



Bryssel, 2. lokakuuta 2025
(OR. en)

13259/25

Toimielinten välinen asia:
2023/0134 (COD)

TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428

EHDOTUS

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	2. lokakuuta 2025
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Asia:	Muutettu ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI direktiivin 1999/62/EY, neuvoston direktiivin 1999/37/EY ja direktiivin (EU) 2019/520 muuttamisesta perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokan osalta ja tiettyjen säännösten selventämisestä ja yksinkertaistamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2025) 589 final.

Liite: COM(2025) 589 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**direktiivin 1999/62/EY, neuvoston direktiivin 1999/37/EY ja direktiivin (EU) 2019/520
muuttamisesta perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen
hiilidioksidipäästöluokan osalta ja tiettyjen säännösten selventämisestä ja
yksinkertaistamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Euroopan komission vuosien 2024–2029 poliittisissa suuntaviivoissa¹ ilmoitettiin, että komission on määrä esittää ehdotuksia Euroopan unionin lainsäädännön yksinkertaistamiseksi ja konsolidoimiseksi. Tiedonannossa yksinkertaisemmin ja nopeammin toimivasta EU:sta² todetaan, että lainsäädännön on oltava helppotajuista ja helposti sovellettavaa ja sisällöltään selkeää ja yksiselitteistä.

Tällä muutetulla muutosdirektiiviehdotuksella muutetaan tiettyjä direktiivin 1999/62/EY³ säännöksiä, joissa viitataan muuhun EU:n lainsäädäntöön, niiden selkeyttämiseksi, yksinkertaistamiseksi ja täsmentämiseksi.

Komissio hyväksyi alkuperäisen ehdotuksen muutosdirektiiviksi⁴, jäljempänä 'alkuperäinen ehdotus', 4. toukokuuta 2023. Alkuperäisen ehdotuksen tavoitteena oli vahvistaa säännöt, joiden perusteella perävaunujen vaikutus raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien hiilidioksidipäästöihin otetaan huomioon tiemaksujärjestelmissä, joissa maksut peritään erisuuruisina ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen perusteella. Lisäksi sillä muutettiin tiettyjä direktiivin säännöksiä, joissa viitataan muuhun EU:n lainsäädäntöön, niiden oikeudellisen selkeyden varmistamiseksi.

Direktiivillä 1999/62/EY säännellään tietullien ja käyttäjämaksujen määräämistä tieinfrastruktuurin käytölle. Direktiivi perustuu "saastuttaja maksaa" -periaatteeseen ja "käyttäjä maksaa" -periaatteeseen. "Saastuttaja maksaa" -periaate mahdollistaa tiemaksujen asettamisen ajoneuvojen ympäristötehokkuuden perusteella. Sen tavoitteena on ohjata ajoneuvokannan uudistamista siten, että tieliikenteen kielteiset ympäristövaikutukset lievenevät.

Direktiivillä (EU) 2022/362⁵ muutettiin direktiiviä 1999/62/EY muun muassa mahdollistamalla ajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin perustuvat tiemaksut. Tämän järjestelmän avulla tieliikenneala voi edistää EU:n ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista. Direktiivi sisältää siksi useita viittauksia raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä sääntelevään EU:n lainsäädäntöön. Tätä säännellään EU:ssa erityisesti hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille annetussa

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_fi?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_fi.pdf.

² Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle *Yksinkertaisemmin ja nopeammin toimiva EU: tiedonanto lainsäädännön täytäntöönpanosta ja yksinkertaistamisesta*, COM(2025) 47 final.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä (EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI direktiivin 1999/62/EY, neuvoston direktiivin 1999/37/EY ja direktiivin (EU) 2019/520 muuttamisesta perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokan osalta.

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/362, annettu 24 päivänä helmikuuta 2022, verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä koskevien direktiivien 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 muuttamisesta (EUVL L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

asetuksessa (EU) 2019/1242⁶ ja raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen osalta komission asetuksessa (EU) 2017/2400⁷.

Alkuperäisen ehdotuksen hyväksymisen jälkeen näihin asetuksiin hiljattain tehdyt muutokset vaikuttivat direktiivin 1999/62/EY säännöksiin, joissa viitataan kyseisiin asetuksiin. Tämä heikensi säännösten oikeudellista selkeyttä sekä lisäsi täytäntöönpanoon liittyviä ja hallinnollisia esteitä. Lisäksi eräät direktiivin 1999/62/EY säännökset vanhentuivat kyseisten asetusten muuttamisen jälkeen.

Asetuksella (EU) 2024/1610⁸ muutettiin asetusta (EU) 2019/1242. Tärkeimpiä muutoksia olivat uusien, vuoteen 2040 ulottuvien hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden asettaminen ja asetuksen soveltamisalan laajentaminen koskemaan uusia ajoneuvoryhmiä. Lisäksi tämän asetuksen alkuperäistä rakennetta muutettiin siten, että joistain direktiivin 1999/62/EY ja alkuperäisen ehdotuksen sisältämistä ristiviittauksista asetukseen tuli vanhentuneita. Komission asetuksella (EU) 2022/1379⁹ muutettiin komission asetusta (EU) 2017/2400. Muutoksilla muutettiin muun muassa uusien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ilmoittamiseen käytettävän asiakkaan tiedotuslomakkeen rakennetta.

Tässä muutetussa ehdotuksessa säilytetään alkuperäisen ehdotuksen tavoitteet (erityisesti perävaunujen vaikutuksen osalta). Lisäksi ehdotuksella pyritään ensinnäkin mukauttamaan direktiivin 1999/62/EY viittauksia mainittuihin asetuksiin kyseisten säännösten oikeudellisen selkeyden lisäämiseksi. Toiseksi sillä pyritään varmistamaan, että asetukseen (EU) 2019/1242 tehtävien, direktiivissä 1999/62/EY huomioon otettujen muutosten, kuten uusien ajoneuvojen alaryhmien lisäämisen, täytäntöönpanolle annetaan riittävästi aikaa.¹⁰ Kolmanneksi ehdotus sisältää kohdennettuja säännöksiä siitä, miten tiettyjä kyseisten asetusten soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoja käsitellään tapauksissa, jotka voisivat johtaa direktiivin 1999/62/EY mukaiseen epäselvään tulkintaan. Näillä säännöksillä pyritään varmistamaan yhdenmukainen toimintatapa kaikkialla EU:ssa.

Tämä ehdotus esitetään vuoden kuluttua asetuksen (EU) 2024/1610 antamisesta, ja sen tarkoitus on selvittää, miten kyseisellä asetuksella aikaansaadut muutokset olisi pantava täytäntöön direktiivissä 1999/62/EY. Tahattomat muutokset päästövähennyspolkuun, joka

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Komission asetusta (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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2024/1610, annettu 14 päivänä toukokuuta 2024, asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁹ Komission asetusta (EU) 2022/1379, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2022, asetuksen (EU) 2017/2400 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen ja raskaiden linja-autojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisestä sekä sähköajoneuvojen ja muiden uusien teknologien ratkaisujen ottamisesta huomioon (EUVL L 212, 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁰ Ks. direktiivin (EU) 2022/362 johdanto-osan 29 kappale.

määrittää ajoneuvojen jaottelua hiilidioksidipäästöluokkiin, tulevat voimaan 1. heinäkuuta 2026.¹¹

Tällä ehdotuksella yksinkertaistetaan myös direktiiviä 1999/62/EY poistamalla säännökset, jotka mahdollistavat direktiivin soveltamisalan laajentamisen koskemaan ajoneuvoryhmiä, jotka kuuluvat jo asetuksen (EU) 2017/2400, mutta eivät vielä asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan. Näiden kahden asetuksen soveltamisalat olivat alun perin erilaiset. Asetuksella (EU) 2024/1610 laajennettiin kuitenkin asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaa siten, että se vastaa nyt asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaa. Direktiivin 1999/62/EY säännökset, jotka mahdollistivat näiden kahden asetuksen soveltamisalan yhdenmukaistamisen, ovat vanhentuneet ja ne voidaan poistaa.

Samasta syystä komissio aikoo kumota komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2023/2698¹², kun ajoneuvojen alaryhmien 1, 2, 3, 11, 12 ja 16 CO₂-vertailupäästöt julkaistaan asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä. Kyseisen täytäntöönpanopäätöksen soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvojen alaryhmät kuuluvat nyt asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan, ja kyseisten ajoneuvojen alaryhmien CO₂-vertailupäästöt on tarkoitus julkaista tuon asetuksen mukaisesti. Direktiivissä 1999/62/EY todetaan jo, että kun CO₂-vertailupäästöt on julkaistu asetuksen (EU) 2019/1242 mukaisesti, olisi käytettävä näitä arvoja – ei niitä, jotka on julkaistu direktiivin 1999/62/EY mukaisesti.

Tällä ehdotuksella edistetään EU:n korkealaatuisen ja johdonmukaisen lainsäädännön ylläpitoa koskevan tavoitteen saavuttamista. Ehdotuksella lisätään oikeudellista selkeyttä ja varmuutta ja annetaan kansallisille viranomaisille ja yrityksille paremmat eväät ymmärtää oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan.

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

Ehdotuksella pyritään mukauttamaan direktiivin 1999/62/EY säännöksiä, joiden sisältämät viittaukset muihin asetuksiin ovat muuttuneet epäselviksi kyseisten asetusten muuttamisen jälkeen. Lisäksi sillä pyritään poistamaan eräitä muita vanhentuneita säännöksiä. Ehdotetut muutokset ovat (yhdessä alkuperäiseen ehdotukseen sisältyvien muutosten kanssa) yhdenmukaisia direktiivin (EU) 2022/362 nojalla hyväksytyjen toimenpiteiden sisällön kanssa.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tämä ehdotus koskee direktiivin 1999/62/EY viittauksia asetukseen (EU) 2019/1242 ja komission asetukseen (EU) 2022/1379. Ristiviittausten johdonmukaisuus on varmistettava ottaen huomioon aiemmat ja (mahdollisuuksien mukaan) tulevat muutokset kyseisiin asetuksiin.

¹¹ Ks. jäljempänä 2 artiklan 1 kohdan 37 alakohtaa koskeva yksityiskohtainen selvitys.

¹² Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2023/2698, annettu 4 päivänä joulukuuta 2023, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY mukaisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan kuulumattomien raskaiden hyötyajoneuvojen ryhmien CO₂-vertailupäästöjen määrittelystä (EUVL L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Direktiivin 1999/62/EY oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 ja 113 artikla. Tämä ehdotus koskee tiemaksujen määräämistä ajoneuvoille, ja tähän alaan sovelletaan SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohtaa. Tämän ehdotuksen oikeusperustana on näin ollen SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohta.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

SEUT-sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä. Vain EU voi kuitenkin mukauttaa voimassa olevia EU:n sääntöjä. Tämä koskee direktiivissä 1999/62/EY olevien muihin EU:n säädöksiin liittyvien viittausten mukauttamista.

- **Suhteellisuusperiaate**

Tämä ehdotus korjaisi EU:n säädösten väliset epä johdonmukaisuudet. Näin ollen se ei ylittäisi sitä, mikä on välttämätöntä perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi.

- **Toimintatavan valinta**

Muutettava säädös on direktiivi, joten muutossäädöksen olisi oltava samanmuotoinen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Voimassa olevan lainsäädännön jälkiarviointit tai toimivuustarkastukset**

Tällä ehdotuksella parannetaan EU:n säädöksen oikeudellisen tekstin laatua säilyttäen samalla sen alkuperäinen merkitys. Sen vuoksi jälkiarviointi ei ole tarpeen.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Komissio on säännöllisesti yhteydessä jäsenvaltioiden tietullioperaattoreihin ja tietullipalvelujen tarjoajiin. Virheelliset ristiviittaukset johtavat tosiasiallisiin haasteisiin, joista käydään keskustelua näiden sidosryhmien kanssa. Komissio on tukenut sidosryhmiä direktiivin täytäntöönpanossa.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Komission tämän ehdotuksen valmistelua koskevassa analyysissä otetaan huomioon sidosryhmiltä ja kansallisilta asiantuntijoilta saadut tiedot.

- **Vaikutustenarviointi**

Tämä ehdotus parantaisi EU:n säädöstekstin laatua ja johdonmukaisuutta muiden EU:n säädösten kanssa, mutta se ei muuttaisi toimintapolitiikkaa. Tästä syystä vaikutustenarviointia ei tarvita.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Tällä ehdotuksella autettaisiin saavuttamaan sääntelyn toimivuutta koskevat tavoitteet, sillä se yksinkertaistaisi direktiivin tekstiä ja parantaisi sen oikeudellista selkeyttä. Tämä hyödyttäisi tieliikenneyrityksiä (jotka ovat pääasiassa mikroyrityksiä ja pk-yrityksiä) selventämällä, milloin ja mitkä ajoneuvot ovat oikeutettuja edullisempiin tietullimaksuihin.

- **Perusoikeudet**

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

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Tämä ehdotus parantaisi EU:n säädöstekstiä muuttamatta toimintapolitiikkaa. Ehdotuksella ei siis ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

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

Direktiiviin 1999/62/EY sisältyy jäsenvaltioille asetettavia erityisiä raportointivaatimuksia, jotka koskevat infrastruktuuri- tai käyttäjämaksujen porrastamista ajoneuvojen ympäristötehokkuuden mukaan.

Muutetulla ehdotuksella parannetaan EU:n säädöstekstin laatua, jotta se olisi yksinkertaisempi, selkeämpi ja tarkempi. Siksi ehdotusta varten ei tarvitse laatia täytäntöönpanosuunnitelmaa eikä sen täytäntöönpanoa tarvitse seurata tai arvioida.

Ehdotuksessa ehdotetaan uutta säännöstä, jonka nojalla valmistajat voivat määrittää kaksipolttoaineajoneuvojen hiilidioksidipäästöt, jos ajoneuvot on valmistettu ennen kuin kyseinen teknologia sisällytettiin asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan. Käyttöön otetaan uusi raportointijärjestely asetuksessa (EU) 2017/2400 säädetyn simulointivälineen käytön valvomiseksi silloin, kun simulointivälinettä käytetään muihin kuin kyseisessä asetuksessa säädettyihin tarkoituksiin. Simulointiväline on avoimen lähdekoodin väline ja sitä voitaisiin käyttää laittomasti.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Jäsenvaltioiden on saatettava mukautetut oikeudelliset viittaukset osaksi kansallista lainsäädäntöään siltä osin kuin viitatus säädökset on jo sisällytetty niiden kansalliseen lainsäädäntöön.¹³ Ilmoituksiin täytäntöönpanotoimenpiteistä on liitettävä yksi tai useampi asiakirja, joista käy ilmi direktiivin 1999/62/EY muutettujen osien ja kansallisen lainsäädännön vastaavien osien suhde.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Alkuperäiseen ehdotukseen tehdyt muutokset selitetään alla.

1 artiklan 1 kohta: Ehdotuksen 2 artikla – Määritelmät

2 artiklan 1 kohdan 28 alakohta: 'hiilidioksidipäästöjen' määritelmä

Määritelmän oikeudellista selkeyttä olisi parannettava, koska viittaus asetukseen (EU) 2017/2400 on virheellinen. Alkuperäisessä ehdotuksessa tätä määritelmää ei muutettu.

¹³ Jotkin jäsenvaltiot noudattivat kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevia velvoitteita sisällyttämällä kansalliseen lainsäädäntöönsä viittauksia EU:n lainsäädäntöön. Sen vuoksi on mahdollista, että kyseisten jäsenvaltioiden ei välttämättä tarvitse mukauttaa kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöään. Niiden olisi kuitenkin ilmoitettava komissiolle, jos näin todella on.

Asetuksessa (EU) 2017/2400 määritellään asiakkaan tiedotuslomakkeen rakenne. Asiakkaan tiedotuslomake on valmistajien tuottama asiakirja, jossa osoitetaan uusien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt. Alun perin ajoneuvon hiilidioksidipäästöt ilmoitettiin asiakkaan tiedotuslomakkeen kohdassa 2.3. Asetuksen (EU) 2022/1379 antamisen myötä nämä tiedot ilmoitetaan nyt asiakkaan tiedotuslomakkeen kohdassa 2.6. Asiakkaan tiedotuslomakkeen uuden rakenteen katsotaan olevan vakaa tulevia muutoksia silmällä pitäen.

Lisäksi direktiivissä 1999/62/EY otetaan huomioon se, että asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisala on laajennettu koskemaan myös linja-autoja asetuksen (EU) 2024/1610 antamisen myötä. Siksi määritelmässä olisi selvennettävä, että raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt (gCO₂/t-km) ilmoitetaan asiakkaan tiedotuslomakkeen kohdassa 2.6.1 ja linja-autojen hiilidioksidipäästöt (gCO₂/p-km) asiakkaan tiedotuslomakkeen kohdassa 2.6.4.

Raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjen määritelmää muutetaan siten, että se viittaa asiakkaan tiedotuslomakkeen oikeisiin kenttiin.

2 artiklan 1 kohdan 30 alakohta: 'vähäpäästöisen ajoneuvon' määritelmä

Alkuperäisessä ehdotuksessa muutettiin tätä määritelmää, mutta ehdotus vanhentui asetuksen (EU) 2024/1610 antamisen myötä.

Tätä määritelmää olisi yksinkertaistettava. Seuraava selitys koskee seuraavia direktiivin säännöksiä: 2 artiklan 1 kohdan 30 alakohdan b alakohta ja 38 alakohdan b alakohta, 7 g a artiklan 1 kohdan kolmas alakohta ja 7 g a artiklan 7 kohta. Näiden säännösten yksityiskohtaisessa selvityksessä viitataan tähän jaksoon.

Direktiivi 1999/62/EY sisältää säännöksiä sen soveltamisalan laajentamisesta koskemaan uusia ajoneuvoryhmiä, jotka eivät vielä kuulu asetuksen (EU) 2019/1242 mutta kuuluvat jo asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan. Asetus (EU) 2019/1242 kattoikin alun perin vain osan asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan kuuluvista ajoneuvoryhmistä.¹⁴

Direktiivillä 1999/62/EY mahdollistettiin muiden ajoneuvoryhmien sisällyttäminen direktiivin soveltamisalaan heti, kun kyseisiin ajoneuvoryhmiin kuuluvien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevat tiedot ovat saatavilla.¹⁵ Syynä on se, että asetuksen (EU) 2019/1242 antamisajankohtana ei ollut tiedossa, milloin sen soveltamisalaa laajennettaisiin muihin ajoneuvoryhmiin.

¹⁴ Asetuksen (EU) 2019/1242 alkuperäiseen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon alaryhmän (ajoneuvojen alaryhmät 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH) osuus raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöistä on noin 73 prosenttia. Asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvoryhmien osuus raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöistä on 98 prosenttia. Loput kaksi prosenttia syntyvät ajoneuvoista, joita ei voida sisällyttää asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan. Ks. tältä osin asiakirjan SWD(2023)88 liitteessä 8 olevan 2 osan 17.3 kohta. Asiakirja on asetuksen (EU) 2024/1610 antamiseen johtaneen ehdotuksen liitteenä oleva vaikutustenarviointi.

¹⁵ Direktiivin 1999/62/EY soveltamisalan laajentamiseksi olisi julkaistava 7 g a artiklan 7 kohdan mukainen täytäntöönpanosäädös. Hyväksymisen jälkeen 7 g a artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa säädetään, että asianomaisiin ajoneuvoryhmiin kuuluvat ajoneuvot voidaan sijoittaa hiilidioksidipäästöluokkaan 4 (vähäpäästöiset ajoneuvot). Näitä ajoneuvoja ei kuitenkaan voida sijoittaa luokkiin 2 ja 3, koska jako näihin luokkiin perustuu niiden ajoneuvojen alaryhmien päästövähennyspolkuun, jotka edellyttävät, että kyseisiä ajoneuvoryhmiä koskevat hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet vahvistetaan asetuksessa (EU) 2019/1242.

Asetuksella (EU) 2024/1610 muutettiin asetusta (EU) 2019/1242 kaikkien asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvoryhmien sisällyttämiseksi siihen. Näin ollen direktiivin 1999/62/EY säännökset, jotka mahdollistavat sen soveltamisalan laajentamisen näiden kahden asetuksen soveltamisalan yhdenmukaistamiseksi, ovat vanhentuneet. Kyseiset säännökset olisi poistettava direktiivin tekstin yksinkertaistamiseksi ja selventämiseksi.

Siksi 'vähäpäästöisen ajoneuvon' määritelmän b alakohta poistetaan.

2 artiklan 1 kohdan 35 alakohta: 'ajoneuvoryhmän' määritelmä

Määritelmän oikeudellista selkeyttä olisi parannettava. Alkuperäisessä ehdotuksessa tätä määritelmää ei muutettu, mutta sitä on nyt muutettava, koska viittaus asetuksen (EU) 2017/2400 liitteessä I olevaan taulukkoon 1 on virheellinen.

Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteessä I olevassa taulukossa 1 määritellään raskaiden kuorma-autojen ajoneuvoryhmät. Asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaa laajennettiin kuitenkin kattamaan myös asetuksen (EU) 2017/2400 liitteessä I olevissa taulukoissa 2–6 määritellyt ajoneuvojen alaryhmät (esim. keskiraskaat kuorma-autot ja linja-autot). Lisäksi asetuksessa (EU) 2017/2400 määritellään ajoneuvoryhmät sen 4 artiklan ensimmäisessä alakohdassa, jossa viitataan kyseisiin taulukoihin ja jossa otetaan huomioon myös kyseisen asetuksen liitteiden tulevat muutokset.

Ajoneuvoryhmän määritelmää mukautetaan siten, että siinä viitataan asetuksen (EU) 2017/2400 4 artiklan ensimmäiseen alakohtaan.

2 artiklan 1 kohdan 37 alakohta: 'päästövähennyspolun' määritelmä

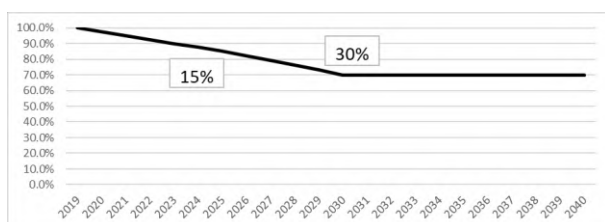
Määritelmän oikeudellista selkeyttä olisi parannettava ja sen alkuperäinen merkitys olisi säilytettävä. Alkuperäisessä ehdotuksessa muutettiin tätä määritelmää, mutta siinä ei huomioitu kaikkia asetuksen (EU) 2024/1610 antamisen myötä tapahtuneita muutoksia. Tietoja muutetaan seuraavassa kuvatulla tavalla.

- Viimeinen virke on itsenäinen normatiivinen säännös, joka koskee mahdollisia mukautuksia CO₂-vertailupäästöihin. Tällaiset mukautukset perustuvat asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 2 kohdan nojalla annettuihin säädöksiin. Tätä normatiivista säännöstä ei pitäisi sisällyttää määritelmään, joten se siirretään 7 g a artiklan 1 kohtaan¹⁶.
- Määritelmässä kuvataan matemaattinen kaava, joten sitä on vaikea ymmärtää ilman yksityiskohtaista tietoa asetuksesta (EU) 2019/1242 ja sen liitteistä. Kun asetus (EU) 2024/1610 annettiin, sama kaava sisällytettiin asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevaan 5.1.2.1 kohtaan. Lisäksi kaava kattaa linja-autojen päästövähennyspolut. Linja-autoja ei ole huomioitu direktiivissä 1999/62/EY olevassa nykyisessä määritelmässä, vaikka direktiivin soveltamisala laajennetaan kattamaan kyseiset ajoneuvot. Asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevaa kaavaa pidetään vakaana, kun otetaan huomioon kyseiseen asetukseen tulevaisuudessa tehtävät muutokset. Siksi määritelmässä viitataan nyt kyseiseen kaavaan.
- Päästövähennyspolun muoto muuttui asetuksen (EU) 2024/1610 antamisen myötä asetuksen (EU) 2019/1242 määritelmässä olevien viittausten vuoksi ja ilman

¹⁶ Ks. myös 7 g a artiklan 1 kohdan selitys.

toimintapoliittisiin näkökohtiin perustuvaa nimenomaista päätöstä. Näin ollen hiilidioksidipäästöluokkien 2 ja 3 kynnysarvot ovat tiukentuneet, ja kyseisiin luokkiin voidaan hyväksyä pienempi määrä perinteisiä ajoneuvoja.

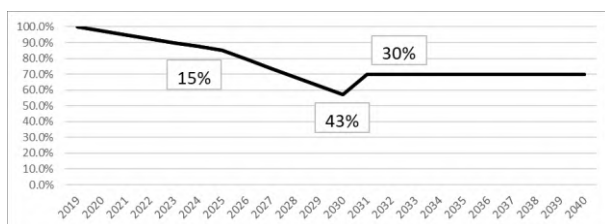
Ensiksi selitetään päästövähennyspolun tarkoitus. Päästövähennyspolku määrittää ajoneuvojen luokittelun kynnysarvot hiilidioksidipäästöluokkiin 2 ja 3 siten, että ne pienenevät ajan myötä. Hiilidioksidipäästöluokkien 2 ja 3 tarkoituksena on kannustaa parantamaan fossiilisia polttoaineita käyttävien perinteisten ajoneuvojen tehokkuutta. Jäljempänä esitetään direktiivissä (EU) 2022/362 hyväksytyn päästövähennyspolun muoto ajoneuvojen alaryhmille 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH, jäljempänä 'alkuperäiset ajoneuvojen alaryhmät'. Vuoteen 2030 asti päästövähennyspolun määritelmällä tarkoitetaan asetuksessa (EU) 2019/1242 vahvistettua hiilidioksidipäästöjen vähennyskerrointa ($R-ET_Y$). $R-ET_Y$ puolestaan riippuu vuosille 2015 ja 2030 asetetuista hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteista, jotka vahvistetaan kyseisessä asetuksessa. Vuonna 2031 ja sitä seuraavina vuosina päästövähennyspolku määritellään lineaarisesti tasolle, joka vastaa 30 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitetta. Tämä lineaarisuus heijastaa perinteisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen tehokkuuden paranemista.



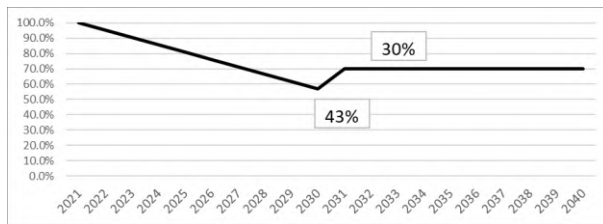
Asetuksella (EU) 2024/1610 nostettiin vuoden 2030 hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite 30 prosentista 43 prosenttiin. Tämä muutos edellyttää valmistajia lisäämään päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa. Sama tavoite vaikuttaa kuitenkin myös tämän direktiivin päästövähennyspolkuun ja vastaaviin hiilidioksidipäästöluokkien 2 ja 3 kynnysarvoihin, jotka koskevat yksinomaan perinteisiä ajoneuvoja.

Päästövähennyspolun uudessa muodossa, eli sellaisena kuin se on tällä hetkellä voimassa, on jyrkempi kaltevuus ja siten tiukemmat kynnysarvot hiilidioksidipäästöluokille 2 ja 3 vuoteen 2030 asti. Vuonna 2031 ja sitä seuraavina vuosina päästövähennyspolku pysyy lineaarisella tasolla, joka vastaa 30 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitetta.

Tavoite vaikuttaa alkuperäisten ajoneuvojen alaryhmien päästövähennyspolkuun raportointikausien 2026 ja 2030 välillä, kuten jäljempänä esitetään. Näin ollen se vaikuttaa kyseisiin ajoneuvojen alaryhmiin kuuluvien ajoneuvojen luokitteluun raportointikauden 2026 alusta eli 1. heinäkuuta 2026 alkaen.



Niiden ajoneuvojen alaryhmien osalta, joiden vertailukausi on 2021 (eli ajoneuvojen alaryhmät 1, 2, 3, 11, 12 ja 16), kehityspolku vaikuttaa sen alusta vuoteen 2030 asti, kuten alla olevassa kuvassa esitetään.¹⁷ Kyseisiin ajoneuvojen alaryhmiin kuuluvien ajoneuvojen luokitteluun kohdistuu vaikutuksia siitä alkaen, kun direktiivin 1999/62/EY soveltamisala laajennetaan kattamaan kyseiset ajoneuvojen alaryhmät.¹⁸



Määritelmää muutetaan näin ollen päästövähennyspolun alkuperäisen muodon palauttamiseksi, kuten edellä olevassa ensimmäisessä kuvassa esitetään, selventämällä sekä vuoden 2030 hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite että kehityspolun lineaarisuus vuoden 2030 jälkeen.

2 artiklan 1 kohdan 38 alakohta: 'ajoneuvoryhmän CO₂-vertailupäästöjen' määritelmä

Tätä määritelmää voidaan yksinkertaistaa, ja sen oikeudellista selkeyttä olisi parannettava. Alkuperäisessä ehdotuksessa muutettiin tätä määritelmää, mutta ehdotus vanhentui asetuksen (EU) 2024/1610 antamisen myötä. Ajoneuvoryhmän CO₂-vertailupäästöjen määritelmää muutetaan alla kuvatulla tavalla.

Ensinnäkin 2 artiklan 1 kohdan 38 alakohdan a alakohtaa yksinkertaistetaan viittaamalla asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 1 kohdassa vahvistettuun CO₂-vertailupäästöjen määritelmään. Nämä kaksi määritelmää vastaavat toisiaan, koska molemmat viittaavat asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevaan 3 kohtaan. Tällä muutoksella tämän määritelmän sanamuoto mukautetaan kaikkien muiden direktiivin 1999/62/EY määritelmien sanamuotoon, jossa viitataan asetukseen (EU) 2019/1242.

Toiseksi 2 artiklan 1 kohdan 38 alakohdan b alakohta on vanhentunut edellä vähäpäästöisen ajoneuvon määritelmää koskevassa selvityksessä esitetyistä syistä. Tämän vuoksi määritelmän b alakohta poistetaan tämän säännöksen yksinkertaistamiseksi.

1 artiklan 2 kohta: 7 g a artikla – Raskaiden ajoneuvojen maksujen porrastaminen

7 g a artiklan 1 kohdan toinen, kolmas ja neljäs alakohta: velvoite porrastaa maksuja hiilidioksidipäästöjen perusteella

Tätä säännöstä olisi yksinkertaistettava, jotta kansalliset viranomaiset ja yritykset ymmärtäisivät selvästi oikeutensa ja velvollisuutensa. Lisäksi sen täytäntöönpanolle olisi asetettava riittävä määräaika. Alkuperäiseen ehdotukseen sisältyi muutos, jolla yksinkertaistettiin tätä määritelmää, mutta siinä ei anneta kansallisille viranomaisille ja yrityksille selkeää aikataulua asetuksen (EU) 2024/1610 antamisen myötä toteutettavien muutosten täytäntöönpanoon.

¹⁷ Ajoneuvojen alaryhmien 1, 2, 3, 11, 12 ja 16 päästövähennyspolun uusi muoto poikkeaa alkuperäisten alaryhmien päästövähennyspolun muodosta, koska alkuperäisille alaryhmille on asetettu hiilidioksidipäästöjen vähentämisen välitavoite vuodelle 2025.

¹⁸ Ks. jäljempänä 7 g a artiklan 1 kohdan selitys soveltamisalan laajentamisen ajankohdasta.

Tämän jakson ymmärtämiseksi olisi ensin selvennettävä nykyisen 7 g a artiklan 1 kohdan nykyistä rakennetta toisesta neljanteen alakohtaan:

- 7 g a artiklan 1 kohdan toinen alakohta koskee asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvojen alaryhmiä;
- 7 g a artiklan 1 kohdan kolmas alakohta koskee direktiivin 1999/62/EY soveltamisalan laajentamista ajoneuvoryhmiin, jotka kuuluivat jo asetuksen (EU) 2017/2400 mutta eivät vielä asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan; sekä
- 7 g a artiklan 1 kohdan neljäs alakohta koskee direktiivin 1999/62/EY soveltamisalan laajentamista uusiin ajoneuvojen alaryhmiin sen jälkeen, kun ne on sisällytetty asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan.

Syyt 7 g a artiklan 1 kohdan toisen, kolmannen ja neljännen alakohdan muuttamiseen ovat seuraavat:

- Kaikissa kolmessa alakohdassa viitataan asetuksen (EU) 2019/1242 2 artiklan 1 kohtaan kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen alaryhmien yksilöimiseksi. Asetuksella (EU) 1242/1610 kuitenkin muutettiin kyseisen asetuksen rakennetta siten, että asetuksen soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvojen alaryhmiä ei enää vahvisteta 2 artiklan 1 kohdassa vaan liitteessä I olevassa 1 kohdassa. Viittaukset kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 kohtaan ovat näin ollen virheellisiä.
- 7 g a artiklan 1 kohdan kolmas alakohta vanhentui edellä vähäpäästöisen ajoneuvon määritelmää koskevassa selityksessä esitetyistä syistä.
- 7 g a artiklan 1 kohta ei kata asetuksen (EU) 2019/2142 11 artiklan 2 kohdan mukaisia CO₂-vertailupäästöihin tehtäviä mukautuksia, vaan ne katetaan päästövähennyspolun määritelmän viimeisessä virkkeessä. Kuten edellä päästövähennyspolun määritelmää koskevassa jaksossa selitettiin, kyseinen säännös on kuitenkin itsenäinen normatiivinen säännös eikä määritelmä, joten se olisi sisällytettävä 7 g a artiklan 1 kohtaan.
- Lisäksi CO₂-vertailupäästöjen mukautusten täytäntöönpano-aika on riittämätön. Mukautuksia sovelletaan direktiivin 1999/62/EY mukaisesti raportointikausilla, jotka alkavat kyseisten delegoitujen säädösten soveltamispäivän jälkeen. Täytäntöönpano-aikaa ei kuitenkaan ole, jos kyseinen säädös hyväksytään vain vähän ennen raportointikauden alkua.
- 7 g a artiklan 1 kohdan neljäs alakohta on virheellinen, kun siinä viitataan ajankohtaan, jolloin asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaa laajennetaan uusiin ajoneuvojen alaryhmiin. Säännöksessä todetaan erityisesti, että tiemaksujen porrastusta sovelletaan uusiin ajoneuvojen alaryhmiin, kun sellaisten ajoneuvojen alaryhmien päästövähennyspolut, jotka eivät vielä kuulu asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan, tulevat voimaan EU:n säädöksen mukaisesti. EU:ssa ei kuitenkaan ole säädöstä, joka astuisi voimaan ja asettaisi ajoneuvoryhmän päästövähennyspolkujen arvot. Sen sijaan ajoneuvoryhmän päästövähennyspolku lasketaan direktiivin 2 artiklan 1 kohdan 37 alakohdassa esitetyssä määritelmässä jo esitettyjen kaavojen perusteella. Ajoneuvojen alaryhmien päästövähennyspolku on kyseessä olevan alaryhmän hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteen (vahvistetaan asetuksen (EU) 2019/1242 3 a artiklassa ja liitteessä I olevassa 4.3 kohdassa) ja saman alaryhmän CO₂-vertailupäästöjen (julkaistu asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1

kohdan mukaisessa säädöksessä kyseisen ajoneuvojen alaryhmän vertailukautta seuraavana vuonna) tulo.¹⁹ Ajoneuvon alaryhmän päästövähennyspolku voidaan näin ollen laskea, kun kyseisen ajoneuvon alaryhmän CO₂-vertailupäästöt julkaistaan. Siksi 7 g a artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa säädetty määräaika uusien ajoneuvojen alaryhmiin laajentamiselle liittyy kyseisten ajoneuvojen alaryhmien CO₂-vertailupäästöjen julkaisemiseen asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1 kohdan mukaisessa säädöksessä.

- Samassa alakohdassa ei aseteta määräaikaa direktiivin 1999/62/EY soveltamisalan laajentamiselle uusiin ajoneuvojen alaryhmiin. Asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1 kohdan nojalla annetut säädökset tulevat voimaan päivänä, jona ilmoitukset lähetetään osoitteisiin. Näihin ajoneuvojen alaryhmiin kuuluvien ajoneuvojen luokittelu hiilidioksidipäästöluokkiin edellyttää kuitenkin tietullijärjestelmien tietoteknisten järjestelmien kehittämistä, kansallisten viranomaisten ja tietullipalvelujen tarjoajien välistä koordinointia sekä tienkäyttäjien oikeuksia koskevaa viestintää tienkäyttäjien kanssa. Työ kestää noin kuusi kuukautta.

Näistä syistä 7 g a artiklan 1 kohdan toista, kolmatta ja neljättä alakohtaa muutetaan seuraavasti.

- Mainittuja kolmea alakohtaa yksinkertaistetaan
 - oikaisemalla viittaukset asetukseen (EU) 2019/1242: sen sijaan, että viitataan asetuksen (EU) 2019/1242 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohtaan, käytetään ilmaisua 'asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvojen alaryhmät';
 - poistamalla kolmas alakohta, joka on nyt vanhentunut. Samasta syystä poistetaan myös alkuperäisen ehdotuksen alakohta, joka koskee hiilidioksidipäästöluokkien 1, 4 ja 5 porrastusta;
 - yhdistämällä nykyinen toinen ja neljäs alakohta, koska molemmat koskevat sitä, miten asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvojen alaryhmät sisällytetään infrastruktuurimaksujen porrastukseen 7 g a artiklan mukaisesti.
- Lisätään uusi alakohta, jotta voidaan siirtää päästövähennyspolun määritelmästä tähän artiklaan säännös, joka koskee CO₂-vertailupäästöjen mukautuksia.
- Asetukseen (EU) 2019/1242 tehtävien, direktiivissä 1999/62/EY huomioon otettujen muutosten täytäntöönpanoajankohdan selventämiseksi tehdään seuraavat muutokset:
 - Olisi selvennettävä ajankohtaa, jolloin soveltamisalaa on laajennettava uusiin ajoneuvojen alaryhmiin (ottaen huomioon asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalan laajentaminen). Laajentaminen koskee kaikkia ajoneuvoryhmiä, joiden vertailukausi ei ole 2019 (ks. alaviite 19). Viittaukset päästövähennyspolkujen voimaantuloon poistetaan. Kuten edellä todetaan, ajankohta, josta alkaen porrastusta olisi sovellettava, liittyy kyseisen ajoneuvon alaryhmän CO₂-vertailupäästöjen julkaisemiseen asetuksen (EU) 2019/1242 11

¹⁹ Kyseisen säädöksen julkaisemisen ajankohta puolestaan riippuu ryhmän vertailukaudesta, joka vahvistetaan asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevassa 3.2 kohdassa. Kyseisen asetuksen alun perin kattamien ajoneuvojen alaryhmien (ajoneuvojen alaryhmät 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH) vertailukausi oli vuosi 2019. Ajoneuvojen alaryhmien 1, 2, 3, 11, 12 ja 16 vertailukausi on vuosi 2021. Kaikkien muiden alaryhmien vertailukausi on vuosi 2025.

artiklan 1 kohdan mukaisesti. Siksi 7 g a artiklan 1 kohdassa viitataan myös kyseisten säädösten julkaisemiseen.

- Asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytyjen CO₂-vertailupäästöjen julkaisupäivän jälkeen annetaan kuusi kuukautta täytäntöönpanoaikaa. Alkuperäisten ajoneuvojen alaryhmien CO₂-vertailupäästöt on jo julkaistu, joten kyseisten alaryhmien soveltamispäivä 13. toukokuuta 2023 on nimenomaisesti vahvistettu.²⁰
- Kuuden kuukauden täytäntöönpanokausi on voimassa, jos asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 2 kohtaan perustuvia CO₂-vertailupäästöjä on mukautettava. Näiden mukautusten soveltamispäiväksi määritetään niiden julkaisemista seuraavan kuudennen kuukauden ensimmäinen päivä, jotta voidaan varmistaa, että samankaltaisia ajoneuvoja kohdellaan samalla tavalla jäsenvaltiosta riippumatta, ja välttää kilpailun vääristyminen samankaltaisia ajoneuvoja omistavien liikenteenharjoittajien välillä.

Koska on määrä antaa asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 2 kohdan mukainen säädös, jota tullaan soveltamaan raportointikaudesta 2025 alkaen alkuperäisten ajoneuvojen alaryhmien osalta, ja koska on mahdollista, että kuuden kuukauden määräaika umpeutuu tämän ehdotuksen hyväksymisajankohdan aikoihin, kyseisiä ajoneuvojen alaryhmiä koskeva soveltamispäivä voi tulla liian pian tai olla epäselvä. Jotta varmistettaisiin, että kyseisiä ajoneuvojen alaryhmiä koskevien mukautusten soveltamispäivä on selvä ja että toimijoille annetaan riittävästi täytäntöönpanoaikaa, kyseistä mukautusta olisi sovellettava direktiivin mukaisesti 1. heinäkuuta 2026 alkaen.²¹

7 g a artiklan 2 kohta: ajoneuvojen luokittelu hiilidioksidipäästöluokkiin

Alkuperäisessä ehdotuksessa tätä säännöstä ei muutettu. Sen muuttamisesta tuli kuitenkin tarpeellista asetuksilla (EU) 2024/1610 ja (EU) 2022/1379 tehtyjen muutosten johdosta. Jotta voidaan varmistaa yhdenmukainen toimintatapa kaikkialla EU:ssa, säännöstä olisi muutettava siten, että siinä ilmoitetaan, miten ajoneuvot luokitellaan erityistapauksissa, joissa tulkinta saattaa olla epäselvä direktiivin 1999/62/EY nojalla.

Tässä kohdassa täsmennetään, miten

- a) ajoneuvot luokitellaan uudelleen direktiivissä (EU) 2022/362 alun perin määritellyn päästövähennyspolun perusteella;
- b) luokitellaan ajoneuvot, joiden mukana on asiakkaan tiedotuslomake ja jotka on rekisteröity ennen päästövähennyspolun alkamista;
- c) luokitellaan työajoneuvot;

²⁰ Tämä päivämäärä oli kaksi vuotta sen jälkeen, kun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 mukaisen tietyt valmistajakohtaiset hiilidioksidipäästöarvot ja kaikkien unionissa rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt sekä CO₂-vertailupäästöt vuoden 2019 raportointikaudelta sisältävän luettelon julkaisemisesta 10 päivänä toukokuuta 2021 annettu komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2021/781 astui voimaan (EUVL L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

²¹ Tämä vastaa päästövähennyspolun määritelmän viimeistä virkettä. Kyseisessä säännöksessä säädetään, että mukautettuja arvoja sovelletaan kyseisen säädöksen soveltamispäivän eli 1. heinäkuuta 2026 jälkeisestä raportointikaudesta alkaen.

- d) luokitellaan päästöttömät ajoneuvot, joihin on tehty jälkiasennuksia; ja
- e) luokitellaan kaksipolttoaineajoneuvot.

Näiden tapausten käsittelyn määrittäminen EU:n lainsäädännössä antaa oikeusvarmuuden direktiivin täytäntöönpanoa varten.

- *Ajoneuvojen uudelleenluokittelu alkuperäisen päästövähennyspolun määritelmän perusteella.* Ehdotuksella pyritään palauttamaan päästövähennyspolun määritelmän alkuperäinen muoto ja merkitys.²² Ajoneuvot, jotka on luokiteltu hiilidioksidipäästöluokkaan ennen tämän ehdotuksen hyväksymistä, voidaan kuitenkin sijoittaa epäedulliseen luokkaan.

Jotta ajoneuvoja, jotka on luokiteltu hiilidioksidipäästöluokkaan tämän ehdotuksen hyväksymisen jälkeen, sekä ajoneuvoja, jotka on luokiteltu vuoteen 2030 ulottuvan 43 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteen perusteella, koskevat ehdot voidaan varmistaa, jäsenvaltioiden on luokiteltava kyseiset ajoneuvot uudelleen kahden kuukauden kuluessa tämän ehdotuksen voimaantulosta.

Tämä säännös on tarpeen vain, jos ehdotus tulee voimaan jommankumman seuraavista kahdesta ajankohdasta jälkeen: 1. heinäkuuta 2026 jälkeen (alkuperäisiin ajoneuvojen alaryhmiin kuuluvat ajoneuvot) tai sen jälkeen, kun direktiivin 1999/62/EY soveltamisalaa on laajennettu kattamaan ajoneuvojen alaryhmät 1, 2, 3, 11, 12 ja 16.²³ Tämä säännös ei ole välttämätön, jos ehdotus tulee voimaan ennen näitä molempia ajankohtia.

- *Ajoneuvot, joiden mukana on asiakkaan tiedotuslomake ja jotka on rekisteröity ennen päästövähennyspolun alkamista.* Direktiivissä 1999/62/EY ei säännellä sitä, miten hiilidioksidipäästöluokkiin luokitellaan sellaiset ajoneuvot, jotka on rekisteröity ennen kyseisen ajoneuvon alaryhmän päästövähennyspolun alkamista, mutta joista ajoneuvon omistajilla on esittää hiilidioksidipäästöjä kuvaava asiakkaan tiedotuslomake.

Niiden ajoneuvojen alaryhmien osalta, joiden vertailukausi on 2021 tai 2025, on ristiriita päästövähennyspolun alkamisvuoden ja niiden määräaikojen välillä, joiden kuluessa valmistajien on toimitettava uusista ajoneuvoista asiakkaan tiedotuslomakkeet.²⁴ Valmistajien määräaika on ennen päästövähennyspolun alkamisvuotta.

Direktiivin 7 g a artiklan 2 a kohdassa selvennetään, että ajoneuvot, joiden osalta voidaan esittää näyttöä hiilidioksidipäästöistä, voidaan luokitella hiilidioksidipäästöluokkaan kyseisen alaryhmän päästövähennyspolun ensimmäisen vuoden arvojen perusteella. Tällä ehdotuksella varmistettaisiin yhdenmukainen toimintatapa EU:ssa.

²² Ks. yllä 2 artiklan 1 kohdan 37 alakohtaa koskeva selvitys.

²³ Ks. jäljempänä 7 g a artiklan 1 kohdan selitys soveltamisalan laajentamisen ajankohdasta.

²⁴ Päästövähennyspolku alkaa ajoneuvon alaryhmän vertailukaudella (asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevan 3.2 kohdan mukaisesti), mutta valmistajia koskevat määräajat vahvistetaan komission asetuksen (EU) 2017/2400 9 ja 24 artiklassa, ja ne riippuvat ajoneuvoryhmästä. Alkuperäisten ajoneuvojen alaryhmien osalta päivämäärät olivat samat. Päästövähennyspolku alkoi 1. heinäkuuta 2019, koska vertailukausi (sellaisena kuin se on määritelty asetuksessa (EU) 2019/1242 kyseisten ajoneuvojen alaryhmien osalta) oli 2019. Valmistajien oli myös toimitettava uusista ajoneuvoista asiakkaan tiedotuslomakkeet 1. heinäkuuta 2019 mennessä (asetuksen (EU) 2017/2400 24 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti).

- *Työajoneuvot.* Asetuksessa (EU) 2019/1242 erotetaan työajoneuvot (kuten jäteautot tai maanrakennusajoneuvot²⁵) muun tyyppisistä ajoneuvoista määrittelemällä työajoneuvoille omat alaryhmät. Tämä johtuu siitä, että työajoneuvojen käyttötapa poikkeaa tavaraa tai ihmisiä kuljettavien ajoneuvojen käyttötavasta. Työajoneuvojen osuus raskaiden hyötyajoneuvojen alan päästöistä on noin 2 prosenttia ja ne toimivat pääasiassa kaupungeissa.²⁶

Valmistajien ei tarvitse ilmoittaa raskasta hyötyajoneuvoa työajoneuvoksi, koska ajoneuvon lopullinen käyttötarkoitus voi olla vielä epäselvä valmistushetkellä. Työajoneuvot ilmoitetaan sen sijaan sellaisiksi sen jälkeen, kun ne on ensirekisteröity asetuksen (EU) 2019/1242 mukaisesti. Näin ollen ajoneuvon omistajan vastaanottamasta asiakkaan tiedotuslomakkeesta ei käy ilmi, onko ajoneuvo työajoneuvo vai ei. Kyseisiä ajoneuvoja ei sen vuoksi voida nykyisessä muodossaan pitää direktiivin 1999/62/EY mukaisena erillisenä ajoneuvojen alaryhmänä.

Työajoneuvojen alaryhmien yksilöiminen direktiivissä 1999/62/EY tarkoittaisi, että ajoneuvojen työajoneuvoiksi yksilöimiseen käytettäisiin ajoneuvojen rekisteröinnin jälkeen annettuja lisäasiakirjoja. Hallinnollinen taakka olisi suhteeton verrattuna työajoneuvojen vähäisiin päästöosuuksiin ja direktiivin 7 g a artiklan soveltamisalaan kuuluvilla teillä (eli valtateilla ja TEN-T-teillä) ajettujen kilometrien vähäiseen määrään. Lisäksi on olemassa vaara, että jäsenvaltiot ottavat käyttöön toisistaan eroavia toimintatapoja, jos direktiivissä ei määritellä menettelyä muiden asiakirjojen kuin asiakkaan tiedotuslomakkeen käyttämiseksi. Nämä objektiiviset syyt oikeuttavat työajoneuvojen alaryhmien erilaisen kohtelun verrattuna muihin ajoneuvojen alaryhmiin.

Sen vuoksi 7 g a artiklan 2 kohdassa säädetään, että työajoneuvojen katsotaan kuuluvan vastaavaan muiden kuin työajoneuvojen alaryhmään. Nämä tiedot löytyvät kaikkien ajoneuvojen asiakkaan tiedotuslomakkeista. Tällä ehdotuksella selvennetään, miten direktiivin nykyisiä säännöksiä olisi sovellettava työajoneuvoihin.

- *Päästöttömät ajoneuvot, joihin on tehty jälkiasennuksia niiden toiminta-alueen laajentamiseksi.* Päästöttömien ajoneuvojen toiminta-alue asettaa ne edelleen epäedulliseen asemaan perinteisiin ajoneuvoihin verrattuna. Ajoneuvon toiminta-alueen kasvattamiseksi päästöttömiin ajoneuvoihin voidaan tehdä jälkiasennuksia ja vaihtaa akku polttoainegeneraattoriin.²⁷ Tällaisista jälkiasennetuista ajoneuvoista tulee siten hybridiajoneuvoja.

Vaikka ne käyttävätkin polttoainegeneraattoria, päästöttömät ajoneuvot, joihin on tehty jälkiasennuksia, luokiteltaisiin edelleen direktiivin 1999/62/EY mukaiseen

²⁵ Kattava luettelo työajoneuvotyypeistä on asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevassa 1.2 kohdassa, ja ne on luettava yhdessä moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetun asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan lisäyksen 2 kanssa (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Ks. asetuksen (EU) 2024/1610 johdanto-osan 33 kappale.

²⁷ Ks. <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> ja <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

hiilidioksidipäästöluokkaan 5, koska ajoneuvojen luokitus perustuu asiakirjoihin, jotka ajoneuvosta on saatavilla ajoneuvon ensirekisteröintihetkellä.

Tällaisten ajoneuvojen luokittelu hiilidioksidipäästöluokkaan 5 vääristää maanteiden tavaraliikennemarkkinoita asettamalla epäedullisempaan asemaan toimijat, jotka käyttävät jälkiasentamattomia päästöttömiä ajoneuvoja. Tämä luokitus ei myöskään kuvasta ajoneuvojen käyttöiän aikana syntyviä todellisia päästöjä asetuksessa (EU) 2019/1242 tarkoitetulla tavalla.

Lisäksi valmistajat voivat laskea kyseisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt VECTO-simulointivälineellä asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti ennen niiden markkinoille saattamista.

Sen vuoksi ehdotetaan, että päästöttömien ajoneuvojen, joihin on tehty jälkiasennuksia niiden toiminta-alan laajentamiseksi, ei katsota kuuluvan hiilidioksidipäästöluokkaan 5, vaan pikemminkin hiilidioksidipäästöluokkaan 1. Tällä muutoksella varmistetaan, että ajoneuvot luokitellaan hiilidioksidipäästöluokkiin VECTO-simulointivälineen antamien tulosten perusteella.

- *Kaksipolttoaineajoneuvot, jotka on valmistettu ennen niiden sisällyttämistä asetukseen (EU) 2017/2400.* Kaksipolttoaineajoneuvot, jotka on valmistettu ennen tämän teknologian sisällyttämistä asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan asetuksella (EU) 2022/1379, eivät ole oikeutettuja edullisempiin tietullimaksuihin puuttuvan asiakkaan tiedotuslomakkeen vuoksi. Kyseiset ajoneuvot voivat siksi kärsiä epäedullisesta kilpailuasemasta samantyyppisiin ajoneuvoihin nähden, jotka on rekisteröity kyseisen päivämäärän jälkeen. Uusi simulointi kyseisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi voitaisiin toteuttaa ottaen huomioon asetuksen (EU) 2017/2400 viimeisimmät vaatimukset, mukaan lukien jo rekisteröidyt ajoneuvot. Valmistajat, jotka valmistivat kaksipolttoaineajoneuvoja ennen kuin ne kuuluivat asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan, voivat toteuttaa tämän simuloinnin.

Jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä näiden simulointien tulokset kaksipolttoaineajoneuvon luokittelemiseksi hiilidioksidipäästöluokkiin. Koska simulointiväline on avoimen lähdekoodin väline ja sitä voitaisiin käyttää laittomasti, komission olisi valvottava, milloin tätä vaihtoehtoa käytetään. Kun valmistaja päättää käyttää tätä vaihtoehtoa, sen olisi ilmoitettava aikomuksestaan komissiolle. Laittomien simulointitiedostojen käytön estämiseksi jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä uusi simulointitiedosto vain, jos i) se vastaanotetaan suoraan valmistajalta, ii) simulointitiedosto on digitaalisessa muodossa ja iii) kyseiselle valmistajalle on annettu myönteinen komission päätös.

7 g a artiklan 7 kohta – CO₂-vertailupäästöjen julkaiseminen

Tätä säännöstä ei sisällytetty alkuperäiseen ehdotukseen. Tämä kohta koskee asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan kuuluvien mutta vielä asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan kuulumattomien ajoneuvoryhmien CO₂-vertailupäästöjen julkaisemista. Kuten edellä on selitetty, kyseinen säännös on nyt vanhentunut, minkä vuoksi se poistetaan direktiivin yksinkertaistamiseksi.

7 g c artiklan 7 kohta – Perävaunujen vaikutus tiemaksujen alentamisen määrittämiseen

Alkuperäistä ehdotusta muutetaan sen täsmentämiseksi, mitkä perävaunut kuuluvat perävaunuluokkaan 3, viittaamalla asetuksen (EU) 2019/1242, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2024/1610, 3 artiklan 11 kohdan c alakohdassa vahvistettuun päästöttömien perävaunujen uuteen määritelmään.

8 artiklan 3 kohta – 7 g a artiklan soveltamispäivä jäsenvaltioissa, joilla on yhteinen käyttäjämaksujärjestelmä

Tätä säännöstä ei sisällytetty alkuperäiseen ehdotukseen, mutta sen muutos on tarpeen, jotta se vastaisi 7 g a artiklan 1 kohtaan ehdotettuja muutoksia. Itse asiassa 8 artiklan 3 kohdassa viitataan 7 g a artiklan 1 kohdan toiseen ja kolmanteen alakohtaan, joihin tämä ehdotus vaikuttaa.

Direktiivin 7 g a artiklan 1 kohdan toinen alakohta kattaa nyt sekä alkuperäiset ajoneuvojen alaryhmät että uudet ajoneuvojen alaryhmät. Määräajan pidentäminen jäsenvaltioille, joilla on yhteinen käyttäjämaksujärjestelmä, koskee alkuperäisten ajoneuvojen alaryhmien maksujen porrastuksen ensimmäistä täytäntöönpanoa. Näin ollen alkuperäisten ajoneuvojen alaryhmien soveltamispäivä on nimenomaisesti vahvistettu samalla tavalla kuin tällä ehdotuksella muutetaan 7 g a artiklan 1 kohtaa.

Muutettu ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

direktiivin 1999/62/EY, neuvoston direktiivin 1999/37/EY ja direktiivin (EU) 2019/520 muuttamisesta perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokan osalta ja tiettyjen säännösten selventämisestä ja yksinkertaistamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/362³ antamisella vahvistettiin ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteita ottamalla käyttöön hiilidioksidipäästöihin perustuvat pakolliset maksut, jotka toteutetaan joko porrastamalla infrastruktuuri- ja käyttäjämaksuja ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen mukaan tai soveltamalla hiilidioksidipäästöjen ulkoisiin kustannuksiin perustuvaa maksua. Tällä hetkellä moottoriajoneuvosta ja perävaunusta koostuvien ajoneuvoyhdistelmien tiemaksut on porrastettu moottoriajoneuvon hiilidioksidipäästöjen perusteella riippumatta liitetyn perävaunun ominaisuuksista, erityisesti sen vaikutuksesta ajoneuvoyhdistelmän hiilidioksidipäästöihin.
- (2) Vaikka perävaunu ei itsessään kuluta energiaa, sen liikuttaminen kuluttaa vetävän moottoriajoneuvon energiaa. Perävaunujen energiatehokkuuden optimointi johtaa perinteisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähenemiseen ja ajoneuvojen autonomian lisääntymiseen. Tällainen perävaunujen optimointi perustuu parannuksiin, jotka koskevat perävaunujen aerodynaamista suorituskkyä, vierintävastusta ja painoa.

¹ EUVL C, **C/2023/874, 8.12.2023**, s. **ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>**.

² EUVL C, , s. .

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/362, annettu 24 päivänä helmikuuta 2022, verojen ja maksujen kantamista ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä koskevien direktiivien 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 muuttamisesta (EUVL L 69, 4.3.2022, s. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>**).

Energiatehokkuuspotentiaali on noin 7,5 prosenttia varsinaisten perävaunujen osalta ja 15 prosenttia puoliperävaunujen osalta verrattuna vuoden 2020 vertailuperävaunuun. Sen vuoksi perävaunuilla voisi olla tärkeä rooli maanteiden tavaraliikenteen hiilestä irtautumisessa. Tehokkaampien perävaunujen markkinoille tuloa haittaavat kuitenkin niiden korkeammat hinnat ja se, että tähän mennessä perävaunujen ostajat eivät ole pystyneet vertailemaan eri perävaunujen energiatehokkuutta. Tämän vuoksi energiatehokkaita perävaunuja on markkinoilla saatavilla niukasti. Markkinoilla on jo aerodynaamisia laitteita, ja niiden saatavuus paranee tulevaisuudessa, mutta niitä ei käytetä yleisesti unionin nykyisessä ajoneuvokannassa.

- (3) Komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2022/1362⁴ vahvistettiin lakisääteiset sertifioidut arvot, jotka koskevat perävaunujen vaikutusta raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien hiilidioksidipäästöihin. Jotta tehokkaampien perävaunujen käyttökustannuksia voitaisiin vähentää edelleen, olisi vahvistettava säännöt, joilla perävaunujen vaikutus raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien hiilidioksidipäästöihin otetaan huomioon sellaisissa tiemaksujärjestelmissä, joissa maksut peritään erisuuruisina hiilidioksidipäästöjen perusteella. Koska moottoriajoneuvot voidaan liittää eri perävaunuihin, perävaunujen sisällyttämisen sellaisiin tiemaksujärjestelmiin, joissa maksut peritään erisuuruisina hiilidioksidipäästöjen perusteella, olisi perustuttava tosiasiallisesti käytettävään perävaunuun.
- (4) Hiilidioksidipäästöihin perustuvien maksujen ulottamista perävaunuihin olisi sovellettava sellaisiin perävaunuihin, jotka kuuluvat täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 soveltamisalaan. Perävaunujen suorituskyky voi vaihdella niiden teknisten parametrien mukaan. Perävaunujen energiatehokkuuden arvioimiseksi tietyn perävaunun hiilidioksidipäästöjen vähentämispotentiaalia verrataan sellaisen vertailuperävaunun vähentämispotentiaaliin, joka on samankaltainen akselikonfiguraation, suurimman sallitun akselikuormituksen ja alustakonfiguraation osalta. Tietyn perävaunun ja vertailuperävaunun arvon suhde määritellään täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2022/1362 tehokkuussuhteeksi. Tehokkaampien perävaunujen tehokkuussuhde on pienempi kuin 1.
- (5) Tehokkuussuhteen laskenta voi perustua kilometreihin, tonnikipometreihin tai m³-kilometreihin. Kaikkiin paitsi tilavuusperusteisiin perävaunuihin olisi sovellettava tonnikipometreihin perustuvaa tehokkuussuhdetta. Tilavuusperusteisia perävaunuja ovat sellaiset, jotka on ensisijaisesti suunniteltu erittäin suurten tavaroiden kuljetukseen. Tilavuusperusteisiin perävaunuihin ei voida soveltaa tonnikipometriperusteista tehokkuussuhdetta, koska niiden vierintävastus ja massa ovat suuremmat kuin perinteisten perävaunujen. Tilavuusperusteisiin perävaunuihin olisi sen sijaan sovellettava m³-kilometriperusteista tehokkuussuhdetta.
- (6) Ajoneuvoyhdistelmän, jossa on tehokkaampi perävaunu, hiilidioksidipäästöluokan olisi oltava korkeampi kuin pelkän moottoriajoneuvon hiilidioksidipäästöluokka, jolloin tiemaksuja voidaan alentaa enemmän. Perävaunun hiilidioksidipäästöjen vähentämispotentiaalin vaikutuksen ajoneuvoyhdistelmän hiilidioksidipäästöluokkaan olisi perustuttava tietyn perävaunun tehokkuussuhteen ja tässä direktiivissä

⁴ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/1362, annettu 1 päivänä elokuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta siltä osin kuin on kyse raskaiden perävaunujen vaikutuksesta moottoriajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin, polttoaineenkulutukseen, energiankulutukseen ja päästöttömään toimintatapaan sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 muuttamisesta (EUVL L 205, 5.8.2022, s. 145, **ELI**: <http://data.europa.eu/eli/reg/impl/2022/1362/oj>).

tarkoitettujen tehokkuussuhteen kynnysarvojen vertailuun. Puoliperävaunuille ja muille perävaunuille on asetettu erilaiset kynnysarvot, koska niihin liittyvät mahdollisuudet hiilidioksidipäästöjen kustannustehokkaaseen vähentämiseen ovat erilaiset.

- (7) Jos jäsenvaltio ottaa alueellaan käytettävissä tiemaksujärjestelmissä huomioon perävaunujen vaikutuksen raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien hiilidioksidipäästöihin ja asettaa erityismaksuja ajoneuvoyhdistelmille, jotka poikkeavat neuvoston direktiivissä 96/53/EY⁵ säädetyistä enimmäispainoista ja/tai -mitoista, kyseisen jäsenvaltion olisi sallittava soveltaa tiemaksujen alennusta tällaisiin ajoneuvoyhdistelmiin, joissa on vähintään yksi tehokkaampi perävaunu.
- (8) Komissiolle olisi siirrettävä valta muuttaa direktiivin 1999/62/EY liitettä VIII delegoiduilla säädöksillä, määritellä tai mukauttaa siinä vahvistettuja tehokkuussuhteen kynnysarvoja ja määritellä menetelmä jälkiasennusprosessin läpikäyneiden perävaunujen jakamiseksi perävaunuluokkiin, erityisesti niiden, joille ei ole määritetty tehokkuussuhdetta täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 mukaisesti. Tehokkuussuhteen kynnysarvot olisi määriteltävä heti, kun perävaunujen tehokkuussuhdetta koskevia tietoja on kerätty vähintään yhden vuoden ajalta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/956⁶ mukaisesti. Tehokkuussuhteen kynnysarvojen olisi perustuttava perävaunukannan keskimääräiseen energiatehokkuuteen tällaisten ajoneuvojen CO₂-vertailupäästöjen julkaisuajankohtana ja perävaunuihin liittyviin mahdollisuuksiin parantaa energiatehokkuutta. Sen jälkeen niitä olisi mukautettava tekniikan kehityksen ja uusien teknologioiden, kuten vetävillä akseleilla varustettujen perävaunujen, yleistymisen huomioon ottamiseksi. Jälkiasennettuja perävaunuja koskevan menetelmän määrittelyssä olisi otettava huomioon sellaisten energiatehokkuutta parantavien – esimerkiksi aerodynaamisten – laitteiden asentaminen, jotka voidaan todentaa määräaikaikatsastuksen aikana ja jotka olisi ilmoitettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/45/EU⁷ tarkoitetussa katsastustodistuksessa.
- (9) Sen varmistamiseksi, että kuljettajat ilmoittavat moottoriajoneuvoon liitetyn perävaunun energiatehokkuuden asianmukaisesti hyödyntäessään hiilidioksidipäästöihin perustuvaa maksujen alentamista, valvontaviranomaisille olisi pyynnöstä toimitettava näyttöä ajoneuvoyhdistelmän päästöluokasta, mukaan lukien näyttö perävaunun energiatehokkuudesta. Jos tällaista näyttöä ei toimiteta, jäsenvaltiolla on oikeus periä maksuja pelkän moottoriajoneuvon päästöluokan perusteella.
- (10) Jotta varmistetaan hiilidioksidipäästöihin perustuvan tiemaksujen porrastamisen johdonmukainen soveltaminen, on tarpeen muuttaa neuvoston direktiiviä 1999/37/EY⁸

⁵ Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisissä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/956, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2018, uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista (EUVL L 173, 9.7.2018, s. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁸ Neuvoston direktiivi 1999/37/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 1999, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista (EYVL L 138, 1.6.1999, s. 57, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

siten, että perävaunujen tehokkuussuhde edellytetään ilmoitettavan niiden rekisteröintitodistuksessa, jos tieto on saatavilla niiden vaatimustenmukaisuustodistuksessa tai ajoneuvon yksittäishyväksyntätodistuksessa. On tärkeää varmistaa, että perävaunujen tehokkuutta koskevat tiedot ovat saatavilla jäsenvaltioiden välistä tietojenvaihtoa varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/520⁹ mukaisesti.

- (11) ~~Lisäksi on aiheellista muuttaa direktiiviä 1999/62/EY asetuksen (EU) 2019/1242, sellaisena kuin se on muutettuna [lisätään viitetiedot, kun ne ovat tiedossa], uuden rakenteen huomioon ottamiseksi. Tarvittavilla muutoksilla pyritään säilyttämään päästöttömän ajoneuvon, vähäpäästöisen ajoneuvon, CO₂-vertailupäästöjen ja päästövähennyspolun määritelmien nykyinen merkitys, ja lisäksi niillä olisi saatettava viimeksi mainittu ajan tasalle, jotta sen sovellettavuus yhdenmukaistettaisiin edellä mainitun asetuksen kanssa vuoden 2030 jälkeen. Näissä muutoksissa olisi myös säilytettävä infrastruktuuri ja käyttömaksujen porrastamisvelvoite sekä aika, josta alkaen tätä velvoitetta sovelletaan. Asetuksen soveltamisalaan jo kuuluvien ajoneuvojen alaryhmien osalta näissä muutoksissa olisi erityisesti selvennettävä, että tätä velvoitetta sovelletaan 13 päivästä toukokuuta 2023 alkaen eli kahden vuoden kuluttua komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2021/781¹⁰ julkaisemispäivästä; päätöksessä määritellään kyseisten ajoneuvojen alaryhmien CO₂-vertailupäästöt. Sen varmistamiseksi, että nämä muutokset hyväksytään ajoissa asetuksen (EU) 2019/1242 muutosten voimaantulopäivää ajatellen, olisi vahvistettava yhden vuoden määräaika, jonka kuluessa muutokset on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä.~~

- (11) On aiheellista selventää ja yksinkertaistaa tiettyjä direktiivin 1999/62/EY säännöksiä, jotta voidaan ottaa huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2024/1610¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2019/1242¹² tehdyt muutokset sekä komission asetuksella (EU) 2022/1379¹³ komission asetukseen (EU) 2017/2400¹⁴ tehdyt muutokset. Ehdotetut muutokset**

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/520, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2019, sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (EUVL L 91, 29.3.2019, s. 45, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>**).

¹⁰ ~~Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2021/781, annettu 10 päivänä toukokuuta 2021, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 mukaisen tietyt valmistajakohtaiset hiilidioksidipäästöarvot ja kaikkien unionissa rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt sekä CO₂-vertailupäästöt vuoden 2019 raportointikaudelta sisältävän luettelon julkaisemisesta (EUVL L 167, 12.5.2021, s. 47).~~

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1610, annettu 14 päivänä toukokuuta 2024, asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1610, 6.6.2024, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>**).

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>**).

¹³ Komission asetus (EU) 2022/1379, annettu 5 päivänä heinäkuuta 2022, asetuksen (EU) 2017/2400 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse keskiraskaiden ja raskaiden kuorma-autojen ja raskaiden linja-autojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisestä sekä sähköajoneuvojen ja muiden uusien teknologisten ratkaisujen ottamisesta huomioon (EUVL L 212, 12.8.2022, s. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>**).

¹⁴ Komission asetus (EU) 2017/2400, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja

koskevat hiilidioksidipäästöjen, päästöttömän ajoneuvon, vähäpäästöisen raskaan hyötyajoneuvon, ajoneuvoryhmän, päästövähennyspolun ja CO₂-vertailupäästöjen määritelmiä sekä 7 g a artiklaa ja 8 artiklan 3 kohtaa. Säännösten alkuperäinen merkitys kuitenkin säilytetään.

- (12) Tässä direktiivissä olisi selvennettävä, mistä ajankohdasta alkaen sovelletaan velvoitetta porrastaa tiemaksuja ajoneuvojen alaryhmän hiilidioksidipäästöjen perusteella. Näin ollen siinä viitataan asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1 kohdan mukaiseen ajoneuvojen alaryhmän CO₂-vertailupäästöjen julkaisemiseen. Tässä direktiivissä olisi myös annettava kansallisille viranomaisille ja tiemaksupalvelujen tarjoajille riittävästi täytäntöönpanoaikaa kyseisiin ajoneuvojen alaryhmiin kuuluvien ajoneuvojen luokitteluksi hiilidioksidipäästöluokkiin. CO₂-vertailupäästöjen julkaisemisen jälkeen on kuusi kuukautta aikaa täytäntöönpanoon. Kyseisen asetuksen soveltamisalaan alun perin kuuluvien ajoneuvojen alaryhmien osalta velvoitetta porrastaa tiemaksuja on sovellettu 13 päivästä toukokuuta 2023, mikä on kaksi vuotta komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2021/781¹⁵ julkaisupäivästä.
- (13) Tässä direktiivissä olisi selvennettävä päivämäärä, josta alkaen asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 2 kohdan nojalla hyväksytyjä CO₂-vertailupäästöjen mukautuksia sovelletaan. Kuusi kuukautta on sopiva aika tämän muutoksen täytäntöönpanoon. Tämän päivämäärän olisi oltava sama kaikissa jäsenvaltioissa, jotta voidaan varmistaa yhdenvertainen kohtelu sellaisille liikenteenharjoittajille, jotka omistavat samanlaisia ja ensimmäiseltä rekisteröintipäivältään samoja ajoneuvoja mutta jotka ovat sijoittautuneet eri jäsenvaltioihin. Lisäksi komission täytäntöönpanopäätöksellä (EU).../... komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2021/781 ilmoitettujen CO₂ -vertailupäästöjen mukauttamisesta ja edustavien ajoneuvojen määrittelyyn käytettävän menetelmän täsmentämisestä [lisätään viitetiedot, kun ne ovat tiedossa] mukautettiin sovellettavia CO₂-vertailupäästöjä raportointikaudesta 2025 alkaen ajoneuvojen alaryhmien 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH osalta. Päästövähennyspolun määritelmän nykyisen version mukaan mukautettuja arvoja sovelletaan kyseisen säädöksen soveltamispäivän jälkeen alkavasta raportointikaudesta alkaen. Näin ollen niitä olisi sovellettava 1 päivästä heinäkuuta 2026. Jotta vältetään se, että kuuden kuukauden täytäntöönpanoaika kuluu loppuun liian pian tämän direktiivin hyväksymisen jälkeen ja täytäntöönpanolle jää liian vähän aikaa, soveltamisen alkamispäivä 1 päivä heinäkuuta 2026 säilytetään nimenomaisesti.
- (14) Tässä direktiivissä olisi säilytettävä direktiivissä 1999/62/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä (EU) 2022/362, olevan päästövähennyspolun määritelmän merkitys. Asetusta (EU) 2019/1242 muutettiin asetuksella (EU) 2024/1610 ottamalla käyttöön hiilidioksidipäästöjen 43 prosentin vähennystavoite vuodelle 2030. Tämä muutos vaikuttaa direktiivissä 1999/62/EY määritellyn

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

¹⁵ Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2021/781, annettu 10 päivänä toukokuuta 2021, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 mukaisen tietyt valmistajakohtaiset hiilidioksidipäästöarvot ja kaikkien unionissa rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt sekä CO₂-vertailupäästöt vuoden 2019 raportointikaudelta sisältävän luettelon julkaisemisesta (EUVL L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

päästövähennyspolun kaltevuuteen vuoteen 2030 saakka. Tietyt hiilidioksidipäästöluokkien kynnysarvot ovat sen vuoksi vuoteen 2030 saakka tiukemmat kuin vuonna 2031 ja sitä seuraavina vuosina. Tästä seurauksena oleva päästövähennyspolun muoto ei ollut tarkoituksellinen seurauksena asetuksen (EU) 2024/1610 hyväksymisestä. Päästövähennyspolun alkuperäinen muoto olisi sen vuoksi palautettava asettamalla direktiivissä 1999/62/EY hiilidioksidipäästöille 30 prosentin vähennystavoite vuodelle 2030. Siihen saakka, kun tätä muutosta aletaan soveltaa, on mahdollista, että tietyt ajoneuvot sijoitetaan hiilidioksidipäästöluokkaan, jonka päästövähennyspolku perustuu vuodelle 2030 asetettuun hiilidioksidipäästöjen 43 prosentin vähennystavoitteeseen. Jotta niille voidaan taata yhdenvertainen kohtelu suhteessa sellaisiin ajoneuvoihin, joille annetaan hiilidioksidipäästöluokka vasta tämän direktiivin hyväksymisen jälkeen, jäsenvaltioiden olisi uudelleenluokiteltava kyseiset ajoneuvot vuodelle 2030 asetetun hiilidioksidipäästöjen 30 prosentin vähennystavoitteen perusteella kahden kuukauden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta.

(15) Tässä direktiivissä olisi selvennettävä, miten jaetaan hiilidioksidipäästöluokkiin ajoneuvot, joiden mukana on asiakkaan tiedotuslomake ja jotka on rekisteröity ensimmäisen kerran ennen päästövähennyspolun alkua. Niiden ajoneuvojen alaryhmien, joiden vertailukausi on asetuksen (EU) 2019/1242 mukaan 2021 tai 2025, päästövähennyspolun alkamispäivä poikkeaa määräajasta, johon mennessä valmistajien on toimitettava uusille ajoneuvoille komission asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan mukaisesti annettu asiakkaan tiedotuslomake. Kunkin ajoneuvojen alaryhmän päästövähennyspolun alkamispäivä on kullekin alaryhmälle asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevassa 3.2 kohdassa vahvistetun vertailukauden ensimmäinen päivä. Määräaika, johon mennessä valmistajien on toimitettava ajoneuvojen alaryhmään kuuluville uusille ajoneuvoille asiakkaan tiedotuslomake, vahvistetaan komission asetuksen (EU) 2017/2400 24 artiklassa. Kyseisten ajoneuvojen alaryhmien osalta valmistajien määräaika on ennen päästövähennyspolun alkamispäivää. Direktiivissä 1999/62/EY ei täsmennetä, kuinka jakaa hiilidioksidipäästöluokkiin sellaiset ajoneuvot, jotka on rekisteröity ensimmäisen kerran ennen päästövähennyspolun alkua. Jäsenvaltioiden olisi määritettävä hiilidioksidipäästöluokka ajoneuvoille, joiden osalta omistaja pystyy toimittamaan näyttöä hiilidioksidipäästöistä asiakkaan tiedotuslomakkeessa. Hiilidioksidipäästöluokkien kynnysarvoina ennen päästövähennyspolun alkua käytetään päästövähennyspolun ensimmäisen vuoden arvoja.

(16) Tässä direktiivissä olisi selvennettävä, kuinka työajoneuvot olisi jaettava hiilidioksidipäästöluokkiin. Asetuksessa (EU) 2019/1242 erotetaan työajoneuvot, kuten jätteiden keräämisessä tai rakennustöissä käytettävät ajoneuvot, muuntovyöppisistä ajoneuvoista määrittelemällä työajoneuvojen alaryhmät. Näiden ajoneuvojen osuus kaikkien raskaiden hyötyajoneuvojen päästöistä on noin 2 prosenttia, ja ne toimivat pääasiassa kaupungeissa. Asetuksen (EU) 2024/160 hyväksymisen myötä työajoneuvot katsotaan työajoneuvoiksi vasta niiden ensimmäisen rekisteröinnin jälkeen. Uutta ajoneuvoa koskevassa asiakkaan tiedotuslomakkeessa ei näin ollen anneta tietoja siitä, onko kyseessä työajoneuvo. Työajoneuvojen ei näin ollen voida katsoa kuuluvan työajoneuvojen alaryhmään, kun niille määritetään hiilidioksidipäästöluokka. Objektiivisuuden vuoksi ja käytännön syistä työajoneuvojen olisi katsottava kuuluvan vastaavaan muiden kuin työajoneuvojen alaryhmään direktiiviä 1999/62/EY sovellettaessa.

- (17) Tässä direktiivissä olisi selvennettävä, kuinka jälkiasennetut päästöttömät ajoneuvot olisi jaettava hiilidioksidipäästöluokkiin. Asetuksessa (EU) 2019/1242 asetetaan valmistajille uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteita. Kyseisen asetuksen mukaan valmistajat hyötyvät erityisesti päästöttömien ajoneuvojen markkinoille saattamisesta. Direktiivillä 1999/62/EY edistetään kysynnän syntymistä kyseisiä ajoneuvoja kohtaan myöntämällä alennettuja maksuja hiilidioksidipäästöluokan 5 perusteella. Päästöttömien ajoneuvojen nykyinen haittapuoli on se, että niillä on lyhyempi toimintamatka kuin perinteisillä ajoneuvoilla. Päästöttömän ajoneuvon toimintamatkaa on mahdollista pidentää jälkiasentamalla yhden akkuyksikön tilalle polttoainekäyttöinen generaattori. Tällaisista jälkiasennetuista ajoneuvoista tulee siis hybridiajoneuvoja. Direktiivin 1999/62/EY mukaan ajoneuvot luokitellaan hiilidioksidipäästöluokkiin sellaisten ajoneuvoa koskevien asiakirjojen perusteella, jotka valmistajat ovat laatineet ennen ajoneuvon ensimmäistä rekisteröintiä. Tämä tarkoittaa sitä, että nykyisen sääntelykehyksen mukaisesti tällaiset jälkiasennetut ajoneuvot hyötyisivät edelleen hiilidioksidipäästöluokan 5 mukaisista alennetuista maksuista, vaikka niissä on polttoainekäyttöinen generaattori. Tämä toimenpide kuitenkin vääristää maanteiden tavaraliikenteen markkinoita niiden toimijoiden vahingoksi, jotka käyttävät päästöttömiä ajoneuvoja, joihin ei ole tehty jälkiasennuksia, eikä se vastaa tosiasiallisia päästövähennyksiä ajoneuvojen käyttöään aikana asetusta (EU) 2019/1242 sovellettaessa. Jotta voidaan varmistaa, että kaikkien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokat perustuvat VECTO-simulaatiovälineellä saatuihin tuloksiin, päästöttömien ajoneuvojen, joihin on jälkiasennettu polttoainekäyttöinen moottori, olisi näin ollen katsottava kuuluvan hiilidioksidipäästöluokkaan 1 direktiiviä 1999/62/EY sovellettaessa.
- (18) Tässä direktiivissä olisi selvennettävä, kuinka kaksipolttoaineajoneuvot olisi jaettava hiilidioksidipäästöluokkiin. Komission asetuksen (EU) 2017/2400 24 artiklan 2 kohdan g alakohdassa veloitetaan valmistajat antamaan kaksipolttoaineajoneuvoja koskeva asiakkaan tiedotuslomake 1 päivästä tammikuuta 2024 alkaen. Tietyt kaksipolttoaineajoneuvot on kuitenkin rekisteröity ennen kyseistä päivämäärää, eikä niillä ole asiakkaan tiedotuslomaketta. Ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity ensimmäisen kerran ennen kyseistä päivämäärää, ei voida soveltaa edullisempia tietulleja, ja ne voivat joutua epäedulliseen kilpailuasemaan verrattuna vastaaviin ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity myöhemmin. Valmistajat voivat määrittää jo rekisteröidyn ajoneuvon hiilidioksidipäästöt suorittamalla uuden simuloinnin, jossa otetaan huomioon asetuksen (EU) 2017/2400 viimeisimmät vaatimukset. Jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä näiden simulaatioiden tulokset todisteena ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä. Komission olisi estettävä pätemättömien simulointitulosten käyttö valvomalla sitä, miten valmistajat käyttävät tätä vaihtoehtoa. Valmistajan olisi sen vuoksi ilmoitettava komissiolle, kun se päättää käyttää tätä vaihtoehtoa. Jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä tämä asiakirja vain, jos se saadaan suoraan valmistajalta, jos asiakirja on digitaalisessa muodossa, koska se on vähemmän altis petoksille, ja jos valmistajalle on osoitettu myönteinen komission päätös.
- (19) Tällä direktiivillä olisi kumottava tietyt vanhentuneet säännökset. Direktiivissä 1999/62/EY säädetään sen soveltamisalan laajentamisesta kattamaan ajoneuvojen alaryhmät, jotka kuuluvat asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaan mutta jotka eivät vielä kuulu asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan. Direktiivin

1999/62/EY asiaa koskevat säännökset ovat 2 artiklan 1 kohdan 30 alakohdan b alakohta, 2 artiklan 1 kohdan 38 alakohdan b alakohta, 7 g a artiklan 1 kohdan kolmas alakohta ja 7 g a artiklan 7 kohta. Asetuksella (EU) 2024/1610 laajennettiin asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaa, jotta se vastaisi asetuksen (EU) 2017/2400 soveltamisalaa. Direktiivin 1999/62/EY asiaa koskevat säännökset ovat sen vuoksi vanhentuneet, ja ne olisi kumottava kyseisen direktiivin tekstin yksinkertaistamiseksi.

(+220) Direktiivejä 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 1999/62/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 1999/62/EY seuraavasti:

1) Muutetaan 2 artiklan 1 kohta seuraavasti:

a) korvataan 28 alakohta seuraavasti:

”28) raskaan hyötyajoneuvon ’hiilidioksidipäästöillä’ komission asetuksen (EU) 2017/2400* liitteessä IV olevassa osassa II määritellyn asiakkaan tiedotuslomakkeen kohdassa 2.6.1 ilmoitettuja ajoneuvokohtaisia hiilidioksidipäästöjä (gCO₂/t-km), kun kyseessä on raskas tavaraliikenteen ajoneuvo, tai kyseisen lomakkeen kohdassa 2.6.4 ilmoitettuja ajoneuvokohtaisia hiilidioksidipäästöjä (gCO₂/p-km), kun kyseessä on linja-auto;

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).”

ab**)** korvataan 29 alakohdan a alakohta seuraavasti:

”a) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 (**) 3 artiklan 11 alakohdan a ja **tai** b alakohdassa tarkoitettua raskasta hyötyajoneuvoa; tai”

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

bc**)** korvataan 30 alakohdan b alakohta seuraavasti:

”30) ’vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla’ asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 12 alakohdassa määriteltyä vähäpäästöistä raskasta hyötyajoneuvoa;”

~~”b) 7 g a artiklan 7 kohdan nojalla hyväksytyn täytäntöönpanosäädöksen soveltamisalaan kuuluvaan ajoneuvoryhmään kuuluva raskas hyötയാjoneuvo, joka ei ole päästötön ajoneuvo ja jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 prosenttia kyseisen ajoneuvoryhmän CO₂-vertailupäästöistä;”~~

d) korvataan 35 alakohta seuraavasti:

”35) ’ajoneuvoryhmällä’ asetuksen (EU) 2017/2400 4 artiklan ensimmäisessä alakohdassa määriteltävä ajoneuvoryhmää;”

ee) korvataan 37 alakohta seuraavasti:

”(37) ajoneuvojen alaryhmän (sg) ’päästövähennyspolulla’ raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen päästövähennyspolkua ($ET_{sg,Y}$) tai linja-autojen päästövähennyspolkua ($ETp_{sg,Y}$), sellaisina kuin ne ovat määritettyinä asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevan 5.1.2.1 kohdan mukaisesti ja mukautettuina seuraavasti:

a) vuosien $Y \leq 2030$ osalta vuodelle 2030 asetettu hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite ($rf_{sg,Y}$ tai $rfp_{sg,Y}$, jossa $Y = 2030$) on 30 prosenttia; ja

b) vuosien $Y > 2030$ osalta tavoitekerroin ($RET_{sg,Y}$ tai $RETp_{sg,Y}$) on 0,7;”

~~”(37) ’päästövähennyspolulla’ ajoneuvojen alaryhmän (sg) ja vuoden (Y) raportointikauden osalta, eli $ET_{sg,Y}$, tuloa, joka saadaan kertomalla vuotuisten hiilidioksidipäästöjen vähennyskerroin ($RET_{sg,Y}$) alaryhmän (sg) CO₂-vertailupäästöillä (rCO_2_{sg}), eli $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_2_{sg}$; $RET_{sg,Y}$ määritetään asetuksen (EU) 2019/1242 liitteessä I olevan 5.1 kohdan mukaisesti;”~~

ef) korvataan 38 alakohta seuraavasti:

”(38) ’CO₂-vertailupäästöillä’ asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 1 alakohdassa määriteltävä CO₂-vertailupäästöjä;”

~~”(38) ’CO₂-vertailupäästöillä’~~

~~a) asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen alaryhmien osalta kyseisen asetuksen liitteessä I olevassa 3 kohdassa olevan kaavan mukaisesti laskettua määrää;~~

~~b) 7 g a artiklan 7 kohdan nojalla hyväksytyn täytäntöönpanosäädöksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvoryhmän osalta siinä määriteltävä CO₂-vertailupäästöjä, jotka vastaavat kyseiseen ajoneuvoryhmään kuuluvien ajoneuvojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä, jotka on raportoitu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/956(6) mukaisesti ensimmäiseltä raportointikaudelta, joka alkaa sen päivän jälkeen, jona asetuksen (EU) 2017/2400 24 artiklan mukaisesti kielletään kyseiseen ajoneuvoryhmään kuuluvien sellaisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti tai käyttöönotto, joiden osalta ei ole noudatettu asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklassa tarkoitettuja velvollisuuksia;”~~

eg) lisätään alakohdat seuraavasti:

~~”(42) ’perävaunulla’ asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 17 kohdassa määriteltävä perävaunua, joka kuuluu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362(***) soveltamisalaan;~~

(43) 'puoliperävaunulla' perävaunua, joka täyttää asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 33 kohdassa olevan puoliperävaunun määritelmän ja joka kuuluu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 soveltamisalaan.”

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

2) Muutetaan 7 g a artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan toinen, kolmas ja neljäs alakohta seuraavasti:

”Jäsenvaltioiden on sovellettava tätä porrastusta asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan kuuluviin ajoneuvojen alaryhmiin **viimeistään kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun** kyseisen asetuksen 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti **hyväksytyt kyseisten ajoneuvoryhmien CO₂-vertailupäästöt on julkaistu** julkaistujen CO₂-vertailupäästöjen perusteella. Jäsenvaltioiden on kuitenkin sovellettava tätä porrastusta ajoneuvojen alaryhmiin 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH viimeistään 13 päivänä toukokuuta 2023.

Jäsenvaltioiden on sovellettava Jos CO₂-vertailupäästöjä, sellaisina kuin ne ovat mukautettuina mukautetaan asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 2 kohdan mukaisesti, **niiden julkaisua seuraavan kuudennen kuukauden ensimmäisestä päivästä. Ajoneuvojen alaryhmien 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH osalta jäsenvaltioiden on kuitenkin sovellettava CO₂-vertailupäästöjä, sellaisina kuin ne ovat mukautettuina komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) .../... [lisätään viitetiedot, kun ne ovat tiedossa] mukaisesti,** 1 päivästä heinäkuuta 2026 kyseisiä CO₂-vertailupäästöjä sovelletaan seuraavan raportointikauden alusta.

Poiketen siitä, mitä toisessa alakohdassa säädetään, tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen hiilidioksidipäästöluokkien 1, 4 ja 5 osalta kyseistä porrastusta sovelletaan 7 kohdan nojalla annetuissa täytäntöönpanosäädöksissä tarkoitettuihin ajoneuvoryhmiin viimeistään kahden vuoden kuluttua kyseisten täytäntöönpanosäädösten hyväksymisestä. Porrastuksen on perustuttava täytäntöönpanosäädöksissä määritettyihin CO₂-vertailupäästöihin, ja sitä sovelletaan, kunnes asianomaisten ajoneuvojen alaryhmien CO₂-vertailupäästöt julkaistaan asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Kun CO₂-vertailupäästöt julkaistaan asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti, jäsenvaltioiden on sovellettava kyseisiä CO₂-vertailupäästöjä 7 kohdan mukaisesti määritettyjen päästöjen sijasta, ja kyseisiä ajoneuvojen alaryhmiä koskevaa porrastusta on sovellettava kaikkiin päästöluokkiin.”

b) **lisätään 2 kohtaan alakohdat seuraavasti:**

”Jäsenvaltioiden on viimeistään [tämän direktiivin voimaantulopäivä + kaksi kuukautta] luokiteltava uudelleen sellaiset ajoneuvot, jotka on luokiteltu hiilidioksidipäästöluokkaan 2 tai 3 vuodelle 2030 asetettuun 43 prosentin päästövähennystavoitteeseen perustuvan päästövähennyspolun

perusteella, käyttämällä sen sijaan vuodelle 2030 asetettuun 30 prosentin päästövähennystavoitteeseen perustuvaa päästövähennyspolkua.

Jäsenvaltioiden on katsottava tiettyyn hiilidioksidipäästöluokkaan soveltuviksi kaikki ajoneuvot, joiden osalta tienkäyttäjä kykenee toimittamaan näyttöä hiilidioksidipäästöistä asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan mukaisesti annetussa asiakkaan tiedotuslomakkeessa. Jos ajoneuvon ensimmäinen rekisteröintipäivä on ennen sen ajoneuvojen alaryhmän, johon ajoneuvo kuuluu, päästövähennyspolun alkamista, sovelletaan kyseisen alaryhmän päästövähennyspolun ensimmäisen vuoden arvoja.

Jäsenvaltioiden on kohdeltava asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 9 alakohdassa määritellyjä työajoneuvoja vastaavaan muiden kuin työajoneuvojen alaryhmään kuuluvina ajoneuvoina.

Jäsenvaltiot eivät saa soveltaa hiilidioksidipäästöluokan 5 mukaisia alennettuja maksuja päästöttömiin ajoneuvoihin, joihin on jälkiasennettu sähköenergiaa tuottava tai ajoneuvon käyttövoiman tuottamiseen osallistuva polttoainekäyttöinen moottori. Sen sijaan jäsenvaltioiden on sovellettava hiilidioksidipäästöluokan 1 mukaisia maksuja.

Ajoneuvonvalmistajat voivat käyttää asetuksen (EU) 2017/2400 5 artiklassa säädettyä simulointivälinettä asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 21 alakohdassa määritellyn kaksipolttoaineajoneuvon hiilidioksidipäästöjen määrittämiseen sen valmistuspäivän jälkeen, jos kyseisen ajoneuvon valmistuspäivä on ennen 1 päivää tammikuuta 2024. Valmistajan, joka aikoo käyttää tätä mahdollisuutta, on ilmoitettava asiasta komissiolle, ja komissio päättää, voiko kyseinen valmistaja käyttää simulointivälinettä tässä kohdassa esitettyyn tarkoitukseen. Ajoneuvon luokitteluksi hiilidioksidipäästöluokkaan jäsenvaltion on hyväksyttävä valmistajien suorittama simulaatio todisteena ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä sillä edellytyksellä, että valmistaja lähettää simulaation tulokset suoraan niille digitaalisessa muodossa yhdessä kyseiselle valmistajalle osoitetun komission päätöksen kanssa.”

bc) kumotaan 7 kohta. korvataan 7 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

~~”Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään CO₂-vertailupäästöt muiden ajoneuvoryhmien kuin alaryhmien 4 UD, 4 RD, 4 LH, 5 RD, 5 LH, 9 RD, 9 LH, 10 RD ja 10 LH osalta.”~~

3) Lisätään artikla seuraavasti:

”7 g c artikla

1. Jäsenvaltiot voivat 7 g a artiklaa soveltaessaan ottaa 30 päivään kesäkuuta 2030 saakka huomioon perävaunujen vaikutuksen sen ja moottoriajoneuvon yhdistelmän hiilidioksidipäästöihin. Heinäkuun 1 päivästä 2030 alkaen jäsenvaltioiden on otettava tämä vaikutus huomioon.

Jäsenvaltion soveltaessa ensimmäistä alakohtaa vedettävän perävaunun perävaunuluokka vaikuttaa 7 g a artiklan 2 kohdassa tarkoitetun ajoneuvoyhdistelmän hiilidioksidipäästöluokkaan liitteen VIII mukaisesti.

2. Jos jäsenvaltio soveltaa ensimmäistä kohtaa ja 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti asettaa erityismaksuja ajoneuvoyhdistelmille, jotka poikkeavat neuvoston

direktiivin 96/53/EY* liitteessä I säädetyistä enimmäispainoista ja/tai -mitoista kyseisen direktiivin 4 artiklan 4 kohdan mukaisesti, se voi soveltaa tiemaksujen alennusta tällaisiin ajoneuvoyhdistelmiin, joissa on vähintään yksi perävaunu, jolle on osoitettu perävaunuluokka tämän direktiivin liitteen VIII mukaisesti.

Tiemaksun alennuksen määrä voi vastata alennusta, joka myönnetään ajoneuvoyhdistelmille, jotka eivät poikkea enimmäispainoista ja/tai -mitoista.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 9 d artiklan mukaisesti delegoitu säädös liitteessä VIII vahvistettujen tehokkuussuhteen kynnysarvojen määrittämiseksi tai niiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen. Niiden ensimmäisen määrittämisen on perustuttava perävaunukannan keskimääräiseen tehokkuuteen tällaisten ajoneuvojen CO₂-vertailupäästöjen julkaisujankohdana ja perävaunuihin liittyviin mahdollisuuksiin parantaa tehokkuutta, ottaen huomioon puoliperävaunuihin ja muihin perävaunuihin liittyvien mahdollisuuksien erot.

Liitteessä VIII olevassa taulukossa yksilöityjen perävaunuluokkien 1 ja 2 osalta komissio antaa delegoidun säädöksen, jossa määritetään tehokkuussuhteen kynnysarvot, viimeistään vuoden kuluttua siitä, kun perävaunujen CO₂-vertailupäästöt on julkaistu asetuksen (EU) 2019/1242 11 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Liitteessä VIII olevassa taulukossa ~~yksilöidyn perävaunuluokan 3 osalta, jota~~ **yksilöityä perävaunuluokkaa 3** sovelletaan **asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 11 alakohdan c alakohdassa määriteltuihin nollapäästöisiin** perävaunuihin, jotka **ovat perävaunuluokkaa 3 koskevan tehokkuussuhteen kynnysarvon mukaisia.** ~~on varustettu niiden käyttövoimaa aktiivisesti tukevalla laitteella ja joissa ei ole polttomoottoria tai joiden polttomoottorin päästöt ovat alle 5 g CO₂/kWh, k~~ Komissio antaa delegoidun säädöksen, jossa määritetään tehokkuussuhteen kynnysarvot sen jälkeen, kun kyseisille perävaunuille on saatavilla laillisesti sertifioidut arvot.

Siirretään komissiolle valta antaa 9 d artiklan mukaisesti delegoitu säädös liitteen VIII muuttamiseksi, jotta voidaan vahvistaa menetelmä sellaisten perävaunujen perävaunuluokan määrittämiseksi, joihin on jälkiasennettu energiatehokkuutta parantavia laitteita, erityisesti sellaisten, jotka on rekisteröity, myyty tai otettu käyttöön ennen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 soveltamispäivää.

4. Edellä 3 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitettujen laitteiden tietojen kirjaamiseksi jäsenvaltioiden on käytettävä direktiivin 2014/45/EU** liitteessä II olevaa 10 kohtaa (Muut tiedot).

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

** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaistarkastuksista (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 51).”

4) Korvataan 7 j artiklan 2a kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”Jos kuljettaja tai tapauksen mukaan liikenteenharjoittaja tai eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän (EETS) palveluntarjoaja ei pysty esittämään näyttöä ajoneuvon päästöluokasta 7 g artiklan 2 kohdan, 7 g a artiklan ja 7 g b artiklan soveltamista varten, jäsenvaltiot voivat soveltaa korkeimpia perittäviä tietulleja tai

käyttäjämaksuja. Jos kuljettaja tai tapauksen mukaan liikenteenharjoittaja tai eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän (EETS) palveluntarjoaja ei pysty esittämään näyttöä ajoneuvoyhdistelmän päästöluokasta 7 g c artiklan soveltamista varten, jäsenvaltiot voivat soveltaa tietulleja tai käyttäjämaksuja moottoriajoneuvon päästöluokan perusteella.”

5) Korvataan 8 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Kun kyseessä on tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettu yhteinen käyttäjämaksujärjestelmä, 7 g a artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen porrastusten viimeinen soveltamispäivä ajoneuvojen alaryhmien 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH osalta on 25 päivä maaliskuuta 2025.”

56) Korvataan 9 d artiklan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 9 e artiklan mukaisesti tämän direktiivin muuttamiseksi liitteen 0, liitteessä III a olevassa 4.1 ja 4.2 kohdassa esitettyjen kaavojen sekä liitteiden III b ja III c taulukoissa esitettyjen määrien osalta niiden mukauttamiseksi tieteen ja tekniikan kehitykseen sekä liitteessä VIII olevassa taulukossa esitettyjen tehokkuussuhteen kynnysarvojen osalta niiden määrittämiseksi tai mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.”

67) Korvataan 11 artiklan c kohta seuraavasti:

”c) infrastruktuurimaksujen tai käyttäjämaksujen porrastus ajoneuvojen ympäristötehokkuuden mukaan 7 g, 7 g a, 7 g b tai 7 g c artiklan nojalla;”

78) Lisätään tämän direktiivin liitteenä oleva teksti liitteeksi VIII.

2 artikla

Direktiivin (EU) 2019/520 muuttaminen

Korvataan direktiivin (EU) 2019/520 liitteessä I oleva I osa seuraavasti:

”Osa I. Ajoneuvoja koskevat tiedot

Tieto	M/O ⁽¹⁾	Huomautukset
Rekisteritunnus	M	
Valmistenumero / ajoneuvon valmistenumero (VIN)	M	
Rekisteröintijäsenvaltio	M	
Merkki	M	(D.1 ⁽²⁾) esim. Ford, Opel, Renault
Ajoneuvon kaupallinen malli	M	(D.3) esim. Focus, Astra, Megane
EU-luokkakoodi	M	(J) esim. mopedi, moottoripyörä, henkilöauto
Euro-päästöluokka	M	esim. Euro 4, Euro 6
Hiilidioksidipäästöluokka	O	sovelletaan raskaisiin hyötyajoneuvoihin

Uudelleenluokituksen päivämäärä	O	sovelletaan raskaisiin hyötyajoneuvoihin
CO ₂ g/tkm	O	sovelletaan raskaisiin hyötyajoneuvoihin
Tilavuusperusteinen: kyllä/ei	O	sovelletaan perävaunuihin
Tehokkuussuhde – tonnikilometriperusteinen (-)...	O	sovelletaan perävaunuihin
Tehokkuussuhde – m ³ -kilometriperusteinen (-)...	O	sovelletaan perävaunuihin
Ajoneuvon suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa	M	
(1) M = pakollinen (mandatory), kun tieto on saatavilla kansallisessa rekisterissä, O = vapaaehtoinen (optional). (2) Yhdenmukaistettu unionin koodi, ks. direktiivi 1999/37/EY.		

”
—

3 artikla

Direktiivin 1999/37/EY muuttaminen

Lisätään direktiivin 1999/37/EY liitteessä I olevaan V kohtaan (pakokaasupäästöt) alakohdat seuraavasti:

”(V.11) Tehokkuussuhde:

- Muiden kuin tilavuusperusteisten perävaunujen tonnikilometriperusteinen tehokkuussuhde, joka ilmoitetaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683* liitteessä VIII olevassa lisäyksessä määritellyn vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 49.11.2 tai kyseisen asetuksen liitteessä III olevassa lisäyksessä 1 määritellyn ajoneuvon yksittäishyväksyntätodistuksen kohdassa 49.11.2.
- Tilavuusperusteisten perävaunujen osalta m³-kilometriperusteinen tehokkuussuhde, joka ilmoitetaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 liitteessä VIII olevassa lisäyksessä määritellyn vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 49.11.3 tai kyseisen asetuksen liitteessä III olevassa lisäyksessä 1 määritellyn ajoneuvon yksittäishyväksyntätodistuksen kohdassa 49.11.3.

Tilavuusperusteisuus ilmoitetaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 liitteessä VIII olevassa lisäyksessä määriteltyjen raskaiden perävaunujen vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 49.10 tai kyseisen asetuksen liitteessä III olevassa lisäyksessä 1 määritellyn ajoneuvon yksittäishyväksyntätodistuksen kohdassa 49.10,

(V.12) Perävaunuluokka määritetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY 7 g c artiklan mukaisesti;

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

4 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [vuoden kuluessa direktiivin voimaantulosta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

5 artikla

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

6 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja