ole pidettävä varoina, jotka ovat siirrettävissä tai joihin sovelletaan verotustoimenpiteitä.

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU [COM(2017) 653 final] (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

- (29) Komission olisi voitava määrätä liikapäästömaksun muodossa olevia taloudellisia seuraamuksia, jos päästöhyvitykset ja -velat huomioon ottaen valmistajalla todetaan olevan päästöylityksiä. Jotta valmistajilla olisi riittävä kannustin toteuttaa raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vähentäviä toimenpiteitä, liikapäästömaksun olisi oltava suurempi kuin tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavan teknologian keskimääräiset rajakustannukset. Liikapäästömaksuja olisi pidettävä unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina. Maksujen perintämenettely olisi määritettävä täytäntöönpanosäädöksellä, asetuksen (EY) N:o 443/2009 mukaisesti hyväksytty menettely huomioon ottaen.
- (30) Tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön tehokas valvontamekanismi, jolla velvollisuuksien noudattamista valvotaan. Valmistajien velvollisuus toimittaa tarkat tiedot asetuksen (EU) 2018/... mukaisesti [seuranta ja raportointi, raskaat hyötyajoneuvot] ja hallinnolliset sakot, joita voidaan määrätä, jos velvollisuutta ei noudateta, edistävät osaltaan sen varmistamista, että tämän asetuksen mukaisten velvollisuuksien noudattamisen arvioinnissa käytettävät tiedot ovat luotettavia.
- (31) Tämän asetuksen mukaisten hiilidioksidipäästöjen saavuttamisen kannalta on olennaisen tärkeää, että käytössä olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat niiden arvojen mukaisia, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden nojalla. Sen vuoksi komission olisi voitava ottaa huomioon valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa mahdolliset järjestelmälliset vaatimustenvastaisuudet, jotka tyyppihyväksyntäviranomaisen on havainnut käytössä olevien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä.
- (32) Jotta komissio pystyisi toteuttamaan tällaisia toimenpiteitä, sillä olisi oltava valtuudet laatia ja panna täytäntöön menetelmä, jolla voidaan todentaa markkinoilla olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen käytönaikainen vaatimustenmukaisuus. Tätä varten asetusta (EY) N:o 595/2009 olisi muutettava.
- (33) Tässä asetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden vaikuttavuus riippuu paljolti hiilidioksidipäästöjen määrittämisessä käytettävien menetelmien edustavuudesta. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) antaman kevyitä hyötyajoneuvoja koskevan lausunnon²⁷ mukaisesti myös raskaiden hyötyajoneuvojen osalta on aiheellista ottaa käyttöön järjestelmä, jonka avulla arvioidaan asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen todellinen ajonaikainen edustavuus. Komissiolla olisi oltava valtuudet varmistaa tällaisten tietojen julkinen saatavuus ja tarvittaessa kehittää menetelmät, joita tarvitaan tällaisten arviointien edellyttämien tietojen kartoittamiseen ja keruuseen.
- (34) Vuonna 2022 komissio arvioi tässä asetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästönormien vaikuttavuuden ja etenkin päästötason, joka on määrä saavuttaa vuoteen 2030 mennessä, sekä menettelyt, joiden pitäisi olla saatavilla kyseisen tavoitteen ja sitä seuraavien tavoitteiden saavuttamiseksi, ja hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamisen muuntotyypisille raskaille hyötyajoneuvoille, kuten pienemmille kuorma-autoille, linja-autoille ja perävaunuille. Lisäksi arvioinnissa olisi käsiteltävä – ainoastaan tämän asetuksen soveltamista varten – näkökohtia, jotka koskevat sellaisia raskaita hyötyajoneuvoja ja

²⁷ Tieteellisten neuvonantajien korkean tason ryhmä, tieteellinen lausunto 1/2016 ”Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing”.

ajoneuvoyhdistelmiä, kuten modulaarisia ratkaisuja, joiden painot ja mitat ylittävät kansallisessa liikenteessä sovellettavat suurimmat sallitut standardiarvot.

- (35) Jotta voidaan varmistaa, että raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokohtaiset hiilidioksidipäästöarvot ovat edustavia ja täysin ajan tasalla, asetukseen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanosäädöksiin tehtävät, kyseisiin arvoihin vaikuttavat muutokset on tarpeen ottaa huomioon tässä asetuksessa. Tätä varten komissiolla olisi oltava valtuudet päättää menetelmistä, joilla määritetään kullekin alaryhmälle edustava raskas hyötyajoneuvo, jonka perusteella hiilidioksidipäästöjen muutokset olisi arvioitava.
- (36) Tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohtaan, 9 artiklan 3 kohtaan, 11 artiklan 3 kohtaan ja 12 artiklan 2 kohtaan liittyvää täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²⁸ mukaisesti.
- (37) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi tai täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti 12 artiklan 2 kohdan mukaisten hiilidioksidin vertailuarvojen mukauttamiseksi ja liitteiden I ja II muuttamiseksi tiettyjen teknisten parametrien osalta, mukaan lukien käyttöprofiilien, hyötykuormien ja vuotuisten ajokilometrien painotukset sekä hyötykuorman mukautuskertoimet. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa²⁹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (38) Jäsenvaltiot eivät voi 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, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla
Kohde ja tavoite

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

²⁸ 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).

²⁹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

raskaille hyötyajoneuvoille hiilidioksidipäästönormit, joiden avulla unionin uuden raskaan hyötyajoneuvokannan CO₂-päästöjä vähennetään CO₂-vertailupäästöihin nähden seuraavasti:

- a) 1 päivästä tammikuuta 2025 31 päivään joulukuuta 2029 15 prosenttia;
- b) 1 päivästä tammikuuta 2030 alkaen vähintään 30 prosenttia 13 artiklassa säädetyn uudelleentarkastelun mukaisesti.

CO₂-vertailupäästöjen on perustuttava asetuksen (EU) 2018/... [seuranta ja raportointi, raskaat hyötyajoneuvot] nojalla raportoitaviin vuoden 2019 seurantatietoihin, työajoneuvoja lukuun ottamatta, ja ne lasketaan liitteessä I olevan 3 kohdan mukaisesti.

2 artikla *Soveltamisala*

1. Tätä asetusta sovelletaan uusiin luokkien N₂ ja N₃ ajoneuvoihin, joilla on seuraavat ominaisuudet:

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

Sitä sovelletaan 5 artiklan ja liitteessä I olevan 2.3 kohdan soveltamiseksi myös luokkien M₂ ja M₃ ajoneuvoihin sekä luokan N ajoneuvoihin, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) N:o 510/2011 soveltamisalaan ja jotka eivät ominaisuuksiltaan ole a–d alakohdan mukaisia.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja on tätä asetusta sovellettaessa pidettävä uusina raskaina hyötyajoneuvoina tietyinä kalenterivuotena, jos ne rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa kyseisenä vuonna ja niitä ei ole aiemmin rekisteröity unionin ulkopuolella.

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

3 artikla *Määritelmät*

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- a) 'CO₂-vertailupäästöillä' kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen keskiarvoa kussakin ajoneuvojen alaryhmässä – työajoneuvoja lukuun ottamatta – vuonna 2019, määritettynä liitteessä I olevan 3 kohdan mukaisesti
- b) 'päästöillä' yksittäisen raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjä, jotka määritetään liitteessä I olevan 2.1 kohdan mukaisesti
- c) 'keskimääräisillä päästöillä' valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen keskiarvoa tietyinä kalenterivuotena, määritettynä liitteessä I olevan 2.7 kohdan mukaisesti

- d) 'päästötavoitteella' yksittäisen valmistajan tavoitetta ilmaistuna grammoina tonnikipometriä kohden ja määritettynä liitteessä I olevan 4 kohdan mukaisesti vuosittain edeltävän kalenterivuoden osalta
- e) 'jäykällä kuorma-autolla' kuorma-autoa, jota ei ole suunniteltu tai valmistettu puoliperävaunun vetämistä varten
- f) 'vetoajoneuvolla' vetoyksikköä, joka on suunniteltu ja rakennettu yksinomaan tai pääasiallisesti puoliperävaunujen vetämistä varten
- g) 'ajoneuvojen alaryhmällä' liitteessä I olevassa 1 kohdassa määriteltyä ajoneuvojoukkoa, jolla on kyseisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen kannalta merkitykselliset yhteiset ja erityiset tekniset ominaispiirteet
- h) 'työajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, jota ei ole tarkoitettu tavaroiden toimittamiseen ja jonka hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutus on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanosäädösten mukaisesti ainoastaan muiden kuin tämän asetuksen liitteessä I olevassa 2.1 kohdassa määriteltyjen käyttöprofiilien osalta
- i) 'valmistajalla' henkilöä tai tahoa, joka vastaa uusia raskaita hyötyajoneuvoja koskevien tietojen toimittamisesta asetuksen (EU) 2018/... 5 artiklan mukaisesti tai, jos kyse on päästöttömistä raskaista hyötyajoneuvoista, henkilöä tai tahoa, joka vastaa hyväksyntäviranomaiselle kaikista kokonaisen ajoneuvon EY-tyyppihyväksyntämenettelyyn tai yksittäishyväksyntään liittyvistä seikoista direktiivin 2007/46/EY mukaisesti ja joka vastaa tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta
- j) 'päästöttömällä raskaalla hyötyajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 1 g CO₂/kWh määritettynä asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti tai jonka päästöt ovat alle 1 g CO₂/km määritettynä asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti
- k) 'vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, joka ei ole päästötön raskas hyötyajoneuvo ja jonka CO₂-päästöt ovat alle 350 g CO₂/km määritettynä liitteessä I olevan 2.1 kohdan mukaisesti
- l) 'käyttöprofiililla' tavoitenopeussyklin, hyötykuorma-arvon, rungon tai perävaunun konfiguraation ja muiden parametrien yhdistelmää, jotka tapauksen mukaan vastaavat ajoneuvon käyttötarkoitusta ja joiden pohjalta raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutus määritetään
- m) 'tavoitenopeussyklillä' kuvausta ajoneuvon nopeudesta, jonka kuljettaja haluaa saavuttaa tai johon liikenneolosuhteet pakottavat, matkan aikana ajatun etäisyyden funktiona
- n) 'hyötykuormalla' ajoneuvon kuljettamien tavaroiden tai henkilöiden painoa eri olosuhteissa.

4 artikla

Valmistajan keskimääräiset päästöt

Komissio vahvistaa vuodesta 2020 alkaen ja kunakin seuraavana kalenterivuonna 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuilla täytäntöönpanosäädöksillä kunkin valmistajan keskimääräiset CO₂-

päästöt grammoina tonnikipometriä kohden edellisen kalenterivuoden osalta ottaen huomioon seuraavat:

- a) asetuksen (EU) 2018/... [seuranta ja raportointi, raskaat hyötyajoneuvot] mukaisesti raportoitavat tiedot valmistajan uusista raskaista hyötyajoneuvoista, jotka on rekisteröity asianomaisena vuonna, lukuun ottamatta työajoneuvoja
- b) 5 artiklan mukaisesti määritettävä päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijä.

Keskimääräiset päästöt lasketaan liitteessä I olevan 2.7 kohdan mukaisesti.

5 artikla

Päästöttömät ja vähäpäästöiset raskaat hyötyajoneuvot

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

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

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

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

6 artikla

Valmistajan päästötavoite

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

- a) edellä 1 artiklan ensimmäisen kohdan a tai b alakohdassa vahvistettu CO₂-päästötavoite tapauksen mukaan
- b) CO₂-vertailupäästöt
- c) valmistajan ajoneuvojen osuus kussakin ajoneuvojen alaryhmässä

- d) kuhunkin ajoneuvojen alaryhmään sovellettavat vuosittaisen ajokilometrimäärän ja hyötykuorman painotuskertoimet.

Päästötavoite lasketaan liitteessä I olevan 4 kohdan mukaisesti.

7 artikla

Päästöhyvitykset ja päästövelat

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

Päästöhyvitysten kertymiskausi on 2019–2029. Kaudella 2019–2024 kertyvät päästöhyvitykset otetaan kuitenkin huomioon ainoastaan määritettäessä, noudattaako valmistaja vuoden 2025 päästötavoitettaan.

Päästövelkojen kertymiskausi on 2025–2029, mutta kokonaisvelka ei saa olla suurempi kuin 5 prosenttia valmistajan vuoden 2025 päästötavoitteesta kerrottuna asianomaisen valmistajan raskaiden hyötyajoneuvojen määrällä kyseisenä vuonna ("päästövelkaraja").

Vuonna 2025 ja sitä seuraavina vuosina vuoteen 2028 asti kertyneet päästöhyvitykset ja -velat – jos niitä on – siirretään kalenterivuodesta toiseen vuoteen 2029 asti, jolloin mahdolliset jäljellä olevat päästövelat on katettava.

2. Kullekin valmistajalle on liitteessä I olevan 5.1 kohdan mukaisesti määritettävä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu CO₂-päästövähennyspolku, joka perustuu lineaariseen kehityspolkuun 1 artiklan toisessa alakohdassa tarkoitettujen CO₂-vertailupäästöjen ja mainitun artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdassa täsmennetyn vuoden 2025 tavoitteen välillä sekä vuoden 2025 tavoitteen ja mainitun artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan välillä.

8 artikla

Päästötavoitteiden noudattaminen

1. Jos valmistajan todetaan tiettyinä kalenterivuonna vuodesta 2025 alkaen ylittäneen päästöt 2 kohdan mukaisesti, komissio määrää seuraavalla kaavalla laskettavan liikapäästömaksun:
- $$(\text{Liikapäästömaksu}) = (\text{päästöylitys} \times 6\,800 \text{ €/g CO}_2/\text{tkm})$$
2. Valmistajan katsotaan ylittäneen päästöt, jos jokin seuraavista tapauksista toteutuu:
- a) jos jonakin kalenterivuonna vuodesta 2025 vuoteen 2028 päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, ylittää 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun päästövelkarajan
 - b) päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, on kalenterivuonna 2029 suurempi kuin nolla

- c) valmistajan keskimääräiset päästöt ovat kalenterivuodesta 2030 alkaen suuremmat kuin sen päästötavoite.

Tietyn kalenterivuoden päästöylitys lasketaan liitteessä I olevan 6 kohdan mukaisesti.

3. Komissio päättää täytäntöönpanosäädöksillä keinoista 1 kohdan mukaisten liikapäästömaksujen perimiseksi. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
4. Liikapäästömaksusta kertyviä määriä pidetään unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

9 artikla

Seurantatietojen tarkastaminen

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

10 artikla

Tietojen julkaiseminen ja valmistajien onnistuminen tavoitteiden täyttämisessä

1. Komissio julkaisee kunkin vuoden lokakuun 31 päivään mennessä hyväksyttävillä täytäntöönpanosäädöksillä luettelon seuraavista:
 - a) vuodesta 2020 alkaen 4 artiklassa tarkoitetut kunkin valmistajan edellisen kalenterivuoden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt
 - b) vuodesta 2020 alkaen 5 artiklassa tarkoitettu päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijä
 - c) vuodesta 2026 alkaen 6 artiklassa tarkoitetut kunkin valmistajan edellisen kalenterivuoden päästötavoitteet
 - d) vuodesta 2020 vuoteen 2030 kunkin valmistajan CO₂-päästövähennyspolku ja päästöhyvitykset ja vuodesta 2026 alkaen 7 artiklassa tarkoitetut valmistajan edellisen vuoden päästövelat
 - e) vuodesta 2026 alkaen 8 artiklassa tarkoitetut kunkin valmistajan edellisen kalenterivuoden päästöylitykset
 - f) vuodesta 2020 alkaen kaikkien unionissa edellisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt.

Lokakuun 31 päivään 2020 mennessä julkaistava luettelo sisältää 1 artikkelissa tarkoitetut CO₂-vertailupäästöt.

2. Komissio hyväksyy delegoituja säädöksiä 15 artiklan mukaisesti mukauttaakseen tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja CO₂-vertailupäästöjä seuraavasti:
 - a) jos hyötykuorma-arvot on mukautettu 12 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti, liitteessä II olevan 1 kohdan mukaisesti
 - b) jos mukautuskerroin on määritetty 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti, kyseistä mukautuskerrointa sovelletaan CO₂-vertailupäästöihin.

Komissio julkaisee mukautetut CO₂-vertailupäästöarvot ja käyttää näitä arvoja laskettaessa valmistajan päästötavoitteita, joita sovelletaan arvojen mukauttamisesta annettujen delegoitujen säädösten voimaantulon jälkeisinä kalenterivuosina.

11 artikla

Todelliset ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt ja energiankulutus

1. Komissio valvoo ja arvioi asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutusarvojen todellista ajonaikaista edustavuutta. Se varmistaa, että yleisölle tiedotetaan, miten edustavuus muuttuu ajan mittaan.
2. Tätä varten komissio varmistaa, että valmistajilta tai tapauksen mukaan kansallisilta viranomaisilta on saatavilla vankkoja muita kuin henkilötietoja raskaiden hyötyajoneuvojen todellisista ajonaikaisista hiilidioksidipäästöistä ja energiankulutuksesta.
3. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksillä tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja toimenpiteitä. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

12 artikla

Liitteiden I ja II mukauttaminen

1. Sen varmistamiseksi, että teknisissä parametreissa, joita käytetään laskettaessa 4 artikkelissa tarkoitettuja valmistajan keskimääräisiä päästöjä ja 6 artikkelissa tarkoitettuja päästötavoitteita, otetaan huomioon tekninen kehitys ja tavaraliikenteen logistiikan edistyminen, komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 15 artiklan mukaisesti seuraavien liitteissä I ja II vahvistettujen säännösten muuttamiseksi:
 - a) liitteen I taulukossa 1 vahvistetut ohjaamotyyppiä ja moottorin tehoa koskevat kohdat sekä kyseisessä taulukossa tarkoitettujen käsitteiden ”makuuohjaamo” ja ”päiväohjaamo” määritelmät
 - b) liitteen I taulukossa 2 vahvistetut käyttöprofiilien painoarvot
 - c) liitteen I taulukossa 3 vahvistetut hyötykuorma-arvot ja liitteen II taulukossa 1 vahvistetut hyötykuorman mukautuskertoimet
 - d) liitteen I taulukossa 4 vahvistetut vuosittaiset ajokilometriarvot.
2. Jos asetuksessa (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanosäädöksissä säädettyjä tyyppihyväksyntämenettelyjä muutetaan niin, että tämän kohdan mukaisesti määriteltyjen edustavien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt nousevat tai laskevat yli 5 g

CO₂/km, komissio soveltaa 10 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisesti CO₂-vertailupäästöarvoon 11 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua mukautusta, joka lasketaan liitteessä II olevassa 2 kohdassa esitetyllä kaavalla.

Komissio vahvistaa 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen hyväksytyillä täytäntöönpanosäädöksillä menetelmät, joilla määritellään ajoneuvojen alaryhmälle yksi tai useampi edustava ajoneuvo sekä niiden tilastolliset painotukset, ja kyseinen mukautus määritetään tämän pohjalta ottaen huomioon asetuksen (EU) 2018/... nojalla raportoidut valvontatiedot ja asetuksen (EU) 2017/2400 12 artiklan 1 kohdassa luetellut ajoneuvojen tekniset ominaisuudet.

13 artikla

Uudelleentarkastelu ja kertomus

Komissio esittää 31 päivään joulukuuta 2022 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta, 1 artiklan mukaisesti vuodeksi 2030 määritettävästä CO₂-päästöjen vähentämistavoitteesta ja muuntotyypisten raskaiden hyötyajoneuvojen – perävaunut mukaan lukien – hiilidioksidin vähentämistavoitteiden asettamisesta. Kertomukseen sisällytetään myös arvio niiden menettelyjen vaikuttavuudesta, jotka koskevat etenkin päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja – erityisesti linja-autoja, ottaen huomioon direktiivissä 2009/33/EY³⁰ asetetut tavoitteet – ja CO₂-bonusjärjestelmää, ja siitä, onko asianmukaista jatkaa kyseisten menettelyjen soveltamista vuonna 2030 ja sen jälkeen, ja tarvittaessa kertomukseen liitetään ehdotus tämän asetuksen muuttamisesta.

14 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa asetuksella (EU) 2018/... [hallinnointi] perustettu xxx 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 sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

15 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi 10 artiklan 2 kohdassa ja 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 10 artiklan 2 kohdassa ja 12 artiklan 1 kohdassa 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,

³⁰ Puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi 2009/33/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU.

kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

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

16 artikla

Asetuksen (EY) N:o 595/2009 muuttaminen

Lisätään asetuksen (EY) N:o 595/2009 5 artiklan 4 kohtaan 1 alakohta seuraavasti:

- ”1) menettely, jolla tarkistetaan tarkoitustenmukaisten ja edustavien otosten perusteella, ovatko rekisteröidyt ja käyttöön otetut ajoneuvot tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden nojalla määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja polttoaineenkulutuservojen mukaisia.”

17 artikla

Voimaantulo

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

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

- 1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi
- 1.2. Toimintalohko(t) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä (ABM/ABB)
- 1.3. Ehdotuksen/aloitteen luonne
- 1.4. Tavoite (Tavoitteet)
- 1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut
- 1.6. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto
- 1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)

2. HALLINNOINTI

- 2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt
- 2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä
- 2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

- 3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat
- 3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin
 - 3.2.1. *Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista menoihin*
 - 3.2.2. *Arvioidut vaikutukset toimintamäärärahoihin*
 - 3.2.3. *Arvioidut vaikutukset hallintomäärärahoihin*
 - 3.2.4. *Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa*
 - 3.2.5. *Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet*
- 3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille

1.2. Toimintalohko(t) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä (ABM/ABB)³¹

34: Ilmastotoimet

1.3. Ehdotuksen/aloitteen luonne

☒ Ehdotus/aloite liittyy **uuteen toimeen**.

☐ Ehdotus/aloite liittyy **uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen**³².

☐ Ehdotus/aloite liittyy **käynnissä olevan toimen jatkamiseen**.

☐ Ehdotus/aloite liittyy **toimeen, joka on suunnattu uudelleen**.

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. *Komission monivuotinen strateginen tavoite (monivuotiset strategiset tavoitteet), jonka (joiden) saavuttamista ehdotus/aloite tukee*

Ehdotus kuuluu kolmannen Eurooppa liikkeellä -paketin keskeisiin säädöksiin. Sillä edistetään vuonna 2016 hyväksyttyä vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevaa eurooppalaista strategiaa ja siihen liittyvää toimintasuunnitelmaa, parannetaan raskaiden hyötyajoneuvojen (kuorma-autojen ja linja-autojen) polttoainetehokkuutta ja vähennetään niistä aiheutuvia päästöjä.

Ehdotuksella autetaan unionia täyttämään sitoumuksensa, jonka mukaan se vähentää päästöjään 40 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoteen 1990 verrattuna.

1.4.2. *Eriyistavoite (erityistavoitteet) sekä toiminto (toiminnot) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä*

Eriyistavoite nro 3:

Unionin liikennealan hiilidioksidipäästöjen vähentäminen edelleen yhdenmukaistettujen politiikkojen laatimisen ja täytäntöönpanon avulla (yhteistyössä muiden pääosastojen, kuten DG MOVE ja DG GROW, kanssa).

Toiminto (toiminnot) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä

Toiminto 34 02 – Ilmastotoimet unionin ja kansainvälisellä tasolla

Toiminto 07 02 – Ympäristöpolitiikka unionin ja kansainvälisellä tasolla

³¹ ABM: toimintoperusteinen johtaminen; ABB: toimintoperusteinen budjetointi.

³² Sellaisina kuin nämä on määriteltä varainhoitoasetuksen 54 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen

Ehdotuksessa asetetaan hiilidioksidipäästönormit unionin markkinoille saatetuille uusille raskaille hyötyajoneuvoille.

Ehdotuksella

- autetaan vähentämään raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä
- alennetaan liikenteenharjoittajille aiheutuvia toimintakustannuksia ja/tai kuluttajille aiheutuvia rahtikustannuksia
- autetaan eurooppalaista raskaita hyötyajoneuvoja valmistavaa teollisuutta pitämään teknologisen ja innovatiivisen johtoasemansa.

1.4.4. Tulos- ja vaikutusindikaattorit

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen toteuttamista seurataan

Indikaattori 1: Unionissa rekisteröidyistä, sertifiointilainsäädännön soveltamisalaan kuuluvista uusista raskaista hyötyajoneuvoista peräisin olevat keskimääräiset vuosittaiset hiilidioksidipäästöt ja niiden polttoaineenkulutus ajoneuvoluokkaa, valmistajaa ja jäsenvaltiota kohti.

Indikaattori 2: Lisääntynyt innovointi, jota mitataan polttoainetehokkaaseen teknologiaan ja päästöttömiin/vähäpäästöisiin ajoneuvoihin liittyvien, eurooppalaisten raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien uusien patenttien määrällä.

Indikaattori 3: Työllisyyden taso, jota seurataan unionin alakohtaisia työllisyystietoja koskevien julkisesti saatavilla olevien Eurostatin tilastojen perusteella.

Indikaattori 4: Ilman laadun seuranta ja ilman epäpuhtauksia koskevat tiedot, jotka EEA ilmoittaa AirBase-tietokannassa³³.

Indikaattori 5: Energian toimitusvarmuuden parantaminen, jota seurataan polttoaineiden tuontia, liikennepolttoaineet mukaan luettuina, koskevien Eurostatin tilastojen perusteella.

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä

Unionissa hiljattain rekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien olisi

- noudatettava asetettuja CO₂-päästötavoitteita
- ilmoitettava komissiolle todelliset ajonaikaiset polttoaineenkulutustiedot, jotka on mitattu standardoiduilla laitteilla
- tehtävä käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden testit, joiden tulokset ilmoitetaan komissiolle.

³³

AirBase on Euroopan ilmanlaatutietokanta, jota Euroopan ympäristökeskus (EEA) ylläpitää ilmansaasteita ja ilmastonmuutoksen hillintää käsittelevän eurooppalaisen teemakeskuksen kautta. Se sisältää osallistujamaiden eri puolilta unionia toimittamat ilmanlaadun seurantatiedot. Ilmanlaatutietokanta koostuu monivuotisista ilmanlaadun mittausdatan aikasarjoista ja eräistä ilman epäpuhtauksia koskevista tilastoista.

1.5.2. EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo

Uusien raskaiden hyötyajoneuvojen ja liikennepalveluiden markkinat toimivat molemmat EU:n laajuisesti ja ovat osa sisämarkkinoita. Unionin tasolla asetetut päästönormit estävät markkinoiden pirstoutumisen ja kilpailun vääristymisen ja ovat kustannustehokkaampia kuin yksittäisten jäsenvaltioiden tasolla toteutetut toimet.

Autoteollisuus tarvitsee mahdollisimman suurta sääntelyvarmuutta voidakseen tehdä suuria pääomainvestointeja uusien ajoneuvojen polttoainetalouden maksimoimiseksi, puhumattakaan siirtymisestä käyttämään uusia primäärienergian lähteitä. Normit tarjoavat tämän varmuuden pitkän aikavälin suunnittelujaksolle, eikä niitä voitaisi panna täytäntöön yhtä tehokkaasti ja varmasti jäsenvaltioiden tasolla.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

Kevyiden hyötyajoneuvojen eli henkilöautojen ja pakettiautojen osalta pakolliset EU:n laajuiset CO₂-päästönormit ovat parantaneet polttoainetehokkuutta ja vähentäneet CO₂-päästöjä.

Voimassa olevien asetusten arvioinnissa todettiin, että lainsäädäntö on edelleen merkityksellinen ja pääpiirteissään johdonmukainen ja että se on tuottanut merkittäviä päästövähennyksiä ja on myös kustannustehokkaampi kuin alun perin asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi oli arvioitu.

Uusille raskaille hyötyajoneuvoille ehdotetut CO₂-päästönormit perustuvat kevyistä hyötyajoneuvoista saatuihin kokemuksiin. Kuten henkilö- ja pakettiautojen tapauksessa, käyttöön otetaan erilaisia joustoja, joilla varmistetaan normien kustannustehokas täytäntöönpano. Raskaiden hyötyajoneuvojen erityispiirteet edellyttivät kuitenkin myös joitakin uusia elementtejä niitä koskevien CO₂-päästöstandardien suunnittelussa.

1.5.4. Yhteensopivuus muiden kyseeseen tulevien välineiden kanssa ja mahdolliset synergiaedut

Ehdotus on johdonmukainen suhteessa EU:n nykyiseen liikkuvuuspolitiikkaan, johon kuuluvat muun muassa EU:n tyyppihyväksyntäjärjestelmä, sertifiointiasetus³⁴, raportointia ja seurantaa koskeva asetus³⁵ ja eurovinjettidirektiivi³⁶, direktiivi suurimmista sallituista painoista ja mitoista³⁷, puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi³⁸ ja polttoaineiden laatua koskeva direktiivi.

³⁴ Komission asetus (EU) 2017/2400.

³⁵ COM(2017) 279 final.

³⁶ Direktiivi 2011/76/EU.

³⁷ Direktiivi 2015/719/EU.

³⁸ Direktiivi 2009/33/EY.

1.6. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto

- ☐ Ehdotuksen/aloitteen mukaisen **toiminnan kesto on rajattu**.
- ☐ Ehdotuksen/aloitteen mukainen toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.
- ☐ Rahoitusvaikutukset alkavat vuonna VVVV ja päättyvät vuonna VVVV.
- ☒ Ehdotuksen/aloitteen mukaisen toiminnan **kesto ei ole rajattu**.
- Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2019 eikä kesto ole rajattu,
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)³⁹

- ☒ **Suora hallinnointi**, jonka komissio toteuttaa käyttämällä
 - ☒ yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään
 - ☐ toimeenpanovirastoja
- ☐ **Hallinnointi yhteistyössä** jäsenvaltioiden kanssa
- ☐ **Välillinen hallinnointi**, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty:
 - ☐ kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille
 - ☐ kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)
 - ☐ Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle
 - ☐ varainhoitoasetuksen 208 ja 209 artiklassa tarkoitetuille elimille
 - ☐ julkisoikeudellisille yhteisöille
 - ☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, jotka antavat riittävät rahoitustakuut
 - ☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja jotka antavat riittävät rahoitustakuut
 - ☐ henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.
 - *Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, huomautuksille varatussa kohdassa olisi annettava lisätietoja.*

Huomautukset:

³⁹ Kuvaukset eri hallinnointitavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston verkkosivuilla osoitteessa http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Lainsäädännön tosiasiallisia vaikutuksia seurataan ja arvioidaan suhteessa indikaattoreihin, jotka on räätälöity toimintapoliittisiin tavoitteisiin nähden (ks. 1.4.4 kohdassa esitetyt indikaattorit).

Vuoteen 2022 ajoitettu lainsäädännön väliarviointi antaisi komissiolle mahdollisuuden arvioida lainsäädännön vaikuttavuutta ja ehdottaa tarvittaessa muutoksia.

Komissio kerää raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästötietojen seurantaa ja raportointia koskevan asetuksen mukaisesti CO₂-päästöjä ja polttoaineenkulutusta koskevat tiedot, jotka saadaan sertifiointimenettelystä. Näin ollen seuranta kytkeytyy tiiviisti sertifiointiprosessiin ja VECTO-simulointivälineen toimintaan ja hallinnointiin.

CO₂-normeja koskevassa ehdotuksessa esitetään kahta uutta seurantamenettelyä, joilla täydennetään raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöjen seurantaa ja raportointia koskevaa asetusta:

1. Valmistajien ilmoittamien, standardoituihin laitteisiin perustuvien todellista ajonaikaista polttoaineenkulutusta koskevien tietojen keruu, julkaiseminen ja seuranta.

2. Käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustestien käyttöönotto ja velvoite ilmoittaa tyyppihyväksyntäarvoista poikkeavista arvoista, joihin voitaisiin puuttua korjausmekanismin avulla.

Näillä täydentävillä seurantatoimenpiteillä vahvistettaisiin seurantaprosessia ja taattaisiin ehdotetun säädösaloitteen tehokkuus.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä

2.2.1. Todetut riskit

Tehokas seuranta edellyttää hyvin toimivaa sertifiointimenettelyä ja VECTO-välineellä saatuja luotettavia päästötietoja, joita käytetään raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen seurantaa ja raportointia koskevan asetuksen soveltamiseksi.

Jos valmistajat tai jäsenvaltiot toimittavat raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöjen seurantaa ja raportointia koskevassa asetuksessa edellytetyt päästötietoja, jotka ovat virheellisiä tai ne toimitetaan viiveellä, tämä voi vaikeuttaa CO₂-päästönormien täytäntöönpanoa.

2.2.2. Tiedot käyttöön otetusta sisäisen valvonnan järjestelmästä.

Valvontatavoista säädetään varainhoitoasetuksessa ja soveltamissäännöissä.

2.2.3. Arvio tarkastusten kustannustehokkuudesta ja odotettavissa olevasta virheriskin tasosta.

Ei sovelleta

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut torjunta- ja suojatoimenpiteet

Sen lisäksi että petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi sovelletaan varainhoitoasetusta, ehdotuksessa esitetään taloudellisia seuraamuksia, jos CO₂-päästötavoitteita ei noudateta. Kuten edellä 2.1 kohdassa todetaan, ehdotuksessa säädetään myös todellisen ajonaikaisen polttoaineenkulutuksen seurannasta ja käytössä olevien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustesteistä ja korjausmekanismista, jos todelliset ajonaikaiset arvot poikkeavat merkittävästi tyyppihyväksyntäarvoista. Näillä toimenpiteillä varmistetaan ehdotuksen vaikuttavuus ja minimoidaan sääntöjenvastaisuuksien riski.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä

Moniv. rahoituskeh- yksen otsake	Budjettikohta	Määräraha- aji	Rahoitusosuudet			
	Numero [2][Luonnonvarat]	JM/EI- JM ⁴⁰	EFTA- mailta ⁴¹	ehdokasmai- lta ⁴²	kolmansil- ta mailta	varainhoitoasetuks- en 21 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitett rahoitusosuudet
2	34 02 01: Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen (hillitseminen)	Jaks.	EI	EI	EI	EI

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä

Moniv. rahoituskeh- yksen otsake	Budjettikohta	Määräraha- aji	Rahoitusosuudet			
	Numero [...][Nimi..... ...]	JM/EI-JM	EFTA- mailta	ehdokasmai- lta	kolmansil- ta mailta	varainhoitoasetuks- en 21 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitett rahoitusosuudet
	[...][XX.YY.YY.YY]		KYLL Ä/EI	KYLLÄ/ EI	KYLL Ä/EI	KYLLÄ/EI

⁴⁰ JM = jaksotettut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

⁴¹ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

⁴² Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin

[Tämän osan täyttämiseksi on käytettävä [hallintomäärärahoja koskevaa laskentataulukkoa](#) (tämän rahoitus selvityksen liitteessä oleva toinen asiakirja), joka on asetettava saataville CISNETiin komission sisäistä lausuntokierrosta varten.]

3.2.1. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista menoihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Numero 2	Kestävä kasvu: luonnonvarat
---	---------------------	------------------------------------

Euroopan komissio ⁴³			vuosi 2019 ⁴⁴	vuosi 2020	vuosi n+2	vuosi n+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			YHTEENSÄ 2019–2020
• Toimintamäärärahat										
34.02.01	Sitoumukset	(1)	0,500	0,500						1,000
	Maksut	(2)	0,500	0,500						1,000
Budjettikohdan numero	Sitoumukset	(1a)								
	Maksut	(2a)								
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat ⁴⁵										
Budjettikohdan numero		(3)								
Euroopan komission määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 1+1a +3	0,500	0,500						1,000
	Maksut	=2+2a +3	0,500	0,500						1,000

⁴³ Asianomaiset pääosastot: CLIMA, GROW, JRC

⁴⁴ Vuosi n on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi.

⁴⁵ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

• Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,500	0,500							1,000
	Maksut	(5)	0,500	0,500							1,000
• Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)									
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 2 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 4 + 6	0,500	0,500							1,000
	Maksut	= 5 + 6	0,500	0,500							1,000

Jos ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia useampaan otsakkeeseen:

• Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)									
	Maksut	(5)									
• Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)									
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 1–4 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (viitemäärä)	Sitoumukset	= 4 + 6	0,500	0,500							1,000
	Maksut	= 5 + 6	0,500	0,500							1,000

Esitetyt otsakkeeseen 2 kuuluvat toimintamäärärahat osoitetaan käytettävissä olevista LIFE-ohjelman (ilmastotoimien alaohjelma) määrärahoista.

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	5	”Hallintomenot”
---	---	-----------------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		vuosi 2019	vuosi 2020	vuosi n+2	vuosi n+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			YHTEENSÄ 2019–2020
Euroopan komissio									
• Henkilöresurssit		0,429	0,429						0,858
• Muut hallintomenot		0,015	0,015						0,030
Euroopan komissio YHTEENSÄ	Määrärahat	0,444	0,444						0,888

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 5 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ		(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)	0,444	0,444						0,888
--	--	---	-------	-------	--	--	--	--	--	-------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		vuosi 2019 ⁴⁶	vuosi 2020	vuosi n+2	vuosi n+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			YHTEENSÄ 2019–2020
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 1–5 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	0,944	0,944						1,888
	Maksut	0,944	0,944						1,888

⁴⁶ Vuosi n on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi.

3.2.2. Arvioidut vaikutukset toimintamäärärahoihin

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

Maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset			vuosi 2019		vuosi 2020		vuosi n+2		vuosi n+3		ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)						YHTEENSÄ 2019–2020	
	TUOTOKSET																	
	↓ Tyyppi ⁴⁷	Keski määr. kustan nukset	Lukumäärä	Kusta nnus	Lukumäärä	Kusta nnus	Lukumäärä	Kusta nnus	Lukumäärä	Kusta nnus	Lukumäärä	Kusta nnus	Lukumäärä	Kusta nnus	Lukumäärä	Kusta nnus	Luku määrä yhteen sä	Kustann ukset yhteensä
ERITYISTAVOITE 3 ⁴⁸ ...																		
- tuotos	Palvelu- sopimus	0,500	1		1	0,500												1,000
- tuotos																		
- tuotos																		
Välisumma erityistavoite 1																		
ERITYISTAVOITE 2																		
- tuotos																		
Välisumma erityistavoite 2																		
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ			1	0,500	1	0,500												1,000

⁴⁷ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

⁴⁸ Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoitteet...”.

3.2.3. Arvioidut vaikutukset hallintomäärärahoihin

3.2.3.1. Yhteenveto

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	vuosi 2019	vuosi 2020	vuosi 2022	vuosi 2023	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		YHTEENS Ä
--	---------------	---------------	---------------	---------------	--	--	--------------

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 5							
Henkilöresurssit	0,429	0,429					0,858
Muut hallintomenot	0,015	0,015					0,030
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 5, välisumma	0,444	0,444					0,888

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 5 sisältyvät⁴⁹							
Henkilöresurssit	0	0					0
Muut hallintomenot	0	0					0
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 5 sisältyvät, välisumma	0	0					0

YHTEENSÄ	0,444	0,444					0,888
-----------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

Henkilöresursseja ja muita hallintomenoja koskeva määrärahatarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla pääosaston määrärahoilla ja/tai pääosastossa toteutettujen määrärahasiirtojen avulla sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka voidaan myöntää toimea hallinnoivalle pääosastolle vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

⁴⁹ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

3.2.3.2. Henkilöresurssien arvioitu tarve

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

	vuosi 2019	vuosi 2020	vuosi n+2	vuosi n+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
• Henkilöstötaulukkoon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)							
34 01 01 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)	3	3					
XX 01 01 02 (edustustot EU:n ulkopuolella)							
XX 01 05 01 (epäsuora tutkimustoiminta)							
10 01 05 01 (suora tutkimustoiminta)							
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)⁵⁰							
34 01 02 01 (AC, END, INT: katetaan kokonaismäärärahoista)	0	0					
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT ja JED: EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)							
XX 01 04 yy ⁵¹	- päätoimipaikassa						
	- EU:n ulkop. edustustoissa						
XX 01 05 02 (AC, END, INT – epäsuora tutkimustoiminta)							
10 01 05 02 (AC, END, INT – suora tutkimustoiminta)	0	0					
Muu budjettikohta (mikä?)							
YHTEENSÄ	3	3					

XX viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenetelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

⁵⁰ AC = sopimussuhteiset toimihenkilöt, AL = paikalliset toimihenkilöt, END = kansalliset asiantuntijat, INT = vuokrahenkilöstö, JED = nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

⁵¹ Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	Vuodesta 2019 alkaen vaaditaan kolme AD-virkamiestä vastaamaan täytäntöönpanolainsäädännön valmistelusta ja huolehtimaan asetuksen ja tarvittavien siihen liittyvien kysymysten tehokkaasta täytäntöönpanosta, seurannasta ja arvioinnista VECTO-välineen toiminnan sekä sertifiointiprosessin hallinnan osalta. Seuraavassa on kuvaus tehtävistä. 1. Asetuksen täytäntöönpanoon liittyvät tehtävät: a. Yksittäisten valmistajien CO₂-päästövähennystavoitteiden asettaminen ja hyvitysjärjestelmän suunnittelu tallettamista varten b. Talletus- ja lainausmenettelyjen organisointi, ohjaus ja valvonta c. Päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin liittyvän kannustinmekanismin organisointi ja valvonta d. Uudelleentarkastelumekanismin perustaminen ja toteuttaminen vuonna 2022 – esim. tavoitetasojen, hyvitysjärjestelmän, sovellettavien ylärajojen ja soveltamisalan laajentamisen uudelleentarkastelu e. Todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä koskevien tietojen keräämisen, julkaisemisen ja seurannan valvonta. Korjaavien toimenpiteiden yksilöinti ja valvonta tarvittaessa f. Käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden testauksessa saatujen tulosten seuranta ja analysointi. Korjausmekanismien yksilöinti ja valvonta tarvittaessa g. Vuotuinen ja monivuotinen vaatimustenmukaisuuden arviointi, johon sisältyy myös liikapäästömaksujen määrittäminen ja perintä. 2. Asetuksen seurantaan ja arviointiin liittyvät tehtävät. 3. VECTO-välineeseen liittyvät tehtävät: a. Välineen kehittäminen edelleen, jotta uudet innovatiiviset teknologiat voidaan ottaa käyttöön nopeutetulla menettelyllä b. VECTO:n liittyvän nopeutetun menettelyn hallinnointi, kun se on perustettu (samanlainen kuin kevyitä hyötyajoneuvoja koskeva ekoinnovaatiomenettely) c. VECTO-järjestelmän laajentaminen koskemaan linja-autoja, pienempiä kuorma-autoja, perävaunuja ja kuorma-autojen toteutettuja korimuotoja d. VECTO-välineen keskitetyn toiminnan hallinnointi verkkoalustalla, mikä voi olla tarpeen, jotta voidaan käsitellä monivaiheisia hyväksyntöjä (linja-autojen ja toteutetun korimuodon sertifiointit), asiakkaita koskevia tietoja (eri käyttöprofiilien mukaan räätälöityjen ajoneuvojen vertailusimulaatiot) ja riippumatonta testausta (tarkastustestisimulaatioiden toteutus) e. Sellaisten avustavien välineiden hallinta, joilla tuetaan VECTO-järjestelmää, kuten kaupallisten laskennallisen virtausdynamiikan (CFD) hyväksyntäprosessin hallinta tai
---	--

	CFD-vertailuvälineen kehittäminen komission toimesta f. Syvällisen asiantuntemuksen ja riittävän henkilöstön hankkiminen (varahenkilöstö mukaan lukien), jotta varmistetaan, että i. komissio voi käyttää VECTO-järjestelmää päivittäin ilman ulkopuolisia toimeksisaajia ii. kehittämiseen liittyvät tarjouspyynnöt voidaan esittää riittävän perusteellisesti ja yksityiskohtaisesti (esim. yksittäisten ohjelmamoduulien kuvaus toiminnallisella tasolla) siten, että ne ovat monenlaisten tarjouksentekijöiden ulottuvilla, mukaan lukien tarjoajat, joilla ei ole ennakkotietoja VECTO-välineestä. 4. Sertifiointiprosessiin liittyvät tehtävät a. Sen varmistaminen, että prosessia päivitetään tiheästi ja se sisältää CO₂-päästönormien asianmukaisen täytäntöönpanon edellyttämät ominaisuudet b. VECTO:n liittyvän nopeutetun menettelyn tukeminen uuden teknologian sisällyttämiseksi järjestelmään. Vaikka edellä 3 ja 4 kohdassa mainitut tehtävät liittyvät raportointia ja seurantaa koskevan asetuksen ja sertifiointiasetuksen täytäntöönpanoon, ne poikkeavat toisistaan ja täydentävät näillä aloilla tällä hetkellä työskentelevän henkilöstön tehtäviä. Kahta Euroopan ympäristökeskuksen entistä sopimussuhteista toimihenkilöä pyydettiin tukemaan raportointijärjestelmän täytäntöönpanoa sekä laadunvarmistus- ja laadunvalvontajärjestelmien valmistelua. Viimeksi mainitun osalta tarvitaan lisää henkilöstöä, joka tuntee hyvin VECTO-järjestelmän ja kykenee valmistelevaan sertifiointiasetuksen päivitystä.
Ulkopuolinen henkilöstö	Ei ole

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa

- ☒ Ehdotus/aloite on nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen mukainen.
- ☐ Ehdotus/aloite edellyttää monivuotisen rahoituskehyksen asianomaisen otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.

Selvitys rahoitussuunnitelmaan tarvittavista muutoksista, mainittava myös kyseeseen tulevat budjettikohdat ja määrät

[...]

- ☐ Ehdotus/aloite edellyttää joustovälineen varojen käyttöön ottamista tai monivuotisen rahoituskehyksen tarkistamista.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehyksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät

[...]

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja.
- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	vuosi n	vuosi n+1	vuosi n+2	vuosi n+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- ☒ Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- ☐ Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
 - ☐ vaikutukset omiin varoihin
 - ☐ vaikutukset sekalaisiin tuloihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ⁵²						
		vuosi n	vuosi n+1	vuosi n+2	vuosi n+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
Momentti ...								

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen sekalaisten tulojen tapauksessa:

Asetus on suunniteltu siten, että sen avulla varmistetaan, että kaikki valmistajat noudattavat sitä kaikilta osin. Näin ollen ei ole odotettavissa, että 8 artiklassa säädetyt liikapäästömaksut tuottaisivat tuloja. Jos kyseisen artiklan säännösten soveltamisesta kuitenkin kertyy tuloja, ne otetaan EU:n yleiseen talousarvioon. Ehdotukseen liittyvässä vaikutustenarvioinnissa esitetään useita vaihtoehtoja niiden liikapäästömaksujen suuruudelle, joita säännösten noudattamatta jättämisestä voi aiheutua.

Selvitys tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmästä

[...]

⁵² Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 25 prosentin osuus.