



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 10. marraskuuta 2022
(OR. en)

14598/22

Toimielinten välinen asia:
2022/0365 (COD)

MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181

SAATE

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	10. marraskuuta 2022
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2022) 586 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyys osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2022) 586 final.

Liite: COM(2022) 586 final



Bryssel 10.11.2022
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyuden osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Jotta sisämarkkinat toimisivat moitteettomasti, on varmistettava, että tavarat, henkilöt, palvelut ja pääoma pääsevät liikkumaan vapaasti. Tätä varten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858 otettiin käyttöön kattava tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontajärjestelmä, joka koskee moottoriajoneuvoja, perävaunuja sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettuja järjestelmiä, komponentteja ja erillisiä teknisiä yksiköitä. Moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnässä sovellettavat päästöjä koskevat tekniset vaatimukset on lisäksi yhdenmukaistettu, jotta vältetään toisistaan poikkeavilta vaatimuksilta eri jäsenvaltioissa ja voidaan varmistaa korkeatasoinen ympäristön ja terveyden suojelu.

Ilman saastuminen on edelleen suuri ympäristö- ja terveysriski Euroopassa. Ilmanlaatu on parantunut, mutta merkittävä osa EU:n kaupunkiväestöstä altistuu edelleen ilmanlaatudirektiivissä¹ määritellyt raja-arvot ylittävälle epäpuhtauspitoisuuksille. Arvioiden mukaan ilmansaasteet aiheuttivat EU:n 28 jäsenvaltiossa yli 300 000 ennaenaikaista kuolemaa vuonna 2018.² Vaikka myös muilla aloilla on merkitystä, tieliikenne on edelleen keskeinen ilmansaasteiden aiheuttaja. Vuonna 2018 tieliikenteestä oli peräisin keskimäärin 39 prosenttia haitallisista typen oksidien päästöistä (kaupungeissa 47 %³) ja 11 prosenttia PM₁₀-hiukkaspäästöjen kokonaismäärästä.⁴

Euroopan vihreän kehityksen ohjelma⁵ on EU:n uusi kasvustrategia, jonka tavoitteena on tehdä EU:sta oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jolla on nykyaikainen, resurssitehokas ja kilpailukykyinen talous. EU:n olisi myös edistettävä välttämätöntä digitalisaatiota ja digitaalisia välineitä ja investoitava niihin, koska ne ovat muutosten keskeisiä mahdollistajia. Digitaalitekniologia voikin auttaa vähentämään maailmanlaajuisia päästöjä, parantamaan elämänlaatua ja pienentämään yhteiskunnan ympäristöjalanjälkeä esimerkiksi silloin, kun sitä käytetään energiankäytön optimointiin ja liikenteen päästöjen seurantaan.⁶ Jotta ilmastonutraalius voitaisiin saavuttaa vuoteen 2050 mennessä ja myrkyttömään ympäristöön tähtäävä saasteettomuustavoite onnistuttaisiin toteuttamaan, kaikkien alojen, myös tieliikenteen, on muututtava. Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa ilmoitettiin ehdotuksesta, jolla on määrä asettaa tiukemmat normeista polttomoottorilla varustettujen ajoneuvojen ilmaa saastuttaville päästöille (Euro 7).

Vauhdittaakseen tieliikenteen irtautumista hiilestä komissio esitti heinäkuussa 2021 ehdotuksen, jolla muutettaisiin henkilö- ja pakettiautojen **hiilidioksidipäästönormeista** annettua asetusta⁷ ja osoitettaisiin näin selkeä suunta päästöttömän liikkuvuuden tavoitteluun.⁸

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/50/EY, annettu 21 päivänä toukokuuta 2008, ilmanlaadusta ja sen parantamisesta (EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1–44).

² [Euroopan ympäristökeskus 2020](#). Air Quality in Europe – 2020 Report.

³ [JRC 2019](#). Urban NO₂ Atlas.

⁴ [Euroopan ympäristökeskus 2020](#). Air pollutant emissions data viewer (Gothenburg Protocol, LRTAP Convention) 1990–2018.

⁵ COM(2019) 640 final.

⁶ COM(2021) 118 final.

⁷ COM(2021) 556 final.

⁸ Vuonna 2022 esitetään ehdotus myös raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöstandardeista.

Lisäksi komissio hyväksyi joulukuussa 2020 **kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian**⁹ ja toukokuussa 2021 **saasteettomuustoimintasuunnitelman**.¹⁰ Näiden strategioiden mukaan liikenteestä olisi tehtävä huomattavasti vähemmän saastuttavaa erityisesti kaupungeissa. Euro 7 -normien katsotaan olevan olennainen osa siirtymistä puhtaaseen liikkuvuuteen.

Euroopan uusi teollisuusstrategia¹¹ puolestaan tarjoaa välineitä, joilla voidaan vastata vihreän ja digitaalisen siirtymän muodostamaan haasteeseen ja tukea Euroopan teollisuutta Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden toteuttamisessa. Uudet epäpuhtauspäästöjä koskevat toimintapuitteet tarjoavat EU:n autoteollisuudelle oikeusvarmuutta ja edelläkävijän aseman tuomaa etua. Kilpailuedun säilyttämiseksi EU:n päästönormien on pysyttävä keskeisillä markkinoilla, kuten Yhdysvalloissa ja Kiinassa, kehitteillä olevien standardien edellä. EU:n valmistajien pääsy näille markkinoille voisi muutoin vaikeutua, koska päästövaatimusten täyttäminen eri markkinoilla olisi kalliimpaa.

Siirtyminen päästöttömään henkilö- ja pakettiautokantaan kestää hyvinkin parikymmentä vuotta – erityisesti kun otetaan huomioon, että autojen ja pakettiautojen keskimääräinen käyttöikä on yli 11 vuotta. Jotta edellä mainitut poliittiset tavoitteet voidaan saavuttaa, markkinoille edelleen saatettavien polttomoottorikäyttöisten ajoneuvojen on oltava mahdollisimman puhtaita.

Samaan aikaan autoteollisuudella on edessään muitakin merkittäviä muutoksia, kuten huomattavat tarjontavajeet toimitusketjussa, Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyksen vaikutukset sekä energia- ja raaka-ainekustannusten nousu.

Siitäkin huolimatta, että henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä on ehdotettu vähennettävän täydet 100 prosenttia vuoteen 2035 mennessä, raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja ollaan tarkistamassa ja päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen ja uusien Euro 6d- tai Euro VI (versio E) -normin mukaisten ajoneuvojen markkinaosuus kasvaa, liikenteestä peräisin olevia epäpuhtauspäästöjä ei saada keskipitkällä aikavälillä pudotettua vähäpäästöiseksi luokiteltavalle tasolle ilman lisätoimia. Ehdotuksella on tarkoitus puuttua kolmeen **ongelmaan**, joiden vuoksi Euro 6- ja Euro VI -normien ei katsota riittävällä tavalla tukevan pyrkimyksiä vähentää tieliikenteen epäpuhtauspäästöjä niin paljon kuin pitäisi. Nämä ongelmat ovat seuraavat: 1) ajoneuvoihin sovellettavat päästönormit ovat monimutkaisia, 2) ajoneuvoihin sovellettavat päästörajat ovat vanhentuneita ja 3) ajoneuvojen todellisia ajonaikaisia päästöjä ei valvota riittävästi.

Ehdotuksen **yleistavoite** on kahtalainen: sillä halutaan 1) taata sisämarkkinoiden moitteeton toiminta vahvistamalla ajoneuvojen päästöille asianmukaisemmat, kustannustehokkaammat ja tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavat säännöt ja 2) varmistaa ympäristön ja terveyden suojelun korkea taso EU:ssa vähentämällä edelleen tieliikenteestä aiheutuvia ilman epäpuhtauspäästöjä.

Ehdotuksella edistetään yleistavoitteen saavuttamista seuraavien kolmen **erityistavoitteen** avulla. Sillä pyritään

- (1) vähentämään nykyisten Euro-päästönormien monimutkaisuutta
- (2) asettamaan ajantasaiset raja-arvot kaikille merkityksellisille ilman epäpuhtauksille

⁹ COM(2020) 789 final.

¹⁰ COM(2021) 400 final.

¹¹ COM(2020) 102 final ja COM(2021) 350 final.

(3) parantamaan todellisten ajonaikaisten päästöjen valvontaa.

Todellisia ajonaikaisia päästöjä on erittäin tärkeää valvoa paremmin ajoneuvon koko käyttöiän ajan myös ajatellen käytettyjen ajoneuvojen markkinoita, jotka ovat tärkeitä monille EU-maille ja myös muille alueille, kuten Afrikalle ja Lähi-idälle. Euro 7 -ehdotuksen tavoitteena on, että ajoneuvojen päästöt pysyvät pienempinä pitempään ajoneuvon käyttöiän karttuessa, mikä hyödyttää myös käytettyjen ajoneuvojen käyttäjiä. Etenkin erityistavoitteen 3 osalta on todettava, että ennen Euro 7 -normin voimaantuloa käyttöön otetut ajoneuvot vaikuttavat ilmanlaatuun vielä useita vuosia. Voitaisiin ottaa käyttöön asianmukaisia kannustimia vanhempien autojen varustamiseen jälkiasennuksilla sellaisiksi, että ne täyttävät paitsi pakokaasupäästöjä myös renkaista ja jarruista peräisin olevia päästöjä koskevat Euro 7 -vaatimukset. Jotta voitaisiin vauhdittaa nykyisen autokannan päästöjen vähentämistä ja siirtymistä päästöttömään liikenteeseen, on lisäksi tärkeää edistää polttomoottoriajoneuvojen muuntamista akku- tai polttokennokäyttöisiksi sähköajoneuvoiksi.

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

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858 tarjoaa moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnälle ja markkinavalvonnalle yleiset puitteet.

Ajoneuvojen Euro-päästönormit (asetukset (EU) N:o 715/2007 ja (EU) N:o 595/2009) ovat osa noita puitteita.¹² Ne ovat kytköksissä useisiin voimassa oleviin säännöksiin ja suunniteltuihin ehdotuksiin, joilla puututaan tieliikenteestä peräisin oleviin ilman epäpuhtauksiin, ja hiilidioksidipäästönormeihin,¹³ joilla vähennetään myös ilman epäpuhtauksia. Tämä henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autojen Euro 7 -päästönormeja koskeva lainsäädäntöehdotus parantaa Euro-päästönormien johdonmukaisuutta suhteessa seuraavassa esitettäviin toimenpiteisiin.

Ilmanlaatudirektiivillä¹⁴ pyritään parantamaan ilmanlaatua asettamalla raja-arvot, joita sovelletaan tiettyjen epäpuhtauksien pitoisuuksiin ilmassa siten, että mukana ovat kaikki lähteet (esim. maatalous, energia ja valmistusteollisuus). **Kansallisia päästörajoja koskevalla direktiivillä (NECD)¹⁵** pyritään vähentämään ilman epäpuhtauksien kansallisia päästöjä asettamalla kansallisia vähennysvelvoitteita tietyille ilman epäpuhtauksille ja vähentämällä päästöjä kaikilta aloilta, myös tieliikenteestä. Komissio hyväksyi 26. lokakuuta 2022 ehdotuksen ilmanlaatudirektiivin tarkistamiseksi.¹⁶ Ehdotetussa tarkistuksessa vahvistetaan vuoteen 2030 ulottuvat EU:n ilmanlaatuunormit, jotka yhdenmukaistetaan tiiviimmin Maailman terveysjärjestön suuntaviivojen kanssa, ja osoitetaan EU:lle suunta, jonka päämääränä on ilman saasteettomuus viimeistään vuoteen 2050 mennessä. Euro 7 -ehdotuksella on tärkeä rooli tämän tavoitteen ja puhdasta ilmaa koskevan EU:n politiikan tavoitteiden toteuttamisessa – ilmanlaatudirektiivin tarkistaminen mukaan luettuna. Euro 7 -normeja koskevalla ehdotuksella pyritään varmistamaan, että kaikkia tieliikenteestä peräisin olevia ilman epäpuhtauksien päästöjä vähennetään ilmanlaatu- ja päästörajadirektiivien mukaisesti. Näin sillä tuetaan jäsenvaltioita niiden pyrkiessä täyttämään näiden direktiivien mukaiset sitoumuksensa.

¹² Ks. asetuksen (EU) 2018/858 liite II.

¹³ Asetus (EU) 2019/631 ja asetus (EU) 2019/1242.

¹⁴ Direktiivi 2008/50/EY.

¹⁵ Direktiivi (EU) 2016/2284.

¹⁶ COM(2022) 542, ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ilmanlaadusta ja sen parantamisesta.

Hiilidioksidipäästönormit tukevat eurooppalaisessa ilmastolaissa¹⁷ asetettua EU:n ilmastotavoitetta, jonka mukaan kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään EU:ssa vuoteen 2030 mennessä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasoon verrattuna. Komissio ehdotti heinäkuussa 2021 henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormien tarkistamista ja tiukentamista.¹⁸ Raskaita hyötyajoneuvoja koskevien normien tarkistaminen on puolestaan tarkoitus tehdä vuoden 2022 loppuun mennessä. Hiilidioksidipäästönormeilla edistetään päästöttömien teknologioiden kuten sähköajoneuvojen käyttöä, kun taas uusilla Euro 7 -normeilla puututaan polttomoottoreista ilmaan pääseviin haitallisiin epäpuhtauspäästöihin ja sähköajoneuvoista tuleviin muihin kuin pakokaasupäästöihin ihmisten terveyden ja ympäristön suojelemiseksi. Euro 7 -normien yleiset tavoitteet ovat siis tässäkin suhteessa päteviä, koska polttomoottorilla varustetut ajoneuvot tuottavat edelleen pakokaasupäästöjä ja kaikki ajoneuvot muita kuin pakokaasupäästöjä. Vaikka henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä on ehdotettu vähennettävän täydet 100 prosenttia vuoteen 2035 mennessä, markkinoille saatetaan edelleen huomattava määrä polttomoottorilla varustettuja ajoneuvoja (hybridiajoneuvot mukaan luettuina), etenkin kuorma- ja linja-autoja. Sekä hiilidioksidi- että epäpuhtauspäästönormien katsotaan täydentävän Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetetun ilmasto- ja saasteettomuutta koskevan tavoitteen saavuttamista ja edistävän siirtymistä kestäväan liikkuvuuteen.

Liikennekelpoisuusdirektiivien¹⁹ tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta EU:ssa ja varmistaa ajoneuvojen ympäristötehokkuus testaamalla ajoneuvoja säännöllisesti koko niiden käyttöajan ajan. Direktiiveillä pyritään edistämään ilman epäpuhtauksien päästöjä siten, että teknisissä määräaikaistarkastuksissa ja tienvarsitarkastuksissa havaitaan tehokkaammin ajoneuvot, joiden päästöt ovat teknisten vikojen vuoksi liian suuret. Tässä ehdotuksessa on tuota tavoitetta tukevia elementtejä, joita toteutetaan muun muassa ajoneuvon sisäisellä valvonnalla ja joiden odotetaan tuovan mukanaan kustannussäästöjä. Tällaisista menettelyistä voisi vähitellen tulla ensisijainen liikennekelpoisuusdirektiiveissä käytettävä väline, jolla modernisoitaisiin nykyisiä tarkastusmenettelyjä ja vähennettäisiin hallinnollisia kustannuksia. Liikennekelpoisuusdirektiivien tulevassa tarkistuksessa on otettava huomioon nämä uudet menettelyt. Tämä koskee myös täytäntöönpanotoimenpiteitä, joita on kehitettävä liikennekelpoisuuspaketin tarkistamisen yhteydessä.²⁰

Myös **eurovinjettidirektiivi**,²¹ jossa vahvistetaan tieinfrastruktuurimaksuja koskevat yhteiset säännöt, ja **puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi**,²² jolla edistetään puhtaita liikkuvuusratkaisuja julkisten hankintojen avulla, ovat yhdenmukaisia Euro-normien yleisten tavoitteiden kanssa. Niillä tuetaan puhtaiden ajoneuvojen kysyntää antamalla jäsenvaltioille mahdollisuus porrastaa tiemaksuja ajoneuvojen epäpuhtauspäästöjen perusteella ja hyödyntämällä julkisia hankintoja. **Polttoaineiden laatua koskevassa direktiivissä**²³

¹⁷ Puiteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta annettu [asetus \(EU\) 2021/1119](#) (eurooppalainen ilmastolaki).

¹⁸ COM(2021) 556 final.

¹⁹ Moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaistarkastuksista annettu [direktiivi 2014/45/EU](#) ja unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista annettu [direktiivi 2014/47/EU](#).

²⁰ Ajoneuvojen turvallisuus – EU:n liikennekelpoisuuspaketin tarkistaminen (europa.eu).

²¹ Verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tieinfrastruktuurin käytöstä annettu [direktiivi 1999/62/EY](#).

²² Puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annettu [direktiivi 2019/1161/EU](#).

²³ Bensiniin, dieselin ja kaasuöljyn laatuvaatimuksista sekä kasvihuonekaasupäästöjen seuranta- ja vähentämismekanismien käyttöön ottamisesta annettu [direktiivi 2009/30/EY](#).

säädetään markkinoilla myytävän polttoaineen laatuominaisuuksista, eli sillä on merkitystä myös Euro-normien kannalta.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Osana EU:n digitaalistrategiaa komissio on **Euroopan datastrategiasta**²⁴ annetun tiedonannon mukaisesti ehdottanut erityistä datasäädöstä, jolla tuettaisiin yritysten ja viranomaisten välistä ja yritysten keskinäistä datan yhteiskäyttöä. Säädos tarjoaa laaja-alaiset puitteet, joiden avulla voidaan tehostaa datan käytettävyyttä ja yhteiskäyttöä eri sektorien välillä. Autoteollisuudessa esiintyy ajoneuvon sisäisen datan käytettävyyteen liittyviä ongelmia, joiden vuoksi on perusteltua täydentää datasäädöstä juuri tähän asiaan liittyvällä toimella. Toimella olisi huolehdittava siitä, että saataville asetetaan tietty vähimmäismäärä dataa ja toimintoja ja että kaikilla autoalan palveluntarjoajilla on tasapuoliset mahdollisuudet saada niitä käyttöönsä. Tällaisella toimella varmistettaisiin, että ajoneuvon sisäisiä tietoja on eri osapuolten saatavilla ja käytettävissä, joten se täydentäisi tätä Euro 7 -ehdotusta helpottamalla päästöjen jatkuvan tarkkailun optimaalista käyttöönottoa.

Euroopan uudessa teollisuusstrategiassa²⁵ otetaan huomioon koetun kriisin muuttamat olosuhteet sekä meneillään oleva siirtyminen kestävämpään, digitaalisempaan, selviytymiskykyisempään ja maailmanlaajuisesti kilpailukykyisempään talouteen. Strategiassa asetetaan painopisteitä ja määritellään uusia tavoitteita, jotka koskevat sisämarkkinoiden häiriönsietokyvyn vahvistamista ja strategisia riippuvuuksia. Tavoitteita tuetaan kohdennetuilla toimilla, jotka liittyvät sääntelykehukseen, innovoinnin tukemiseen, raaka-aineiden saatavuuteen, vähähiiliseen energiaan, osaamiseen ja data-avaruuksiin ja joilla pyritään nopeuttamaan vihreää ja digitaalista siirtymää. Strategia tarjoaa välineitä, joilla voidaan vastata vihreän ja digitaalisen siirtymän muodostamaan haasteeseen ja tukea Euroopan teollisuutta Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden toteuttamisessa. Uudet epäpuhtauspäästöt koskevat toimintapuitteet tarjoavat EU:n autoteollisuudelle oikeusvarmuutta ja edelläkävijän aseman tuomaa etua. Lisäksi niiden avulla vältetään riski siitä, että EU:ssa jäätäisiin jälkeen, kun muilla suurilla lainkäyttöalueilla vahvistetaan uusia epäpuhtauspäästönormeja.

Romuajoneuvodirektiivissä²⁶ vahvistetaan säännöt, jotka koskevat romuajoneuvojen ja niiden komponenttien keräämistä, käsittelyä ja hyödyntämistä ja joilla rajoitetaan vaarallisten aineiden käyttöä uusissa ajoneuvoissa. Siihen kytköksissä olevassa **tyyppihyväksyntädirektiivissä 2005/64/EY**²⁷ puolestaan yhdistetään uusien ajoneuvojen suunnittelu niiden uudelleenkäytettävyyteen, kierrätettävyyteen ja hyödynnettävyyteen. Näitä direktiivejä on tarkoitus tarkistaa vuonna 2023 Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ja **kiertotaloutta koskevan toimintasuunnitelman**²⁸ tavoitteiden mukaisesti. Euro 7 -ehdotuksella pyritään pitämään ajoneuvojen päästöt pienempinä pitempään ajoneuvon käyttöiän karttuessa. Romuajoneuvodirektiivin tarkistus puolestaan täydentää tätä tavoitetta puuttumalla ongelmaan, joka syntyy siitä, että EU:n ulkopuolelle viedään viallisia ja saastuttavia käytettyjä ajoneuvoja.

Käsillä oleva ehdotus on yhdenmukainen myös **Next Generation EU -välineen**²⁹ ja etenkin **elpymis- ja palautumistukivälineen**³⁰ ja siihen kuuluvan Lataus ja tankkaus -

²⁴ COM(2020) 66 final.

²⁵ COM(2020) 102 final ja COM(2021) 350 final.

²⁶ Romuajoneuvoista annettu direktiivi 2000/53/EY.

²⁷ Ajoneuvojen uudelleenkäytettävyydestä, kierrätettävyydestä ja hyödynnettävyydestä annettu direktiivi 2005/64/EY.

²⁸ COM(2020) 98 final.

²⁹ COM(2020) 456 final.

lippulaivahankkeen kanssa. Lippulaivahankkeella edistetään tulevaisuuden vaatimukset täyttävää puhdasta teknologiaa, jotta voidaan nopeuttaa kestävien, helposti saavutettavien ja älykkäiden liikennemuotojen ja lataus- ja tankkausasemien käyttöönottoa ja joukkoliikenteen laajentamista. Elpymis- ja palautumistukivälineestä ja myös **InvestEU**-³¹ ja **Horisontti Eurooppa**³² -ohjelmien kohdennetuista investointiohjelmista osoitetaan varoja, joilla parannetaan talouden kasvupotentiaalia ja nopeutetaan vihreää siirtymää etenkin ottamalla käyttöön innovatiivisia ratkaisuja ja tulevaisuuden vaatimukset täyttävää vähäpäästöistä teknologiaa.

Ehdotuksessa on otettu huomioon myös tarve huolehtia siitä, että oikeudenmukainen vihreä siirtymä toteutuu ja että muita heikommassa asemassa olevia kansalaisia tuetaan liikenteeseen liittyvissä kysymyksissä. Näin se on johdonmukainen **Euroopan tulevaisuutta käsittelevän konferenssin loppuraportin** (ehdotus 18.3) kanssa erityisesti siltä osin kuin on kyse liikennevälineiden ja saastuttamattomalla teknologialla toimivien ajoneuvojen kohtuuhintaisuudesta.

Lisäksi aloite on yhdenmukainen EU:n kuluttajalainsäädännön ja erityisesti **sopimattomia kaupallisia menettelyjä koskevan direktiivin**³³ ja **kuluttajien oikeuksia koskevan direktiivin**³⁴ muuttamisesta hiljattain annetun ehdotuksen kanssa. Tavoitteena on edistää puhdasta ja vihreää EU:n kiertotaloutta antamalla kuluttajille mahdollisuus tehdä tietoon perustuvia ostopäätöksiä ja edistää siten kestävämpää kulutusta.

Komissio myös kehittää paremman sääntelyn ohjeistustaan vahvistaakseen politiikkojen johdonmukaisuutta ja varmistaakseen, että kaikki sen aloitteet noudattavat ”ei merkittävää haittaa”-periaatetta ja näin ollen ovat eurooppalaisessa ilmastolaissa asetettujen velvoitteiden mukaisia, kuten tiedonannossa **Parempaa säätelyä: voimien yhdistäminen lainsäädännön parantamiseksi**³⁵ ilmoitettiin.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

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

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskeva lainsäädäntö edistää tavaroiden sisämarkkinoiden toteuttamista ja toimintaa. Tällä ehdotuksella pyritään tehostamaan lainsäädännön täytäntöönpanoa ja sen valvontaa osana poliittista yleistavoitetta syventää sisämarkkinastrategiaa.

Toinen syy on ilman saastumisen ja tieliikenteen eri maiden rajat ylittävä luonne. Vaikka tärkeimpien myrkyllisten ilman epäpuhtauksien vaikutukset ovat vakavimmat lähellä niiden lähdettä, vaikutukset ilmanlaatuun eivät jää paikallisiksi. Rajojen yli leviävät saasteet ovat ympäristöongelma, johon kansalliset ratkaisut eivät useinkaan pure. Ilmakehämallit osoittavat,

³⁰ Asetus (EU) 2021/241.

³¹ Asetus (EU) 2021/523.

³² Asetus (EU) 2021/695.

³³ Direktiivi 2005/29/EY.

³⁴ Direktiivi 2011/83/EU.

³⁵ COM(2021) 219 final.

että yhdessä jäsenvaltiossa tuotettu saaste vaikuttaa saastumiseen muissakin jäsenvaltioissa. Ilman saastuminen on ongelma, jonka ratkaisemiseksi tarvitaan EU:n laajuisia yhteisiä toimia.

EU:n tasolla kehitettävät päästönormit ja niiden asianmukainen hallinnointi ovat olennaisessa asemassa sen suhteen, että voidaan välttää se, että jäsenvaltiot toteuttavat erilaisia kansallisia toimenpiteitä, jotka eivät välttämättä ole johdonmukaisia ja yhtenäisiä (esim. toimenpiteitä, joilla rajoitetaan pääsyä tietyille alueille). Tällaiset toimenpiteet aiheuttaisivat huomattavia esteitä teollisuudelle ja suuren riskin sisämarkkinoille. Näin ollen on täysin perusteltua jatkaa yhdenmukaistettuja EU:n toimia ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi edelleen.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on oikeasuhteinen, sillä siinä säädetään tarvittavasta oikeudellisesta muutoksesta mutta ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tavoitteiden saavuttamiseksi: on vähennettävä moottoriajoneuvojen epäpuhtauspäästöjä ja toisaalta varmistettava ajoneuvojen valmistajille oikeusvarmuus. Sillä luodaan tarvittavat oikeudelliset edellytykset sille, että valmistajilla on edelleen mahdollisimman pitkälti tasapuoliset toimintaedellytykset.

- **Toimintatavan valinta**

Asetusta pidetään tarkoituksenmukaisena säädöstyypinä, koska sillä varmistetaan säännösten suora ja yhdenmukainen soveltaminen ja niiden noudattamisen valvonta eikä se edellytä säännösten saattamista osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Voimassa olevan lainsäädännön jälkiarviointit**

Komissio päätti toteuttaa jälkiarvioinnin ja vaikutustenarvioinnin rinnatusten yhtenä ja samana prosessina Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa³⁶ vahvistetun etenemissuunnitelman toteuttamiseksi. Niinpä vaikutustenarvioinnin liitteessä 5 esitetyn arvioinnin tuloksia käytettiin pohdittaessa tarkemmin, pysyykö ympäristönsuojelu EU:ssa Euro 6- ja Euro VI -päästönormeja soveltamalla edelleen korkealla tasolla ja voidaanko niillä varmistaa moottoriajoneuvojen sisämarkkinoiden moitteeton toiminta.

Arvioinnissa selvitettiin, missä määrin Euro 6- ja Euro VI -asetuksilla on onnistuttu saavuttamaan niissä asetetut tavoitteet. Arvioinnin mukaan Euro 6- ja Euro VI -asetusten tavoitteet eli ilmanlaadun parantaminen vähentämällä tieliikenteestä peräisin olevia epäpuhtauksia ja moottoriajoneuvon rakennetta koskevien yhdenmukaistettujen sääntöjen vahvistaminen ovat edelleen erittäin tärkeitä. Lisäksi todettiin, että asetukset ovat pitkälti johdonmukaisia ja että niiden ansiosta EU:n teillä kulkee entistä puhtaampia ajoneuvoja. Euro 6- ja Euro VI -normien mukaiset testausmenettelyt ovat nekin olleet jossain määrin tuloksellisia. Sääntely aiheuttaa kustannuksia, ja Euro 6- ja Euro VI -asetukset todettiin yleisesti ottaen kustannuksiin nähden tehokkaiksi. Ne ovat myös luoneet tuntuvaa EU:n tason lisäarvoa, jota ei olisi voitu saavuttaa samassa määrin kansallisilla toimenpiteillä.

Arvioinnissa tehtiin seuraavat keskeiset päätelmät:

- Asetusten ansiosta EU:n teillä kulkevat ajoneuvot ovat jossain määrin puhtaampia.

³⁶ COM(2019) 640 final.

- Euro VI -päästönormeja on sovellettu vuodesta 2013 ja Euro 6 -päästönormeja vuodesta 2014, ja vuoteen 2020 mennessä typen oksidien päästöt olivat EU:n teillä vähentyneet henkilö- ja pakettiautojen tapauksessa 22 prosenttia ja kuorma- ja linja-autojen tapauksessa 36 prosenttia. Pakokaasujen hiukkaspäästöissä pudotusta oli henkilö- ja pakettiautojen kohdalla 28 prosenttia ja kuorma- ja linja-autojen kohdalla 14 prosenttia.
- Asetuksilla on jossain määrin onnistuttu hillitsemään tieliikenteen aiheuttamia terveyshaittoja, kuten hengitysilman kautta tapahtuvaan altistukseen liittyviä hengityselinten sairauksia ja sydän- ja verisuonitauteja.
- Sääntelystä on arvioitu aiheutuvan autoteollisuudelle kustannuksia 357–929 euroa dieselkäyttöistä ja 80–181 euroa bensiinikäyttöistä henkilö- tai pakettiautoa kohti ja enimmillään 3 717–4 326 euroa raskasta hyötyajoneuvoa kohti. Raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa kustannukset ovat odotetulla tasolla, mutta henkilö- ja pakettiautojen kohdalla ne ovat nousseet alun perin odotettua suuremmiksi.
- Kilpailukykyyn ja innovointiin kohdistuvat vaikutukset näyttävät olleen yleisesti ottaen myönteisiä, eikä kilpailu ole vääristynyt.
- Tuore poliittinen kehitys, kuten Euroopan vihreän kehityksen ohjelma, tukee Euro 6- ja Euro VI -asetusten tavoitteita ja sitä, että on tärkeää parantaa ilmanlaatua edelleen vähentämällä tieliikenteen päästöjä yhtenäisellä EU:n lähestymistavalla.
- Asetuksilla on saatu aikaan yhteiskunnalle taloudellista nettohyötyä.
- Itse asetukset ovat pitkälti johdonmukaisia, mutta johdonmukaisuuteen liittyviä ongelmia on havaittu sekä Euro 6- ja Euro VI -päästönormien sisällä että suhteessa muuhun EU-lainsäädäntöön.
- Asetuksiin ei sisällynyt yksinkertaistamistoimenpiteitä.
- Markkinoiden yhdenmukaistaminen on ratkaisevin EU:n tason lisäarvoon liittyvä näkökohta, ja onkin epätodennäköistä, että koordinoimaton toiminta olisi ollut yhtä tehokasta. Asetuksilla varmistetaan yhteiset vaatimukset ja minimoidaan sitä kautta valmistajille aiheutuvat kustannukset sekä annetaan sääntelyyn liittyvää varmuutta.
- Asetuksissa on kuitenkin joitakin puutteita, joiden vuoksi niillä ei pystytä parantamaan ilmanlaatua nykyistä enempää tieliikenteen epäpuhtauspäästöjä vähentämällä. Jotkin asetusten rakennepiirteet (menettelyt) ovat todennäköisesti vaikuttaneet asetusten vaikuttavuuteen. Kyse on tarkemmin ottaen seuraavista:
 - Arviointi osoittaa, että Euro 6- ja Euro VI -normien perättäisten vaiheiden myötä monimutkaisuus- ja johdonmukaisuusongelmat ovat juurtuneet syvään sekä yleiseen oikeudelliseen kehykseen että sen käytännön soveltamiseen.
 - Arvioinnissa korostetaan, että monet mahdolliset ihmisten terveyteen ja ympäristöön liittyvät hyödyt jäävät nykyisissä asetuksessa vaille huomiota. Vaikka ajoneuvon todellisten päästöjen (ajosykli ja käyttöolosuhteet etenkin kaupunkiajossa) ja tyyppihyväksytyjen päästöjen eroa onkin onnistuttu kuromaan umpeen, Euro 6- ja Euro VI -normien mukaisten päästötestien ulkopuolelle jää edelleen eräitä merkittäviä päästöjä. Lisäksi päästöjä ei valvota asianmukaisesti ajoneuvojen koko käyttöiän aikana.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Kerätäkseen näyttöä ja varmistaakseen toimiensa läpinäkyvyyden komissio pyysi sidosryhmiltä palautetta useiden kuulemisten avulla. Tätä ehdotusta varten komissio pyysi palautetta erityisesti seuraavilta sidosryhmiltä: jäsenvaltiot ja kansalliset viranomaiset, autoteollisuus (mukaan lukien ajoneuvonvalmistajat, komponenttien toimittajat ja muut teollisuuden sidosryhmät), kansalaisyhteiskunta (mukaan luettuina kuluttajajärjestöt ja ympäristöjärjestöt) ja kansalaiset.

Järjestettyä laajaa kuulemismenettelyä esitellään tarkemmin tästä ehdotuksesta tehdyn vaikutustenarvioinnin liitteessä 2 olevassa tiivistelmäraportissa.

Komissio on kerännyt palautetta seuraavilla toimilla:

- Aloitteesta keskusteltiin sidosryhmien kanssa ensimmäistä kertaa lokakuussa 2018 pidetyssä sidosryhmien kokouksessa. Tämän jälkeen perustettiin ajoneuvojen päästönormeja käsittelevä neuvoa-antava ryhmä (AGVES), johon koottiin teollisuuden, kansalaisyhteiskunnan ja jäsenvaltioiden asiaankuuluvat asiantuntijaryhmät. AGVES piti heinäkuun 2019 ja huhtikuun 2021 välisenä aikana kymmenen kokousta ja yhden yksinkertaistamista käsittelevän seminaarin.
- Alustava vaikutustenarviointi järjestettiin 27. maaliskuuta – 3. kesäkuuta 2020. Ehdotuksesta järjestettiin seuraavaksi 18 viikon julkinen kuuleminen, joka alkoi 6. heinäkuuta 2020 ja päättyi 9. marraskuuta 2020.
- Lisäksi järjestettiin kaksi 14-viikkoista kohdennettua kuulemistä, joista toisen aiheena oli Euro 6- ja Euro VI -normien arviointi (4.3.–8.6.2020) ja toisen Euro 7 -normia koskeva vaikutustenarviointi (3.8.–9.11.2020). Näissä kuulemisissa pääpaino oli aloitteen yksityiskohdissa ja teknisissä näkökohdissa.

Kuulemisissa saadut tiedot, näkemykset ja data otettiin huomioon Euro 6- ja Euro VI -normien arvioinnissa ja Euro 7 -normia koskevan vaikutustenarvioinnin valmistelussa. Sidosryhmiltä saadun näytön perusteella voitiin täydentää, tarkastaa ja vahvistaa näyttöä, jota oli jo saatu vaikutustenarvioinnin ja sitä tukevien selvitysten yhteydessä toteutetuista tutkimuksista.

Sidosryhmien kuulemisten tulokset ovat pääpiirteissään seuraavanlaiset:

Kaikkien sidosryhmien edustajat olivat yhtä mieltä siitä, että tieliikenteeseen liittyy edelleen ilmansaaste- ja terveysongelmia ja että niiden ratkaisemiseksi tarvitaan toimia. Suurin osa komponenttitoimittajia, jäsenvaltioita, kansalaisyhteiskuntaa ja kansalaisia edustavista vastaajista piti uusia Euro-normeja asianmukaisena keinona ajoneuvojen päästöjen vähentämiseen. Ajoneuvonvalmistajat eivät olleet tästä niin vakuuttuneita. Autoteollisuus korosti useassa yhteydessä, että Euro 6- ja Euro VI -normien säilyttäminen olisi realistinen ja tasapainoinen vaihtoehto.

Euro 6- ja Euro VI -normeista koostuva järjestely on kaikkien ryhmien mielestä monimutkainen. Julkiseen kuulemiseen saadut vastaukset osoittavat, että monimutkaisuus aiheuttaa huomattavia säännösten noudattamisesta johtuvia kustannuksia ja hallinnollisia rasitteita. Lisäksi kaikki ryhmät teollisuutta lukuun ottamatta ilmoittivat, että monimutkaisuus haittaa ympäristönsuojelua. Kansalaisyhteiskunnan edustajat puolestaan lisäsivät, että se johtaa virhetulkintoihin. Kaikkien ryhmien edustajat katsoivat, että asetusten monimutkaisuuteen on puututtava eri toimin.

Ajoneuvonvalmistajia lukuun ottamatta suurin osa kaikista ryhmistä, myös komponenttien toimittajista, kannatti tiukempia raja-arvoja säännellyille epäpuhtauksille ja uusia raja-arvoja sääntelemättömille epäpuhtauksille. Komponenttien toimittajat, jäsenvaltiot, kansalaisyhteiskunta ja kansalaiset katsovat, että päästöjä voitaisiin nykyisen epäpuhtauksien rajoittamiseen käytettävän teknologian avulla vähentää vielä lisää.

Suurin osa sidosryhmistä katsoo, että todellisia ajonaikaisia päästöjä ei Euro 6- ja Euro VI -normeilla seurata eikä rajoiteta riittävästi ajoneuvojen koko käyttöiän aikana. Mahdollisina syinä pidettiin luvatonta muuttamista, ajoneuvojen vanhenemista, riittämättömiä teknisiä tarkastuksia sekä huoltokustannuksia. Kaikki sidosryhmät ovat osoittaneet tukevansa päästöjen jatkuvaa seurantaa toimenä, jolla mitataan todellisia päästöjä. Useimmat valmistajat kuitenkin lisäsivät, että lähitulevaisuudessa voidaan seurata vain rajallista määrää epäpuhtauksia.

Palautetta ja sidosryhmien näkemyseroja analysoitiin huolellisesti, ja uskottavat näkemykset otettiin vaikutustenarvioinnissa huomioon. Erityisesti teollisuuden ja jäsenvaltioiden näkemyksistä oli apua monimutkaisuutta ja mahdollisia yksinkertaistamiskeinoja analysoitaessa. Lisäksi teollisuuden toimittamat tiedot epäpuhtauksien rajoittamiseen käytettävän teknologian laitteistokustannuksista ovat antaneet merkittävää pohjaa taloudellisten vaikutusten arviointiin. Jäsenvaltioiden, teollisuuden ja kansalaisyhteiskunnan edustajien sekä kansalaisten antama palaute ja esiin nostamat huolenaiheet on otettu huomioon vaihtoehtojen suunnittelussa ja arvioinnissa. Tämä koskee erityisesti teknisiä mahdollisuuksia vähentää päästöjä päästörajojen, kestävyysvaatimusten, testausolosuhteiden ja päästöjen jatkuvan seurannan avulla, nopeampaa siirtymistä sähköajoneuvoihin ja kilpailukykyvaikutuksia, joista teollisuudella vaikuttaisi olevan erilaisia näkemyksiä.

Sidosryhmillä oli yhtenäisen Euro-päästönormin käyttöönotosta henkilö- ja pakettiautoille sekä kuorma- ja linja-autoille erilaisia näkemyksiä kuin komissiolla. Teollisuuden sidosryhmät eivät aluksi kannattaneet tällaista yksinkertaistamistoimenpidettä. Koska teollisuuden esiin tuomat tavoitteet, kuten asianmukainen eriyttäminen ja kansainvälinen yhdenmukaistaminen, pitäisi voida toteuttaa myös sulauttamalla perussäädökset (asetukset (EU) N:o 715/2007 ja (EU) N:o 595/2009) toisiinsa ja pitämällä erityiset täytäntöönpanoasetukset erillään, komissio on jatkanut tämän mallin kehittelyä. Asia vahvistettiin sidosryhmien kanssa vaikutustenarvioinnista järjestettyyn kohdennettuun kuulemiseen liittyvissä jatkohaastatteluissa ja 16. marraskuuta 2020 pidetyssä AGVES-ryhmän kokouksessa.

• **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Vaikutustenarvioinnissa on hyödynnetty useista eri lähteistä saatua näyttöä, jota on saatu myös CLOVE-konsortioon kuuluvien ulkopuolisten toimeksisaajien tekemistä tutkimuksista. Mukana on keskeisiä asiantuntijoita, joiden taustalla ovat Thessalonikin Aristoteles-yliopiston soveltavan termodynamiikan laboratorio (LAT) (Kreikka), Ricardo (Yhdistynyt kuningaskunta), EMISIA (Kreikka), TNO (Alankomaat), Grazin tekninen korkeakoulu (Itävalta), FEV (Saksa) ja VTT (Suomi).

CLOVEN ensimmäisessä tutkimuksessa tarkoituksena oli tarkastella, vertailla ja hyödyntää muualla maailmassa voimassa olevaa lainsäädäntöä, arvioida EU:n nykyisten päästöttestien tehokkuutta sekä kehittää ja arvioida uusia päästöttestejä säänneltyjä ja sääntelemättömiä epäpuhtauksia varten. Seuraavassa tutkimuksessa taas tarkasteltiin perusteellisesti ensimmäisessä tutkimuksessa esiin tuotujen toimenpiteiden kustannustehokkuutta. Lisäksi tehtiin toteutettavuusarviointi uusien epäpuhtauspäästörajojen asettamisesta kaikille ajoneuvoille ja selvitettiin mahdollisuuksia yksinkertaistaa ajoneuvoihin sovellettavia

päästönormeja. Tutkimus tuki myös Euro 6- ja Euro VI -normien muodostaman järjestelyn arviointia ja antoi vaikutustenarviointiin tarvittavaa näyttöä. Komission Yhteinen tutkimuskeskus on tehnyt näiden tutkimuksen tueksi analyyseja ja testejä Isprassa Italiassa sijaitsevilla tiloillaan.

Taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten määrällistä arviointia varten vaikutustenarviointitutkimuksessa ja -raportissa on käytetty SIBYL- ja COPERT-malleja. COPERT on laskentaohjelma, jolla arvioidaan tieliikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasu- ja ilmansaastepäästöjä todellisten päästöjen perusteella. Ohjelman koordinoinnista vastaavat Euroopan ympäristökeskus ja Yhteinen tutkimuskeskus. SIBYL on politiikan muotoilua tukeva väline, jolla ennustetaan yksityiskohtaisesti eritellyn ajoneuvoteknologian vaikutusta tuleviin ajoneuvokantoihin, energiaan, päästöihin ja kustannuksiin. Molempia malleja päivitettiin sidosryhmien kuulemisessa saatujen tietojen ja näytön, tuoreimpien päästökertoimien ja kirjallisuuskatsausten perusteella.

Lisäksi kerättiin lisätietoja seuraavista kysymyksistä:

- käytettävissä olevat teknologiat, joita voidaan tarkasteltavalla kaudella käyttää epäpuhtauspäästöjen vähentämiseen, sekä niiden tehokkuus ja kustannukset
- terveys- ja ympäristövaikutukset rahassa mitattuina
- yleiset makrotaloudelliset indikaattorit, kuten uusien työpaikkojen syntyminen, tarvittava osaaminen, tutkimus ja innovointi jne.
- EU:n teollisuuden kilpailukyky ja sisämarkkinoiden yhtenäisyys
- laadulliset vaikutukset pk-yrityksiin ja kuluttajiin (mukaan lukien kuluttajien luottamus).

Vaikutustenarvioinnin liitteessä 1 on luettelo tutkimuksista ja lähteistä.

- **Vaikutustenarviointi**

Ehdotetut toimenpiteet ovat tasapainoisia terveys- ja ympäristöhyötyjensä ja teollisuudelle aiheuttamansa rasituksen suhteen. Toimenpiteiden vaikuttavuus ja kustannustehokkuus saa tukea vaikutustenarvioinnista. Vaikutustenarvioinnin tiivistelmä ja sääntelytarkastelulautakunnan myönteinen lausunto löytyvät osoitteesta X (linkki lisätään).

Nykyisissä Euro 6- ja Euro VI -asetuksissa havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi arvioitiin kolmea toimintavaihtoehtoa, jotka vaihtelevat sisällöltään ja tavoitetasoiltaan. Arvioinnissa otettiin huomioon Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa edellytetty vihreä ja digitaalinen muutos. Muutos tarjoaa mahdollisuuksia edistyneempiin ratkaisuihin epäpuhtauspäästöjen vähentämisessä. Sellaisia ovat esimerkiksi vähäpäästöisen teknologian käyttö ja päästöjen jatkuva seuranta kehittyneiden antureiden ja ajoneuvojen verkkoyhteyksien avulla. Toimintavaihtoehtoissa otettiin huomioon myös siirtyminen sähköisten voimalaitteiden käyttöön ja siihen liittyvä tarve vähentää polttomoottorien epäpuhtauspäästöjä kustannustehokkailla ja toimivilla ratkaisuilla.

Erityisten tavoitteiden mukaisesti toimintavaihtoehtoilla 1, 2 (2a ja 2b) ja 3a pyritään vähentämään nykyisten Euro-päästönormien monimutkaisuutta esimerkiksi korvaamalla nykyiset kaksi asetusta yhdellä tai luopumalla vanhentuneista testeistä. Kaikille merkityksellisille ilman epäpuhtauksille esitetään ajantasaiset päästöraajat. Toimintavaihtoehdossa 1 tavoitetaso on matala, vaihtoehtoissa 2a ja 3a keskitasoa ja vaihtoehdossa 2b korkea. Todellisten ajonaikaisten päästöjen rajoittamista parannettaisiin siten, että vaihtoehdossa 1 sovellettaisiin ajonaikaisessa testauksessa matalan tavoitetason

reunaehtoja, vaihtoehdossa 2a nämä reunaehdot ja kestävyysvaatimukset olisivat tavoitetasoltaan keskitasoa, vaihtoehdossa 2b testausreunaehtojen ja kestävyysvaatimusten tavoitetaso olisi korkea, kun taas vaihtoehdossa 3a keskitasoisten testausreunaehtojen ja kestävyysvaatimusten lisäksi käytössä olisi jatkuva päästöseuranta.

Vaikutustenarvioinnissa päädyttiin pitämään tavoitteiltaan keskitasolle asettuvaa toimintavaihtoehtoa 3a oikeasuhteisimpana mallina sekä kevyiden että raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa. Toimintavaihtoehdon todettiin olevan tehokkain asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa ja kustannustehokas, koska se tuo kansalaisille suurimmat terveys- ja ympäristöhyödyt ja samalla teollisuudelle sääntelystä aiheutuvat kustannukset jäävät pieniksi. Lisäksi vaihtoehdon katsottiin olevan johdonmukainen ilmanlaatulainsäädännön, hiilidioksidipäästönormien ja liikennekelpoisuusdirektiivien kanssa. Päästöjen jatkuvan seurannan myötä vaihtoehto 3a olisi myös parhaiten linjassa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteleman vihreän ja digitaalisen muutoksen kanssa.

Vaihtoehdon 3a sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristövaikutukset voidaan tiivistää seuraavasti:

Sääntelyn aiheuttamat kokonaiskustannukset olisivat arviolta 304 euroa kevyttä henkilö- ja hyötyajoneuvoa kohti ja 2 681 euroa raskasta hyötyajoneuvoa kohti. Vaikutustenarvioinnissa tarkastellun 25 vuoden jakson aikana sääntelyn aiheuttamat kokonaiskustannukset olisivat kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen tapauksessa 35,48 miljardia euroa ja raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa 17,53 miljardia euroa.

Toisaalta ilmaa pilaavien epäpuhtauspäästöjen vähenemisestä koituisi hyötyä terveydelle 55,75 miljardin euron ja ympäristölle 133,58 miljardin euron edestä. Taustalla on pääasiassa NO_x- ja PM_{2.5}-päästöjen väheneminen. Lisäksi tällä vaihtoehdolla olisi kaikkien ajoneuvojen osalta suurimmat myönteiset vaikutukset, kun tarkastellaan pääsyä keskeisille kansainvälisille markkinoille ja innovointia.

Vaihtoehdon 3a aiheuttamien mukautuskustannusten (merkittävät vaatimusten noudattamisesta aiheutuvat kustannukset, jotka syntyvät päästöjenrajoitusteknologiaan liittyvistä laitteista ja niihin liittyvästä tutkimus- ja kehittämistoiminnasta, kalibroinnista, tiloista ja työkaluista) arvioidaan olevan vuosina 2025–2050 kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen tapauksessa 67 miljardin euron luokkaa ja raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa 26 miljardin euron luokkaa.

Saatavan hyödyn lisäksi tulee myös säästöjä sääntelystä aiheutuissa kustannuksissa (testaukseen liittyvät kustannukset, tyyppihyväksyntäviranomaisten suorittama testien valvonta, tyyppihyväksyntämaksut sekä hallinnolliset kustannukset, jotka liittyvät tyyppihyväksyntämenettelyihin kuuluvaan raportointiin ja muihin tiedonantovelvollisuuksiin). Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon tuomien säästöjen suuruusluokan arvioidaan olevan kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen tapauksessa 4,67 miljardia euroa ja raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa 0,58 miljardia euroa.

Yleisesti ottaen vaihtoehdon 3a vaikutus kuluttajahintoihin olisi vähäinen. Kun sääntelystä johtuvat kokonaiskustannukset kohoavat perusskenaarioon verrattuna, lisäkustannukset todennäköisesti siirretään kuluttajan maksettaviksi, jolloin ne nostaisivat pienten bensiinikäyttöisten ajoneuvojen hintaa 0,8 prosenttia ja pienten dieselikäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen hintaa 2,2 prosenttia.

Ehdotukseen lisättiin akun kestävyyttä koskevat vaatimukset sen jälkeen, kun 14. huhtikuuta 2022 hyväksyttiin uusi YK:n maailmanlaajuinen tekninen sääntö nro 22, joka koskee

sähköajoneuvojen sisäisten akkujen kestävyyttä ja jossa asetetaan sähköajoneuvojen suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset tasolle, joka ei edellytä akkuteknologian muuttamista. On odotettavissa, että nämä vaatimukset eivät aiheuta lisäkustannuksia vaan lisäävät kuluttajien tietoja ja luottamusta.

Tämänhetkisen geopoliittisen ja taloudellisen tilanteen valossa ehdotusta tarkistettiin vielä kerran, jotta se olisi autoteollisuuden ja kuluttajien kannalta ajan tasalla. Vuonna 2021 alkanut erityisesti energiaan ja raaka-aineisiin liittyvä kustannusten nousu on kiihtynyt rajusti. Samaan aikaan moottoriajoneuvojen kysyntä ja myynti ovat vähentyneet, kun taas vihreän siirtymän edellyttämien investointien tarve on kasvanut. Tämä asettaa paineita autoteollisuuden toimitusketjulle ja aiheuttaa kuluttajille hankintahintaan liittyviä ongelmia tilanteessa, jossa inflaatio on yleisesti ottaen korkea. Jotta autoteollisuuden olisi helpompi toteuttaa vihreä siirtymä onnistuneesti, vaihtoehtoa 3a on muutettu kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen osalta niin, että mukautumiskustannukset pienenevät mutta yleinen tavoitetaso pidetään keskitasoisena niin ympäristön kuin digitaalisen siirtymän näkökulmasta.

Henkilö- ja pakettiautojen pakokaasupäästörajat asetetaan alimmalle Euro 6 -normin mukaiselle henkilöautoihin sovellettavalle tasolle, jolloin pakettiautoihin sovellettavat raja-arvot ovat pienemmät kuin Euro 6 -normissa. Kestävyysvaatimukset ja ajonaikaisessa testauksessa sovellettavat reunaehdot olisivat vaihtoehdon 3a mukaisia. Haihtumispäästöjä, akun kestävyyttä ja muita kuin pakokaasupäästöjä koskevat vaatimukset pidetään nekin vaihtoehdon 3a mukaisina. Pakokaasupäästörajojen osalta tämä vaihtoehto sijoittuu vaihtoehtojen 1 ja 2a/3a välimaastoon. Näin halutaan ottaa tasapainoisesti huomioon sekä tarve parantaa ympäristönsuojelun tasoa että tarve välttää kohtuuttomat investoinnit ajoneuvoihin, joita ei vuoden 2035 jälkeen enää myydä. Tietyn kynnyksiarvon ylittyessä kustannukset kasvavat huomattavasti nopeammin kuin ympäristöhyödyt. Valittu vaihtoehto parantaa kuluttajien mahdollisuuksia hankkia henkilö- ja pakettiautoja kohtuulliseen hintaan ja minimoii niiden investointien aiheuttamat kustannukset, joita uusien laitteistoratkaisujen kehittäminen polttomoottorikäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen päästöjenrajoitusjärjestelmiä varten edellyttää.

Valituilla toimenpiteillä asetetaan henkilö- ja pakettiautoille teknologiasta ja polttoaineesta riippumattomat raja-arvot. Pienitehoisiin pakettiautoihin voidaan soveltaa hieman korkeampia raja-arvoja, jos se on teknisesti perusteltua. Testaukseen sovellettavat reunaehdot ovat samat kuin vaihtoehdossa 3a, joten vielä sääntelemättömille päästöille voidaan asettaa yläraja. Haihtumispäästöjä, jarruista ja renkaista peräisin olevia päästöjä, akun kestävyyttä ja antureilla varustettujen päästöjenseurantavälineiden käyttöä koskevat menetelmät ja raja-arvot vastaavat niitä, jotka esitetään vaikutustenarviointiraportissa vaihtoehdon 3a yhteydessä. Näiden toimenpiteiden merkitys tekijöinä, jotka antavat mahdollisuuksia päästöjen vähentämiseen ja ympäristö- ja terveyshyötyjen saamiseen, kasvaa koko ajan etenkin kaupungeissa, joissa epäpuhtauksille altistutaan erityisen paljon. Ennen pitkää suurin osa hiukkaspäästöistä tulee jarruista ja renkaista.

Kuorma- ja linja-autojen osalta säilytetään vaihtoehto 3a. Taustalla on se, että kuorma- ja linja-autoissa siirrytään huomattavasti hitaammin pakokaasupäästöttömään teknologiaan. Polttomoottorilla varustettujen kuorma- ja linja-autojen odotetaan pysyvän EU:n markkinoilla paljon pitempään.

Kaikki yksinkertaistamistoimenpiteet pidetään kaikkien moottoriajoneuvojen osalta vaihtoehdon 3a mukaisina, koska niissä otetaan huomioon tarve nykyaikaistaa sääntelyä ja keventää hallinnollista taakkaa. Vaihtoehdolla pystytään parantamaan tilannetta myös

kokonaispäästöjen eli etenkin kylmäkäynnistyksessä ja kaupunkiajossa syntyvien päästöjen suhteen, kun ajoneuvojen on noudatettava päästörajoja myös lyhyillä ajomatkoilla.

Ympäristö puolestaan hyötyy valitusta vaihtoehdosta siinä, että päästöt vähenevät sen ansiosta huomattavasti ja vain hieman vähemmän kuin vaihtoehdolla 3a saavutettaisiin henkilö- ja pakettiautojen tapauksessa, sillä vaikka päästörajat ovatkin korkeammat, vastapainoksi parannetaan testausolosuhteita ja vaatimusten noudattamiseen liittyviä toimenpiteitä, mitä ei vaihtoehdon 1 mukaan olisi tehty. On arvioitu, että valituilla toimenpiteillä pystytään vuoteen 2035 mennessä vähentämään henkilö- ja pakettiautojen NO_x-päästöjä yli 85 prosenttia ja kuorma- ja linja-autojen NO_x-päästöjä yli 80 prosenttia vuoden 2018 tasoon verrattuna. Moottoriajoneuvojen NO_x-päästöjen kokonaismäärän arvioidaan vähenevän vuoteen 2035 mennessä puoleen perustasosta.

Sääntelystä aiheutuvien kustannusten odotetaan vähenevän vaihtoehdossa 3a esitetyllä tavalla. Teollisuuden tuotekehityskustannukset putoavat merkittävästi, koska ajoneuvoja ei uuden toimintavaihtoehdon vuoksi tarvitse suunnitella uudelleen vaan vaatimuksia pystytään noudattamaan jo nyt käytössä olevalla päästöjenrajoitusteknologialla ja uudelleenkalibroinnilla. Sääntelystä aiheutuvien kustannusten odotetaan vähenevän merkittävästi ja asettuvan vaihtoehtojen 1 ja 3a välille. Valittujen toimenpiteiden tuottaman nettohyödyn odotetaan kaiken kaikkiaan olevan samaa tasoa tai suurempi kuin vaihtoehdossa 3a, eli aikaan saadaan merkittäviä päästövähennyksiä vähäisillä mukautuskustannuksilla.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

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

Pk-yritykset (ks. vaikutustenarviointi): Vaikutustenarvioinnissa todettiin, että Euroopan autoteollisuus koostuu pääasiassa suurista valmistajista, jotka toimivat ajoneuvojen kokoonpanon ja komponenttien tuotannon aloilla. Jotkin pk-yritykset valmistavat ajoneuvoja tai järjestelmiä, jotka tarvitsevat päästöjä koskevan EU-tyyppihväksynnän. 35 pk-yritystä rakentaa erikoisajoneuvoja, joissa perustana on suuremman valmistajan valmistama voimalaite. Pieniä valmistajia varten ehdotetaan yksinkertaistettuja sääntöjä, jotta voidaan ottaa huomioon vähäiseen tuotantoon liittyvät erityispiirteet.

Kustannussäästöt: Vaikutustenarvioinnissa analysoitiin myös keinoja yksinkertaistaa lainsäädäntöä ja vähentää tarpeettomia vaatimusten noudattamisesta johtuvia ja hallinnollisia kustannuksia. Vaikka ehdotus lisääkin ajoneuvonvalmistajille sääntelystä aiheutuvia kustannuksia, joita syntyy päästöjenrajoitusteknologiaan liittyvistä laitteista ja antureista, tutkimus- ja kehittämistoiminnasta ja siihen liittyvistä kalibrointikuluista, se myös vähentää vaatimusten noudattamiseen liittyviä kustannuksia. Säästöjä syntyy testaukseen, tyyppihväksyntäviranomaisten suorittamaan testien valvontaan, tyyppihväksyntään ja hallintoon liittyvissä kustannuksissa. Hallinnollista taakkaa kevennettäisiin yksinkertaistamistoimenpiteillä ja uusilla päästöjen jatkuvaa seurantaa koskevilla vaatimuksilla. Jatkovaa seurantaa koskevien vaatimusten odotetaan yksinkertaistavan tyyppihväksynnän myöntämiseen ja todentamisenettäilyihin kuuluvia raportointi- ja muita tiedonantovelvollisuuksia, kun tyyppihväksyntien määrä vähenee. Vaihtoehdon 3a arvioidaan vähentävän hallinnollisia kustannuksia dieselkäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen tapauksessa noin 224 000 eurolla tyyppihväksyntää kohti (22 eurolla/ajoneuvo) ja bensiinikäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen tapauksessa 204 000 eurolla tyyppihväksyntää kohti (26 eurolla/ajoneuvo). Kuorma- ja linja-autojen tapauksessa vaihtoehto 3a vähentäisi hallinnollisia kustannuksia dieselkäyttöisten ajoneuvojen osalta liki 66 000 eurolla tyyppihväksyntää kohti (22 eurolla/ajoneuvo) ja bensiinikäyttöisten ajoneuvojen osalta

67 000 eurolla tyyppihyväksyntää kohti (47 eurolla/ajoneuvo). Lopulta valituiksi tulleiden vaihtoehtojen yhteydessä kaikkien henkilö- ja pakettiautoja koskevien kustannusten odotetaan jäävän vielä pienemmiksi.

Kilpailukyky: Teollisuudelle sääntelystä aiheutuvista kustannuksista ja hiilidioksidipäästönormeihin liittyvistä kokonaisinvestoinneista huolimatta ehdotuksen odotetaan vaikuttavan kilpailukykyyn myönteisesti. Taustalla ovat uudet markkinamahdollisuudet, joita avautuu uusien anturien sekä tarvittavien tietoliikenneprotokolleihin, kyberturvallisuuteen ja luvattoman muuttamisen estoon liittyvien ratkaisujen kehittämisessä. Kehittyneiden digitaalisten ja puhtaiden teknologioiden käytöstä on etua pyrittäessä pääsemään keskeisille kansainvälisille markkinoille, joita ovat etenkin Yhdysvallat ja Kiina.

Digitaaliset näkökohdat: Digitaalista vuosikymmentä koskevassa aloitteessa³⁷ korkealle asetetun tavoitteen mukaan kaikilla aloilla olisi toteutettava digitaalinen siirtymä, joka edistää merkittävästi vihreää siirtymää, jota tarvitaan myös tieliikenteessä, jotta myrkyttömään ympäristöön tähtäävä saasteettomuustavoite voitaisiin saavuttaa. Käsillä oleva ehdotus lisää johdonmukaisuutta vihreän ja digitaalisen siirtymän kanssa, koska sillä tuetaan päästöjen vähentämistä ajoneuvojen koko käyttöiän aikana hyödyntämällä päästöjen jatkuvaa seuranta ja ajoneuvojen verkkoyhteyksiä. Kansallisten tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi hyvä tarjota palvelujaan digitaalisesti (mukaan luettuina koneellisesti luettavat tiedot). Näin edistetään tehokkaan digitaalisen yhteiskunnan ja talouden toteutumista (oletusarvoinen digitaalisuus).

Ehdotus on johdonmukainen suhteessa ”ei merkittävää haittaa” -periaatteeseen, koska sillä edistetään Euroopan vihreän kehityksen ohjelman vihreän siirtymän tavoitteita (etenkin kestävää liikkuvuutta ja saasteettomuutta). Ehdotuksella vähennetään liikenteen saastuttavuutta erityisesti kaupungeissa, ja sen katsotaankin olevan olennainen osa siirtymistä puhtaaseen liikkuvuuteen. Vaikutustenarvioinnissa todettiin, että vaihtoehtojen ei odoteta aiheuttavan merkittävää haittaa millekään ympäristöön liittyvälle kestävä kehityksen tavoitteelle.³⁸

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksien suojeluun tai tasa-arvoon. Sillä ei ole sukupuolisidonnaista vaikutusta.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotus ei edellytä lisärahoitusta.

5. LISÄTIEDOT

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

Ehdotuksella luodaan järjestelyt, joilla seurataan ja arvioidaan Euro 7 -päästönormien tehokkuutta asetettuihin toiminnallisiin tavoitteisiin nähden ja määritetään havaittujen tulosten ja lainsäädännön välinen syy-yhteys. Tätä varten ehdotetaan seurantaindikaattoreita, joiden

³⁷ COM(2021) 118 final.

³⁸ Tämä koskee erityisesti seuraavia tavoitteita: terveyttä ja hyvinvointia koskeva tavoite 3, puhdasta vettä ja sanitaatiota koskeva tavoite 6, ilmastotoimia koskeva tavoite 13, vedenalaista elämää koskeva tavoite 14 ja maanpäällistä elämää koskeva tavoite 15.

avulla Euro 7 -päästönormeja voidaan tarkistaa. Näitä seurantaindikaattoreita ovat muun muassa seuraavat:

- Euro 7 -normeihin perustuvien päästöjä koskevien tyyppihyväksyntien määrä ajoneuvotyyppiä kohti
- täytäntöönpanovaiheen kustannukset ja hallinnolliset kustannukset päästöjä koskevaa tyyppihyväksyntää kohti
- todisteet siitä, että päästöjen rajoittaminen on parantunut kaikissa käyttöolosuhteissa kaikkien säänneltyjen epäpuhtauksien osalta
- täytäntöönpanokustannukset, mukaan lukien rikkomuksista aiheutuvat kustannukset ja vaatimusten noudattamatta jättämisestä määrättävät seuraamukset sekä seurantakustannukset
- päästöjen kehitys ajoneuvojen käyttöiän aikana asianmukaisista testauskampanjoista ja jatkuvasta päästöjen seurannasta saatujen tietojen valossa

Euro 7 -päästönormien uudelleentarkastelussa arvioidaan myös seuraavia yleisempiä indikaattoreita, jotka liittyvät EU:n muihin tieliikenteen aiheuttamia ilmaa pilaavia epäpuhtauspäästöjä koskeviin politiikkatoimiin:

- vuotuiset epäpuhtauspitoisuudet Euroopan kaupunkialueilla ja tieliikenteen vuotuinen osuus epäpuhtauspäästöistä sellaisina kuin jäsenvaltiot ovat ne ilmoittaneet Euroopan ympäristökeskukselle kansallisia päästörajoja koskevan direktiivin³⁹ mukaisesti ja Euroopan ympäristökeskus on ne sisällyttänyt ilmanlaatua Euroopassa käsittelevään vuosikertomukseensa
- rekisteröityjen ajoneuvojen vuotuinen määrä ja eri voimalaiteteknologioiden osuudet EU:n tieliikenteessä sellaisina kuin jäsenvaltiot ovat ne raportoineet Euroopan vaihtoehtoisten polttoaineiden seurantakeskukselle
- ilman epäpuhtauksien terveysvaikutusten (ennenaikaiset kuolemantapaukset, jotka liittyvät altistumiseen tietyille epäpuhtauksille) vuotuinen kehitys sellaisena kuin se on esitettyä EEA:n ilmanlaatua Euroopassa käsittelevässä vuosikertomuksessa
- tieliikenteen vuotuinen osuus tiettyjen epäpuhtauksien päästöistä sellaisina kuin jäsenvaltiot ovat sen ilmoittaneet Euroopan ympäristökeskukselle päästörajadirektiivin mukaisesti
- niiden jäsenvaltioilta direktiivin 2015/1535⁴⁰ mukaisella ilmoitusmenettelyllä saatujen ilmoitusten määrä, jotka koskevat kansallisten, alueellisten tai paikallisten viranomaisten antamista teknisistä määräyksistä (eli erilaisista kielloista) johtuvia esteitä EU:n sisäiselle henkilö-, paketti-, kuorma- tai linja-autojen kaupalle
- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotetun asetuksen I luvussa esitetään yleiset säännökset, kuten asetuksen kohde (1 artikla) ja soveltamisala (2 artikla) sekä asetuksessa käytettyjen keskeisten käsitteiden määritelmät (3 artikla).

³⁹ Direktiivi (EU) 2016/2284.

⁴⁰ Teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston [direktiivi \(EU\) 2015/1535](#) (ks. myös [direktiivin \(EU\) 2015/1535 mukainen ilmoitusmenettely](#)).

II luku sisältää säännöksiä valmistajien velvollisuuksista, jotka koskevat moottoriajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää niiden epäpuhtauspäästöjen ja akun kestävyysvaatimusten osalta. Siinä vahvistetaan ajoneuvon rakenteeseen ja suunnitteluun liittyvät valmistajan velvollisuudet, jotka koskevat myös kyberturvallisuutta (4 artikla), sekä valmistajien käytettävissä olevat vaihtoehdot, joiden mukaan ne voivat ilmoittaa ajoneuvojen paremmasta suorituskyvystä eli siitä, että ajoneuvojen päästöt ovat vaadittua alempien päästörajojen mukaisia ja/tai niiden akun kesto on vaadittua parempi tai että ne on varustettu päästöttömän ajotilan mahdollistavalla aluerajausteknologialla (5 artikla). Valmistajan on varmistettava, että ajoneuvo noudattaa määrättyjä kestävyysvaatimuksia koko käyttöikänsä ajan, että ajoneuvon ajoakun kestävyys on vähimmäisvaatimusten mukainen ja että ajoneuvo on päästörajojen ja muiden asiaan liittyvien teknisten vaatimusten mukainen (6 artikla). Sen osoittamiseksi, että näitä vaatimuksia on noudatettu, olisi tehtävä tiettyjä testejä, annettava vakuutuksia ja noudatettava tiettyjä hallinnollisia menettelyjä (7 artikla). Ehdotetun asetuksen 8 ja 9 artiklassa vahvistetaan erityiset säännöt, jotka koskevat pieniä valmistajia (8 artikla) ja monivaiheisesti hyväksyttäviä ajoneuvoja (9 artikla) ja niihin liittyviä testejä ja velvollisuuksia.

III luvussa säädetään tyyppihyväksyntää ja markkinavalvontaa koskevista jäsenvaltioiden velvollisuuksista, jotka koskevat erityisesti kansallisten hyväksyntäviranomaisten tehtäviä ja eri vaatimusten voimaantulopäiviä (10 artikla) sekä erityisesti komponentteja ja erillisiä teknisiä yksiköitä (11 artikla) ja kuluja reagensseja ja pilaantumista rajoittavia järjestelmiä (12 artikla).

Ehdotetun asetuksen IV luvussa aiheena ovat komission ja kolmansien osapuolten tehtävät käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden valvonnassa ja markkinavalvonnassa (13 artikla).

V luvussa vahvistetaan testit ja menettelyt, joita valmistajien ja viranomaisten on kunkin ajoneuvoluokan tapauksessa sovellettava osoittaakseen, että tämän asetuksen mukaisia vaatimuksia ja velvoitteita on noudatettu (14 artikla). Lisäksi siinä on säännöksiä, jotka koskevat mukauttamista tekniikan kehitykseen (15 artikla).

VI luvussa säädetyt yleiset säännökset koskevat komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä (16 artikla), komiteamenettelyä (17 artikla) ja jäsenvaltioille asetettavia raportointivaatimuksia (18 artikla).

VII luku sisältää loppusäännökset, jotka koskevat asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja asetuksen (EY) N:o 595/2009 kumoamista (19 artikla) ja tämän asetuksen voimaantuloa ja soveltamista (20 artikla).

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyysosalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,⁴¹

ottaa huomioon alueiden komitean lausunnon,⁴²

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Sisämarkkinat muodostavat alueen, jolla on varmistettava tavaroiden, henkilöiden, palveluiden ja pääoman vapaa liikkuvuus. Tätä varten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858⁴³ otettiin käyttöön kattava tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontajärjestelmä, joka koskee moottoriajoneuvoja ja perävaunuja sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettuja järjestelmiä, komponentteja ja erillisiä teknisiä yksiköitä.
- (2) Päästöjen osalta myönnettävään moottoriajoneuvojen, moottorien ja varaosien tyyppihyväksyntään, jäljempänä 'päästöjä koskeva tyyppihyväksyntä', olisi edelleen sovellettava yhdenmukaistettuja teknisiä vaatimuksia, jotta voidaan varmistaa sisämarkkinoiden moitteeton toiminta sekä ympäristön ja terveyden suojelun korkea taso kaikissa jäsenvaltioissa.
- (3) Tämä asetus on asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä II vahvistettuun EU-tyyppihyväksyntämenettelyyn liittyvä säädös. Siinä vahvistetaan ajoneuvojen päästöjä

⁴¹ EUVL C , , s. .

⁴² EUVL C , , s. .

⁴³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

ja akun kestävyyttä koskevia sääntöjä ja vaatimuksia, kun taas tekniset elementit vahvistetaan täytäntöönpanosäädöksillä, jotka hyväksytään tarkastelumenettelyä noudattaen ja asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitetun komitean avustuksella (komiteamenettely).

- (4) Päästöjen osalta myönnettävässä moottoriajoneuvojen, moottorien ja varaosien tyyppi hyväksynnässä, jäljempänä 'päästöjä koskeva tyyppi hyväksyntä', sovellettavat tekniset vaatimukset vahvistetaan tällä hetkellä kahdessa asetuksessa: kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen tapauksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 715/2007⁴⁴ (Euro 6) ja raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 595/2009⁴⁵ (Euro VI). Kaksi asetusta tarvittiin siksi, että raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt tarkastettiin moottoritestauksen perusteella, kun taas kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen osalta perustana oli koko ajoneuvon testaus. Sittemmin on kehitetty menetelmiä, jotka mahdollistavat sekä kevyiden että raskaiden hyötyajoneuvojen testaamisen tieliikenteessä. Sen vuoksi tyyppi hyväksynnän ei enää tarvitse perustua moottorien testaukseen.
- (5) Kun asetuksessa (EY) N:o 715/2007 ja asetuksessa (EY) N:o 595/2009 vahvistetut vaatimukset kootaan yhteen ja samaan asetukseen, voidaan varmistaa päästöjä koskevan tyyppi hyväksyntäjärjestelmän sisäinen johdonmukaisuus sekä kevyiden että raskaiden hyötyajoneuvojen osalta ja kuitenkin soveltaa näihin ajoneuvoihin erilaisia päästörajaja.
- (6) Nykyiset päästörajat vahvistettiin kevyille henkilö- ja hyötyajoneuvoille vuonna 2007 ja raskaille hyötyajoneuvoille vuonna 2009. Molemmat päästörajat hyväksyttiin tuolloin käytettävissä olleen teknologian perusteella. Tekniikka on sen jälkeen kehittynyt, ja nykyisten teknologioiden yhdistelmällä päästöt saadaan paljon pienemmiksi kuin mihin yli 15 vuotta sitten päästiin. Tämä tekniikan kehitys olisi otettava huomioon päästörajoissa, joiden perustana olisi käytettävä parasta käytettävissä olevaa teknologiaa ja päästöjen rajoittamista koskevaa osaamista, ja mukaan olisi otettava kaikki merkitykselliset epäpuhtaudet.
- (7) Lisäksi on tarpeen yksinkertaistaa järjestelyä, vähentää valmistajille ja viranomaisille koituvia hallinnollisia ja täytäntöönpanosta aiheutuvia kustannuksia sekä huolehtia siitä, että Euro-päästönormit pannaan tehokkaasti täytäntöön. Järjestelyä yksinkertaistetaan poistamalla Euro 6- ja Euro VI -vaatimusten mukaisten raja-arvojen ja testien toisistaan poikkeavat soveltamispäivät, luopumalla moninkertaisista ja monimutkaisista päästötesteistä tapauksissa, joissa niitä ei tarvita, viittaamalla soveltuviin tapauksissa voimassa olevien E-sääntöjen mukaisiin vaatimuksiin ja varmistamalla, että menettelyt ja testit ovat sujuvia ja johdonmukaisia päästöjä koskevan tyyppi hyväksynnän eri vaiheissa.

⁴⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1).

⁴⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppi hyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta (EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1).

- (8) Jotta voitaisiin varmistaa, että sekä kevyiden että raskaiden ajoneuvojen päästöjä rajoitetaan myös todellisuudessa, ajoneuvoja on testattava todellisissa olosuhteissa noudattaen tiettyjä vähimmäisvaatimuksiksi asetettuja rajoituksia, reunaehtoja ja muita ajoon liittyviä vaatimuksia eli ei pelkästään laboratoriossa.
- (9) Ajoneuvojen ajonaikaisten päästöjen mittaamiseen käytettävien kannettavien päästömittauslaitteiden tarkkuus on parantunut huomattavasti niiden käyttöönoton jälkeen. Sen vuoksi on aiheellista, että päästörajat perustuvat tällaisiin ajonaikaisiin mittauksiin, jolloin ajonaikaiseen testaukseen ei enää tarvitse soveltaa vaatimustenmukaisuuden tunnuslukuja.
- (10) Asetuksissa (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 edellytetään, että ajoneuvot noudattavat päästörajoja tietyn ajan, joka ei kuitenkaan enää vastaa ajoneuvojen keskimääräistä käyttöikää. Sen vuoksi on aiheellista vahvistaa kestävyysvaatimukset, jotka vastaavat ajoneuvojen keskimääräistä odotettua käyttöikää unionissa.
- (11) Nykyään on saatavilla ja maailmassa laajasti myös käytössä uutta teknologiaa, joka rajoittaa orgaanisten yhdisteiden haihtumista bensiiniä polttoaineena käyttävistä ajoneuvoista niiden käytön, pysäköinnin ja polttoaineen tankkauksen aikana tulevien haihtumispäästöjen mukana. Sen vuoksi on aiheellista asettaa tällaisten haihtuvien orgaanisten yhdisteiden päästörajat matalammalle tasolle ja ottaa käyttöön polttoaineen tankkauksen aikana sovellettavat päästörajat.
- (12) Muita kuin pakokaasupäästöjä ovat ajoneuvojen renkaista ja jarruista vapautuvat hiukkaset. Renkaiden päästöjen arvioidaan olevan ympäristöön vapautuvan mikromuovin suurin yksittäinen lähde. Kuten vaikutustenarvioinnista käy ilmi, muiden kuin pakokaasupäästöjen odotetaan muodostavan vuoteen 2050 mennessä jopa 90 prosenttia kaikista tieliikenteen hiukkaspäästöistä, koska pakokaasun sisältämien hiukkasten määrä vähenee sähköisiin ajoneuvoihin siirryttäessä. Näitä muita kuin pakokaasupäästöjä olisi sen vuoksi mitattava ja rajoitettava. Komission olisi laadittava vuoden 2024 loppuun mennessä renkaiden kulumista koskeva kertomus, jossa tarkastellaan mittausmenetelmiä ja viimeisintä kehitystä, jotta voidaan ehdottaa renkaiden kulumiselle rajoja.
- (13) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/2144⁴⁶ säännellään vaihtamisopastimia, joiden päätarkoituksena on minimoida ajoneuvon polttoaineenkulutus, kun kuljettaja noudattaa opastimen ohjeita. Tässä asetuksessa olisi kuitenkin käsiteltävä epäpuhtauspäästöjä koskevia vaatimuksia todellisessa käytössä, siis myös silloin, kun vaihtamisopastimen ohjeita noudatetaan.
- (14) Ajoakulla varustetut ajoneuvot, kuten ladattavat hybridiajoneuvot ja akkukäyttöiset sähköajoneuvot, auttavat tieliikenteen irtautumisessa hiilestä. Jotta kuluttajien luottamusta tällaisiin ajoneuvoihin voitaisiin parantaa, niiden olisi oltava suorituskykyisiä ja kestäviä. Siksi on tärkeää edellyttää, että ajoakuissa on tallella

⁴⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1).

suuri osa niiden alkuperäisestä kapasiteetista useankin vuoden käytön jälkeen. Erityisen tärkeää tämä on käytettyjen sähköajoneuvojen ostajien kannalta, jotta he voivat olla varmoja, että ajoneuvo toimii edelleen odotetulla tavalla. Kaikissa ajoaikailla varustetuissa ajoneuvoissa olisi sen vuoksi oltava akun toimintakunnon valvontalaite. Lisäksi olisi vahvistettava henkilöautojen akun kestävyyttä koskevat vähimmäisvaatimukset, joissa otetaan huomioon YK:n maailmanlaajuinen tekninen sääntö nro 22.⁴⁷

- (15) Ajoneuvojen luvaton muuttaminen poistamalla tai deaktivoimalla pilaantumista rajoittavien järjestelmien osia on hyvin tunnettu ongelma. Tällaiset menettelyt johtavat hallitsemattomiin päästöihin, ja niiden käyttö olisi estettävä. Matkamittariin kohdistuva luvaton muuttaminen tuottaa väärän ajokilometrimäärän ja haittaa ajoneuvon asianmukaista käytönaikaista valvontaa. Sen vuoksi on erittäin tärkeää varmistaa, että nämä järjestelmät suojataan mahdollisimman hyvin turvajärjestelyillä, joihin kuuluvat turvallisuustodistukset ja asianmukainen suojaus luvattomalta muuttamiselta, jotta voidaan varmistaa, että pilaantumista rajoittavia järjestelmiä tai ajoneuvon matkamittarin lukemia ei voida luvattomasti muuttaa.
- (16) Ajoneuvoihin asennettuja antureita käytetään jo nykyään päästöpoikkeamien havaitsemiseen ja niihin liittyvien korjauskehotusten antamiseen ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän (OBD-järjestelmän) kautta. Tällä hetkellä käytössä oleva OBD-järjestelmä ei kuitenkaan havaitse toimintahäiriöitä tarkasti tai täsmällisesti eikä myöskään esitä korjauskehotuksia riittävän tehokkaasti ja oikea-aikaisesti. Sen vuoksi onkin mahdollista, että ajoneuvojen päästöt ovat paljon sallittua suurempia. OBD-järjestelmässä tähän mennessä käytettyjä antureita voidaan käyttää myös ajoneuvojen päästökäyttäytymisen jatkuvaan seurantaan ja valvontaan ajoneuvon sisäisen mittausjärjestelmän (OBM) avulla. OBM-järjestelmä myös kehottaa käyttäjää tekemään tarvittaessa moottorin tai pilaantumista rajoittavien järjestelmien korjauksia. Siksi on aiheellista edellyttää tällaisen järjestelmän asentamista ja säännellä siihen sovellettavia teknisiä vaatimuksia.
- (17) Valmistajat voivat halutessaan valmistaa ajoneuvoja, jotka ovat tiukempien päästörajojen mukaisia tai joiden akun kesto on parempi kuin tässä asetuksessa edellytetään tai joissa on kehittyneitä ominaisuuksia, kuten aluerajaustoiminto tai mukautuvia ohjaustoimintoja. Kuluttajien ja kansallisten viranomaisten olisi voitava tunnistaa tällaiset ajoneuvot asianmukaisten asiakirjojen avulla. Sen vuoksi olisi otettava käyttöön erityinen ajoneuvon ympäristöpassi (EVP).
- (18) Jos komissio tekee ehdotuksen, joka koskee yksinomaan hiilineutraaleilla polttoaineilla toimivien uusien kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen rekisteröimistä vuoden 2035 jälkeen, EU:n lainsäädännön mukaisesti, koko ajoneuvokantaa koskevien hiilidioksidipäästönormien soveltamisalaan kuulumattomilta osin ja unionin ilmastonutraalisuustavoitteen mukaisesti, tätä asetusta on muutettava siten, että tuollaiset ajoneuvot voidaan tyyppihyväksyä.
- (19) Pienten valmistajien myymien ajoneuvojen päästöjen osuus unionin päästöistä on merkityksettömän pieni. Joidenkin vaatimusten tapauksessa voidaan sen vuoksi sallia tällaisille valmistajille jonkin verran joustonvaraa. Pienten valmistajien olisi siksi voitava korvata tietyt tyyppihyväksynnän aikana tehtävät testit

⁴⁷ Sähköajoneuvojen sisäisen akun kestävyyttä koskeva Yhdistyneiden kansakuntien maailmanlaajuinen tekninen sääntö (GTR) nro 22.

vaatimustenmukaisuusvakuutuksilla, ja erittäin pienten valmistajien olisi voitava käyttää satunnaisiin todellisiin ajosykleihin perustuvia laboratoriotestejä.

- (20) Uusien moottoriajoneuvojen keskimääräistä hiilidioksidipäästötehokkuutta unionin koko ajoneuvokannassa säännellään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksilla (EU) 2019/631⁴⁸ ja (EU) 2019/1242.⁴⁹ Päästöjä koskevassa tyyppi hyväksynnässä olisi otettava käyttöön menettelyt ja menetelmät, joilla määritetään tarkasti yksittäisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt, polttoaineen- ja energiankulutus, sähköinen toimintasäde ja teho.
- (21) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, joka koskee valmistajien velvollisuuksia tyyppi hyväksynnässä, vaatimustenmukaisuusvakuutuksen yhteydessä sovellettavia menettelyjä, testejä ja menetelmiä, tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastamista, käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastamista ja ajoneuvon ympäristöpässiä; ajoneuvojen ominaisuuksiin liittyviä vaihtoehtoja ja ajoneuvojen nimityksiä; ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden kestävyteen liittyviä vaatimuksia, testejä, menetelmiä ja korjaavia toimenpiteitä sekä OBM-järjestelmien tallennus- ja viestintäkapasiteettia, myös teknisiin määräaikaistarkastuksiin ja katsastuksiin liittyvien tarpeiden osalta; monivaiheisesti hyväksyttäviin ajoneuvoihin sovellettavia vaatimuksia ja valmistajalta edellytettäviä tietoja sekä menettelyjä monivaiheisesti hyväksyttävien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöarvon määrittämiseksi; päästöjä koskevaan tyyppi hyväksyntään sovellettavia teknisiä elementtejä ja hallinnollisia ja asiakirjavaatimuksia, tarkastuksia ja markkina valvontatarkastuksia sekä raportointivelvollisuuksia, käytönaikaisen ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastuksia; menetelmiä ja testejä, joilla i) mitataan pakokaasupäästöt laboratoriossa ja tiellä, mukaan luettuina satunnaiset ja huonointa tapausta edustavat RDE-testisyklit ja kannettavien päästöjenmittauslaitteistojen käyttö todellisten ajonaikaisten päästöjen todentamisessa, sekä joutokäyntipäästöt, ii) määritetään moottoriajoneuvon hiilidioksidipäästöt, polttoaineen- ja energiankulutus, sähköinen toimintasäde ja moottorin teho, iii) määritetään vaihtamisopastimen eritelmät, iv) määritetään luokkien O₃ ja O₄ perävaunujen vaikutus moottoriajoneuvon hiilidioksidipäästöihin, polttoaineen- ja energiankulutukseen, sähköiseen toimintasäteeseen ja moottorin tehoon, iv) mitataan kampikammio päästöt, haihtumispäästöt ja jarrujen päästöt ja v) arvioidaan akun kestävyteen liittyvien vähimmäisvaatimusten täyttymistä ja vi) arvioidaan moottorien ja ajoneuvojen käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta, vaatimustenmukaisuuskynnyksiä ja suorituskykyvaatimuksia, samoin kuin vii) anturien toiminnan varmistamiseen (OBD ja OBM) käytettävät menetelmät ja testit, viii) menetelmät, joilla varmistetaan ja arvioidaan turvatoimenpiteet, täsmennetään kuljettajaa varoittavien järjestelmien ja kuljettajan toimenpiteitä vaativien menetelmien eritelmät ja ominaisuudet ja arvioidaan niiden asianmukainen toiminta, ix) menetelmät, joilla arvioidaan alkuperäisten ja korvaavien pilaantumista rajoittavien järjestelmien toiminnan asianmukaisuutta, tehokkuutta, regenerointia ja kestävyttä, x)

⁴⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁴⁹ 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).

menetelmät turvatoimenpiteiden varmistamiseksi ja arvioimiseksi, mukaan luettuna haavoittuvuusanalyysi ja suojaus luvattomalta muuttamiselta, xi) menetelmät, joilla arvioidaan eri Euro 7 -nimitysten mukaisesti hyväksytyjen tyyppien asianmukainen toiminta, xii) pieniin ja erittäin pieniin valmistajiin päästöjä koskevassa tyyppihyväksynnässä sovellettavat kriteerit, xiii) monivaiheisesti hyväksyttäviin ajoneuvoihin sovellettavat tarkastukset ja testausmenettelyt, xiv) testauslaitteiden suorituskykyä koskevat vaatimukset, xv) vertailupolttoaineiden eritelmät, xvi) menetelmät, joilla selvitetään, ettei estolaitteita ja -strategioita käytetä, xvii) menetelmät renkaiden kulumisen mittaamiseksi samoin kuin xviii) ajoneuvon energiapassin (EVP) muoto ja tiedot ja tietojen toimittamistapa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁵⁰ mukaisesti.

- (22) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi tai täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta antaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat Euro 7 -normin mukaisia ajoneuvoja, jarruja tai renkaita testattaessa kerättyihin tietoihin perustuvia testausolosuhteita; testivaatimuksia, joissa otetaan erityisesti huomioon tekniikan kehitys ja Euro 7 -ajoneuvoja testattaessa kerätyt tiedot; valmistajille tarjottavia innovatiiviseen teknologiaan perustuvia ajoneuvon liittyviä vaihtoehtoja ja nimityksiä sekä raja-arvojen asettamista jarrujen hiukkaspäästöille ja eri rengastyypin kulumiselle, akkujen suorituskykyä koskevien vähimmäisvaatimusten ja kestävyyskertoimien vahvistamista Euro 7 -ajoneuvoja testattaessa kerättyjen tietojen perusteella sekä luokkien M₂, M₃, N₂ ja N₃ ajoneuvoja valmistaviin pieniin valmistajiin sovellettavien määritelmien ja erityisten sääntöjen vahvistamista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa⁵¹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (23) Koska moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden päästöjä koskevaan tyyppihyväksyntään sovellettavat säännöt saatetaan ajan tasalle ja ne kaikki sisällytetään tähän asetukseen, voimassa olevat asetukset (EY) N:o 595/2009 ja (EY) N:o 715/2007 olisi selkeyden, järjestyksen ja yksinkertaistamisen nimissä kumottava ja korvattava tällä asetuksella.
- (24) Aina, kun tässä asetuksessa säädettyihin toimenpiteisiin liittyy henkilötietojen käsittelyä, niiden toteuttamisessa olisi noudatettava Euroopan parlamentin ja

⁵⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁵¹ [EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.](#)

neuvoston asetusta (EU) 2016/679/EY⁵² ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 45/2001⁵³ ja niihin liittyviä kansallisia täytäntöönpanotoimenpiteitä.

- (25) On tärkeää antaa jäsenvaltioille, kansallisille tyyppihyväksyntäviranomaisille ja talouden toimijoille riittävästi aikaa valmistautua tällä asetuksella käyttöön otettavien uusien sääntöjen soveltamiseen. Sen vuoksi soveltamispäivää olisi lykättävä. Kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen osalta soveltamispäivän olisi oltava niin pian kuin teknisesti mahdollista, kun taas raskaiden hyötyajoneuvojen ja perävaunujen osalta soveltamispäivää voidaan lykätä vielä kahdella vuodella, koska siirtyminen päästöttömiin ajoneuvoihin kestää raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa pitempään.
- (26) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli vahvistaa yhdenmukaistettuja sääntöjä, jotka koskevat luokkien M ja N ajoneuvojen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntään ja markkinavalvontaan päästöjen osalta sovellettavia hallinnollisia ja teknisiä vaatimuksia, vaan ne voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I luku – Kohde, soveltamisala ja määritelmät

1 artikla

Kohde

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan yhteiset tekniset vaatimukset ja hallinnolliset säännökset moottoriajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden päästöjä koskevaa tyyppihyväksyntää ja markkinavalvontaa varten niiden hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöjen, polttoaineen- ja energiankulutuksen sekä akun kestävyuden osalta.
2. Tässä asetuksessa vahvistetaan säännöt, jotka koskevat päästöjä koskevaa ennakkotyyppihyväksyntää, tuotannon vaatimustenmukaisuutta, käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta, markkinavalvontaa, pilaantumista rajoittavien järjestelmien ja ajoakkujen kestävyyttä, ajoneuvon sisäisiä mittausjärjestelmiä, luvattoman muuttamisen rajoittamista ja kyberturvallisuustoimenpiteitä koskevia turvallisuussäännöksiä sekä hiilidioksidipäästöjen, sähköisen toimintasäteen, polttoaineen- ja energiankulutuksen sekä energiatehokkuuden tarkkaa määrittämistä.

⁵² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

⁵³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 45/2001, annettu 18 päivänä joulukuuta 2000, yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1).

2 artikla
Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklassa määriteltyihin luokkien M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ moottoriajoneuvoihin ja luokkien O₃ ja O₄ perävaunuihin, mukaan luettuina yhdessä tai useammassa vaiheessa suunnitellut ja rakennetut ajoneuvot, sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettuihin järjestelmiin, komponentteihin ja erillisiin teknisiin yksiköihin.

3 artikla
Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan asetuksen (EU) 2018/858 määritelmiä.

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- (1) 'päästöjä koskevalla tyyppihyväksynnällä' EU-tyypihyväksyntää, joka vastaa tässä asetuksessa vahvistettuja hallinnollisia säännöksiä ja teknisiä vaatimuksia hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästöjen, polttoaineen- ja energiankulutuksen ja akun kestävyuden osalta;
- (2) 'päästöjä koskevalla ennakkotyyppihyväksynnällä' (IETA) päästöjä koskevan tyyppihyväksyntämenettelyn ensimmäistä vaihetta ennen kuin viranomaiset myöntävät päästöjä koskevan tyyppihyväksyntätodistuksen ja ajoneuvot otetaan tuotantoon;
- (3) 'tuotannon vaatimustenmukaisuudella' toimia, jotka tehdään valmistajan tiloissa valituille uusille ajoneuvoille, erillisille teknisille yksiköille tai komponenteille sen varmistamiseksi, että markkinoille saatettavat tuotteet ovat tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten mukaisia;
- (4) 'käytönaikaisella vaatimustenmukaisuudella' (ISC) liikenteessä oleville ajoneuvoille tässä asetuksessa vahvistettujen kestävyysvaatimusten todentamiseksi toteutettavia toimia;
- (5) 'moottorilla' ajoneuvon käyttövoiman lähdeä;
- (6) 'päästöillä' moottoriajoneuvon pakokaasupäästöjä ja muita kuin pakokaasupäästöjä;
- (7) 'pakokaasupäästöillä' kaikkia seuraavia moottoriajoneuvon tai moottorin pakokaasun sisältämiä päästöjä: hiilidioksidi, kaasumaiset, kiinteät ja nestemäiset yhdisteet sekä kampikammio-päästöt;
- (8) 'kaasumaisilla epäpuhtauksilla' kemiallisten aineiden päästöjä hiilidioksidia lukuun ottamatta;
- (9) 'hiilidioksidipäästöillä' (CO₂) moottoriajoneuvon tai moottorin pakokaasussa olevaa hiilidioksidia;
- (10) 'typen oksideilla' (NO^x) pakokaasun sisältämien typen oksidien summaa;
- (11) 'hiukkasilla' (PM) pakokaasun sisältämää tai jarruista vapautuvaa materiaalia, joka kerätään suodatinmateriaaliin;
- (12) 'PM₁₀-hiukkasilla' (PM₁₀) hiukkasia, joiden halkaisija on pienempi kuin 10 µm;
- (13) 'hiukkasmäärällä' (PN) pakokaasun sisältämien tai jarruista vapautuvien kiinteiden hiukkasten kokonaislukumäärää;

- (14) 'yli 10 nm:n hiukkasten määrällä' (PN₁₀) pakokaasun sisältämien tai jarruista vapautuvien, halkaisijaltaan vähintään 10 nm olevien kiinteiden hiukkasten kokonaislukumäärää;
- (15) 'hiilimonoksidilla' (CO) pakokaasun sisältämää hiilimonoksidia;
- (16) 'metaanilla' (CH₄) pakokaasun sisältämää metaania;
- (17) 'hiilivetyjen kokonaismäärällä' (THC) pakokaasun sisältämien hiilivetyjen kokonaismäärää;
- (18) 'muilla hiilivedyillä kuin metaanilla' (NHMC) pakokaasun sisältämien hiilivetyjen kokonaismäärää metaania lukuun ottamatta;
- (19) 'muilla orgaanisilla kaasuilla kuin metaanilla' (NMOG) pakokaasun sisältämien hapettumattomien ja hapettuneiden hiilivetyjen summaa;
- (20) 'ammoniakilla' (NH₃) pakokaasun sisältämää ammoniakkaa;
- (21) 'formaldehydillä' (HCHO) pakokaasun sisältämää formaldehydiä;
- (22) 'WHTC-syklillä' E-säännön nro 49 liitteessä 4 olevan 7.2.1 kohdan mukaista maailmanlaajuisesti yhdenmukaistettua muuttuvilaista ajosykliä;
- (23) 'WHSC-syklillä' E-säännön nro 49 liitteessä 4 olevan 7.2.2 kohdan mukaista maailmanlaajuisesti yhdenmukaistettua vakiotilaista ajosykliä;
- (24) 'ajoneuvon energiankulutuksen laskentavälineellä' (VECTO) simulointivälinettä, jota käytetään raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen, polttoaineenkulutuksen, sähköenergiankulutuksen ja sähköisen toimintasäteen määrittämiseen;
- (25) 'polttoaineenkulutuksella' ajoneuvon kaikkien käyttövoimalähteiden polttoaineenkulutusta;
- (26) 'haihtumispäästöillä' ajoneuvon polttoainejärjestelmästä haihtuvia hiilivetyhöyryjä, pakokaasupäästöistä haihtuvia lukuun ottamatta;
- (27) 'kampikammio-päästöillä' kaasumaisia epäpuhtauksia, jotka vapautuvat moottorin sisäisistä tai ulkopuolisista suljetuista tiloista, jotka ovat yhteydessä öljypohjaan sisäisillä tai ulkoisilla putkilla;
- (28) 'jarrujen hiukkaspäästöillä' ajoneuvon jarrujärjestelmästä vapautuvia hiukkasia;
- (29) 'renkaan kulumisella' renkaasta kulumisen vuoksi irtoavan, ympäristöön vapautuvan materiaalin massaa;
- (30) 'muilla kuin pakokaasupäästöillä' haihtumisesta, renkaan kulumisesta ja jarruista peräisin olevia päästöjä;
- (31) 'epäpuhtauspäästöillä' pakokaasupäästöjä ja muita kuin pakokaasupäästöjä hiilidioksidipäästöjä lukuun ottamatta;
- (32) 'pilaantumista rajoittavalla laitteella' ajoneuvon laitteita, jotka valvovat tai rajoittavat epäpuhtauspäästöjä;
- (33) 'pilaantumista rajoittavilla järjestelmillä' ajoneuvoon asennettuja pilaantumista rajoittavia laitteita kaikki niiden käyttöä ohjaavat ohjausyksiköt ja ohjelmistot mukaan luettuina;

- (34) 'alkuperäisillä pilaantumista rajoittavilla järjestelmillä' pilaantumista rajoittavaa järjestelmää tai tällaisten järjestelmien kokoonpanoa, joka kuuluu ajoneuvolle myönnetyn tyyppihyväksynnän piiriin;
- (35) 'korvaavilla pilaantumista rajoittavilla järjestelmillä' pilaantumista rajoittavaa järjestelmää tai tällaisten järjestelmien kokoonpanoa, joka on tarkoitettu korvaamaan alkuperäinen pilaantumista rajoittava järjestelmä ja joka voidaan hyväksyä erillisenä teknisenä yksikkönä;
- (36) 'mukautuvalla ohjaustoiminnolla' järjestelmää, joka säätää moottoria, pilaantumista rajoittavia järjestelmiä tai ajoneuvon muita parametreja polttoaineen- tai energiankulutuksen parantamiseksi ja pilaantumista rajoittavan järjestelmän toiminnan tehostamiseksi ajoneuvon odotettavissa olevan käytön perusteella;
- (37) 'ajoneuvon sisäisellä valvontajärjestelmällä' (OBD) järjestelmää, joka pystyy tuottamaan asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 49 kohdassa määriteltyjä ajoneuvon sisäisen valvontajärjestelmän (OBD-järjestelmän) tietoja ja välittämään nämä tiedot OBD-portin kautta ja langattomasti;
- (38) 'ajoneuvon sisäisellä mittausjärjestelmällä' (OBM) ajoneuvossa olevaa järjestelmää, joka pystyy havaitsemaan joko päästörajojen ylittymisen tai sen, että ajoneuvo on päästöttömässä toimintatilassa, jos sellainen on, ja ilmoittamaan tällaisista ylittymisistä ajoneuvon tallennettujen tietojen avulla ja välittämään nämä tiedot OBD-portin kautta ja langattomasti;
- (39) 'ajoneuvon sisäiseen polttoaineen ja/tai sähköenergian kulutuksen seurantaan käytettävällä laitteella' (OBFCM-laite) ohjelmistoa tai laitteistoa, joka havainnoi ja käyttää ajoneuvoa, moottoria, polttoainetta tai sähköenergiaa sekä hyötykuormaa/massaa koskevia parametreja määrittääkseen ja tallentaakseen ajoneuvon polttoaineen- ja energiankulutusta koskevat tiedot ja muut parametrit, joilla on merkitystä ajoneuvon polttoaineen- tai energiankulutuksen ja energiatehokkuuden määrittämisessä;
- (40) 'estolaitteella' ohjelmistoa tai laitteistoa, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametria aktivoitakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai estääkseen pilaantumista rajoittavan järjestelmän jonkin osan toiminnan ja vähentää näin pilaantumista rajoittavan järjestelmän tehokkuutta ajon aikana;
- (41) 'estostrategialla' strategiaa, joka vähentää pilaantumisen rajoittamisen tehoa joko ajoneuvon käytössä tai tyyppihyväksynnässä käytettävien testausmenettelyjen ulkopuolella kohdattavissa ympäristöolosuhteissa tai moottorin käyttöolosuhteissa taikka vääristelee antureihin, polttoaineen- tai energiankulutukseen, sähköiseen toimintasäteeseen tai akun kestoon liittyviä tietoja;
- (42) 'todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvillä päästöillä' (RDE-päästöt) ajoneuvon päästöjä tavanomaisissa ja laajemmissa ajo-olosuhteissa liitteessä III olevien taulukoiden 1 ja 2 mukaisesti;
- (43) 'matkamittarilla' laitetta, joka ilmoittaa ajoneuvolla sen valmistumisesta lähtien ajetun kokonaisajomatkan;
- (44) 'luvattomalla muuttamisella' toimia, joita talouden toimijat tai riippumattomat toimijat suorittavat moottorin, ajoneuvon pilaantumista rajoittavan laitteen ja järjestelmän, käyttövoimajärjestelmän, ajoakun, matkamittarin, OBFCM-laitteen tai

OBD:n/OBM:n, mukaan luettuina näiden järjestelmien ohjelmistot tai muut loogiset ohjausyksiköt ja niiden tiedot, kytkemiseksi pois käytöstä tai muuttamiseksi;

- (45) 'omalla tuotantolaitoksella' valmistus- tai kokoonpanotehdasta, jota valmistaja käyttää uusien ajoneuvojen valmistamiseen tai kokoamiseen kyseiselle valmistajalle, mukaan luettuina tapauksen mukaan vientiin tarkoitetut ajoneuvot;
- (46) 'omalla suunnittelukeskuksella' yksikköä, jossa koko ajoneuvo suunnitellaan ja kehitetään ja joka on valmistajan hallinnassa ja käytössä;
- (47) 'pienellä valmistajalla' valmistajaa, joka vastaa yhteensä alle 10 000:sta unionissa rekisteröitävästä uudesta luokan M₁ moottoriajoneuvosta tai alle 22 000:sta unionissa rekisteröitävästä uudesta luokan N₁ moottoriajoneuvosta kalenterivuotta kohden ja joka
- (a) ei kuulu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään tai
 - (b) kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, joka vastaa yhteensä alle 10 000:sta unionissa rekisteröitävästä uudesta luokan M₁ moottoriajoneuvosta tai alle 22 000:sta unionissa rekisteröitävästä uudesta luokan N₁ moottoriajoneuvosta kalenterivuotta kohden, tai
 - (c) kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään mutta jolla on omat tuotantolaitokset ja suunnittelukeskus;
- (48) 'erittäin pienellä valmistajalla' pientä valmistajaa, joka vastaa yhteensä alle 1 000:sta unionissa rekisteröitävästä uudesta luokan M₁ moottoriajoneuvosta tai alle 1 000:sta unionissa rekisteröitävästä uudesta luokan N₁ moottoriajoneuvosta kalenterivuotta kohden;
- (49) 'täyspolttomoottoriajoneuvolla' (ICEV) ajoneuvoa, jonka kaikki käyttövoimaenergianmuuntimet ovat polttomoottoreita, mukaan luettuina vetykäyttöiset ajoneuvot;
- (50) 'täyssähköajoneuvolla' (PEV) ajoneuvoa, jonka voimalaitteessa on käyttövoimaenergianmuuntimina pelkästään sähkökoneita ja jossa käyttövoimaenergian varastointijärjestelmänä on ainoastaan ladattavia sähköenergian varastointijärjestelmiä;
- (51) 'polttokennolla' energianmuunninta, joka muuntaa kemiallisen energian (syöttö) sähköenergiaksi (tuotto) tai päinvastoin;
- (52) 'polttokennoajoneuvolla' (FCV) ajoneuvoa, jonka voimalaitteessa on käyttövoimaenergianmuuntimina ainoastaan polttokennoja ja sähkökoneita;
- (53) 'polttokennohybridiajoneuvolla' (FCHV) polttokennoajoneuvoa, jonka voimalaitteessa on käyttövoimaenergian varastointijärjestelmänä ainakin yksi polttoaineenvarastointijärjestelmä ja ainakin yksi ladattava sähköenergian varastointijärjestelmä;
- (54) 'hybridiajoneuvolla' (HV) ajoneuvoa, jonka voimalaitteessa on ainakin kaksi eri luokkaan kuuluvaa käyttövoimaenergianmuunninta ja ainakin kaksi eri luokkaan kuuluvaa käyttövoimaenergian varastointijärjestelmää;
- (55) 'hybridisähköajoneuvolla' (HEV) hybridiajoneuvoa, jossa yksi käyttövoimaenergian muuntimista on sähkökone;
- (56) 'ulkopuolelta ladattavalla hybridisähköajoneuvolla' (OVC-HEV) hybridisähköajoneuvoa, joka voidaan ladata ulkoisesta lähteestä;

- (57) 'vain sisäisesti ladattavalla hybridisähköajoneuvolla' (NOVC-HEV) ajoneuvoa, jossa on vähintään kaksi erilaista energianmuunninta ja vähintään kaksi erilaista energianvarastointijärjestelmää, joita käytetään ajoneuvon käyttövoiman tuottamiseen ja joita ei voi ladata ulkoisesta lähteestä;
- (58) 'aluerajausteknologialla' teknologiaa, joka estää polttomoottorin käytön, kun hybridiajoneuvoa ajetaan tietyllä maantieteellisellä alueella (ts. päästöttömän ajotilan käyttöön ottamiseksi);
- (59) 'päästöttömällä ajotilalla' valittavissa olevaa ajotilaa, jossa hybridiajoneuvoa ajetaan käyttämättä polttomoottoria;
- (60) 'nettoteholla' tehoa, joka saadaan testipenkissä kampiakselin päästä tai vastaavasta kohdasta vastaavalla moottorin pyörintänopeudella apulaitteet käytössä ja joka määritetään ympäristön vertailuolosuhteissa;
- (61) 'pyöräteholla' ajoneuvon pyöristä mitattua tehoa, jota käytetään ajoneuvon käyttövoimana;
- (62) 'tehon ja massan suhteella' nimellistehon suhdetta ajokuntoisen ajoneuvon massaan;
- (63) 'nimellisteholla' (P_{rated}) moottorin suurinta nettotehoa kilowatteina;
- (64) 'ajokuntoisen ajoneuvon massalla' valmistajan erittelyn mukaisilla vakiovarusteilla varustetun ajoneuvon massaa mukaan luettuina kuljettajan, polttoaineen (säiliöt vähintään 90-prosenttisesti täytettyinä) ja nesteiden massat sekä korin, ohjaamon, kytkentälaitteiden, varapyörien ja työkalujen massat, jos nämä on asennettu;
- (65) 'ajoakulla' akkujärjestelmää, joka varastoi energiaa ensisijaisesti ajoneuvon käyttövoimaksi;
- (66) 'sähköisellä toimintasäteellä' matkaa, joka voidaan ajaa varausta purkavassa toimintatilassa ajoakun tyhjentymiseen saakka;
- (67) 'päästöttömällä toimintasäteellä' pisintä matkaa, joka päästöttömällä ajoneuvolla voidaan ajaa ajoakun tai polttoainesäiliön tyhjentymiseen saakka ja joka täyssähköajoneuvon tapauksessa vastaa sähköistä toimintasädettä;
- (68) 'kestävyydellä' järjestelmän, laitteen, komponentin tai ajoneuvon jonkin osan kykyä ylläpitää vaadittua suorituskykyä tietyn ajan;
- (69) 'akun kestävyydellä' ajoakun kestävyyttä mitattuna sen toimintakuntona;
- (70) 'toimintakunnolla' tietyn suorituskykymittarin arvoa, joka mitataan ajoneuvon tai ajoakun käyttöiän tietyssä vaiheessa ja joka ilmaistaan prosentteina sertifiointin yhteydessä tai uutena määritetystä suorituskyvystä;
- (71) 'ajoneuvon ympäristöpässillä' (EVP) paperimuodossa ja digitaalisessa muodossa olevaa dokumenttia, joka sisältää tiedot ajoneuvon ympäristötehokkuudesta rekisteröintihetkellä, mukaan luettuina päästöraja-arvojen taso, hiilidioksidipäästöt, polttoaineenkulutus, energiankulutus, sähköinen toimintasäde ja moottorin teho sekä akun kestävyys ja muut siihen liittyvät arvot;
- (72) 'kuljettajaa liikapäästöistä varoittavalla järjestelmällä' tarkoitetaan järjestelmää, joka on suunniteltu, rakennettu ja asennettu ajoneuvoon siinä tarkoituksessa, että se antaa käyttäjälle tietoja liiallisista päästöistä ja edellyttää korjaavien toimenpiteiden toteuttamista;
- (73) 'kuljettajaa reagenssin vähyydestä varoittavalla järjestelmällä' tarkoitetaan järjestelmää, joka on suunniteltu, rakennettu ja asennettu ajoneuvoon siinä

tarkoituksessa, että se antaa käyttäjälle tietoja kuluvan reagenssin vähyydestä ja edellyttää reagenssin käyttämistä;

- (74) 'joutokäyntipäästöillä' pakokaasupäästöjä, jotka syntyvät, kun polttomoottori toimii mutta ei ole kuormitettuna käyttövoiman tuottamiseksi ajoneuville;
- (75) 'vaatimustenmukaisuusvakuutuksella' valmistajan antamaa vakuutusta siitä, että tietty ajoneuvojen, komponenttien tai erillisten teknisten yksiköiden tyyppi tai ryhmä on tämän asetuksen vaatimusten mukainen;
- (76) 'perävaunun energiatehokkuudella' perävaunun suorituskykyä siltä osin kuin on kyse sen vaikutuksesta vetävän moottoriajoneuvon hiilidioksidipäästöihin, polttoaineen- ja energiankulutukseen, päästöttömään toimintasäteeseen, sähköiseen toimintasäteeseen ja moottorin tehoon;
- (77) 'talvirenkaalla' rengasta, jonka kulutus pintakuvio, kulutus pinnan materiaali tai rakenne on suunniteltu ensisijaisesti niin, että sen ominaisuudet lumisissa olosuhteissa ovat tavallista rengasta paremmat ajoneuvon liikkeellelähden ja liikkeellä pysymisen kannalta;
- (78) 'erikoiskäyttöön tarkoitettulla renkaalla' rengasta, joka on tarkoitettu sekakäyttöön maanteillä ja maastossa tai muihin erityistarkoituksiin. Nämä renkaat on suunniteltu ensisijaisesti sitä silmällä pitäen, että ajoneuvo lähtee liikkeelle ja pysyy liikkeessä maasto-olosuhteissa.

II luku – Valmistajien velvollisuudet

4 artikla

Ajoneuvojen rakenteeseen liittyvät valmistajien velvollisuudet

1. Valmistajien on varmistettava, että niiden valmistamat uudet ajoneuvot, joita myydään, rekisteröidään tai otetaan käyttöön unionissa, on tyyppihyväksytty tämän asetuksen mukaisesti. Valmistajien on varmistettava, että tyyppihyväksyntää edellyttävät uudet komponentit tai erilliset tekniset yksiköt, mukaan luettuina moottorit, ajoakut, jarrujärjestelmät ja korvaavat pilaantumista rajoittavat järjestelmät, joita ne valmistavat ja jotka myydään tai otetaan käyttöön unionissa, on tyyppihyväksytty tämän asetuksen mukaisesti.
2. Valmistajien on suunniteltava, rakennettava ja koottava ajoneuvot siten, että ne ovat tämän asetuksen mukaisia ja noudattavat liitteessä I vahvistettuja päästörajoja ja vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja tyyppihyväksyntäasiakirjoissa ilmoitettuja arvoja liitteessä IV olevassa taulukossa 1 täsmennetyn käyttöikänsä ajan. Näille ajoneuvoille annetaan nimitys "Euro 7 -ajoneuvo".
3. Kun pakokaasupäästörajojen noudattaminen todennetaan laajemmissa ajo-olosuhteissa tehtävillä testeillä, päästöt jaetaan liitteessä III vahvistetulla laajempien ajo-olosuhteiden jakotekijällä.

Pilaantumista rajoittavien järjestelmien regeneroinnin aikana syntyvät päästöt otetaan huomioon painotettuna keskiarvona, joka perustuu regenerointitapahtumien tiheyteen ja kestoon.
4. Valmistajien on suunniteltava ja rakennettava komponentit tai erilliset tekniset yksiköt, mukaan luettuina moottorit, ajoakut, jarrujärjestelmät ja korvaavat pilaantumista rajoittavat järjestelmät, siten että ne ovat tämän asetuksen mukaisia ja noudattavat liitteessä I vahvistettuja päästörajoja.

5. Valmistajat eivät saa suunnitella, rakentaa tai koota ajoneuvoja sellaisiksi, että ne on varustettu estolaitteilla tai estostrategioilla.
6. Valmistajien on suunniteltava, rakennettava ja koottava luokkien M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ ajoneuvot siten, että ne varustetaan seuraavilla:
 - (a) OBD-järjestelmä, jolla voidaan havaita päästörajojen ylittymiseen johtavat toimintahäiriöt ja helpottaa näin korjausten tekemistä
 - (b) OBM-järjestelmä, jolla voidaan havaita päästörajojen ylittyminen toimintahäiriöiden, laitteiden huonontumisen etenemisen tai muiden päästöjä lisäävien tilanteiden vuoksi
 - (c) OBFCM-laite, jolla seurataan ajoneuvon todellista polttoaineen- ja energiankulutusta ja muita asiaankuuluvia parametreja, kuten hyötykuormaa tai massaa, joita tarvitaan ajoneuvon todellisen polttoaine- ja energiatehokkuuden määrittämiseen
 - (d) ajoakun ja päästöjärjestelmien toimintakuntoa seuraavat laitteet
 - (e) kuljettajaa liikapäästöistä varoittava järjestelmä
 - (f) kuljettajaa reagenssin vähyydestä varoittava järjestelmä
 - (g) laitteet, jotka välittävät tämän asetuksen noudattamiseen käytettäviä ajoneuvossa tuotettuja tietoja ja OBFCM-laitteen kirjaamia tietoja määräaikaikaskatsastuksia ja teknisiä tienvarsitarkastuksia varten langattomasti ja toimittavat näitä tietoja käytettäväksi latausinfrastruktuurin ja älykstä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien kanssa käytävässä viestinnässä.
7. Valmistajien on suunniteltava, rakennettava ja koottava luokkien M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ja N₃ ajoneuvot siten, että minimoidaan ajoneuvon elinkaaren kaikissa vaiheissa sellaisten haavoittuvuuksien esiintyminen, jotka voivat johtaa seuraavien luvattomaan muuttamiseen:
 - (a) polttoaineen ja reagenssin ruiskutusjärjestelmä
 - (b) moottori ja moottorinohjausyksiköt
 - (c) ajoakut
 - (d) matkamittari ja
 - (e) pilaantumista rajoittavat laitteet.
8. Valmistajan on estettävä mahdollisuus hyödyntää 7 kohdassa tarkoitettuja haavoittuvuuksia. Jos tällainen haavoittuvuus havaitaan, valmistajan on korjattava se ohjelmistopäivityksellä tai muulla asianmukaisella tavalla.
9. Valmistajien on varmistettava päästöihin ja akun kestävyysliittyvien tietojen turvallinen siirto toteuttamalla kyberturvallisuustoimenpiteitä E-säännön 155⁵⁴ mukaisesti.
10. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat niitä menettelyjä, testejä ja menetelmiä, joilla todennetaan 1–9 kohdassa

⁵⁴ E-sääntö nro 155 – Yhdenmukaiset vaatimukset, jotka koskevat ajoneuvojen hyväksyntää kyberturvallisuuden ja sen hallintajärjestelmän osalta (EUVL L 82, 9.3.2021, s. 30).

vahvistettujen vaatimusten noudattaminen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5 artikla

Ajoneuvojen rakenteeseen ja nimityksiin liittyvät valmistajien käytettävissä olevat vaihtoehdot

1. Valmistajat voivat antaa valmistamilleen ajoneuvoille nimityksen ”Euro 7+ -ajoneuvo”, kun kyseiset ajoneuvot täyttävät seuraavat edellytykset:
 - (a) täyspolttomoottoriajoneuvojen ja vain sisäisesti ladattavien hybridisähköajoneuvojen tapauksessa ilmoitetaan, että ajoneuvon päästöt ovat liitteessä I vahvistettuihin raja-arvoihin verrattuna vähintään 20 prosenttia pienemmät kaasumaisten epäpuhtauksien osalta ja yhtä suuruusluokkaa pienemmät hiukkaspäästöjen (PN) osalta
 - (b) ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen tapauksessa ilmoitetaan, että ajoneuvon päästöt ovat liitteessä I vahvistettuihin raja-arvoihin verrattuna vähintään 20 prosenttia pienemmät kaasumaisten epäpuhtauksien osalta ja yhtä suuruusluokkaa pienemmät hiukkaspäästöjen (PN) osalta ja että ajoneuvon akun kestävyys on vähintään 10 prosenttiyksikköä parempi kuin liitteessä II vaadittu taso
 - (c) täyssähköajoneuvojen tapauksessa ilmoitetaan, että ajoneuvon akun kestävyys on vähintään 10 prosenttiyksikköä parempi kuin liitteessä II vaadittu taso.
2. Tällaisten ajoneuvojen tapauksessa 1 kohdassa vahvistettujen vaatimusten täyttyminen tarkastetaan ilmoitettujen arvojen perusteella.
3. Valmistajat voivat antaa ajoneuvoille nimityksen ”Euro 7A -ajoneuvo”, kun kyseiset ajoneuvot on varustettu mukautuvilla ohjaustoiminnoilla. Mukautuvien ohjaustoimintojen käyttö on osoitettava tyyppihyväksyntäviranomaisille tyyppihyväksynnän yhteydessä ja todennettava liitteessä IV olevassa taulukossa 1 täsmennetyn ajoneuvon käyttöiän ajan.
4. Valmistajat voivat antaa ajoneuvoille nimityksen ”Euro 7G -ajoneuvo”, kun kyseiset ajoneuvot on varustettu polttomoottorilla, johon sovelletaan aluerajausteknologiaa. Valmistajan on asennettava tällaisiin ajoneuvoihin varoitusjärjestelmä, joka antaa kuljettajalle ilmoituksen, kun ajoakut ovat lähes tyhjä, ja pysäyttää ajoneuvon, jos sitä ei ladata viiden kilometrin ajon kuluessa ensimmäisestä varoituksesta päästöttömässä ajotilassa. Aluerajausteknologian soveltaminen voidaan todentaa ajoneuvon koko käyttöiän aikana.
5. Valmistajat voivat varustaa ajoneuvot kahdella tai useammalla 1, 2 ja 3 kohdassa tarkoitettulla ominaisuudella ja antaa niille tunnusten ja kirjainten yhdistelmiä käyttäen sellaisen nimityksen kuin ”Euro 7+A -ajoneuvo”, ”Euro 7+G -ajoneuvo”, ”Euro 7+AG -ajoneuvo” tai ”Euro 7AG -ajoneuvo”.
6. Kun kyseessä on luokan N₂ ajoneuvo, jonka suurin massa on 3,5–4,0 tonnia ja joka perustuu luokan N₁ ajoneuvotyyppiin, tyyppihyväksyntäviranomainen voi valmistajan pyynnöstä myöntää sille luokan N₁ ajoneuvolle myönnettävän päästöjä koskevan tyyppihyväksynnän. Näille ajoneuvoille annetaan nimitys ”Euro 7ext -ajoneuvo”.
7. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat niitä menettelyjä, testejä ja menetelmiä, joilla todennetaan 1–6 kohdassa

vahvistettujen vaatimusten noudattaminen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

6 artikla

Ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden kestävyyttä koskevat vaatimukset

1. Valmistajien on varmistettava, että niiden valmistamat ajoneuvot, joita myydään, rekisteröidään tai otetaan käyttöön unionissa, ovat liitteessä I vahvistettujen päästörajojen mukaisia, kun niitä ajetaan liitteessä III vahvistetuissa tavanomaisissa ja laajemmissa ajo-olosuhteissa, liitteessä IV olevassa taulukossa 1 vahvistetun ajoneuvon käyttöiän ajan ja että ne täyttävät liitteessä II vahvistetut akun kestävyyttä koskevat vähimmäisvaatimukset.
2. Valmistajien on varmistettava, että nämä ajoneuvot ovat tämän asetuksen säännösten mukaisesti ilmoitettujen hiilidioksidipäästöjä, polttoaineen- ja energiankulutusta ja energiatehokkuutta koskevien arvojen mukaisia liitteessä IV olevassa taulukossa 1 vahvistetun ajoneuvon käyttöiän ajan.
3. Valmistajien on varmistettava, että näihin ajoneuvoihin asennetut OBFCM-, OBD- ja OBM-laitteet ja luvattomalta muuttamiselta suojaavat järjestelyt ovat tämän asetuksen säännösten mukaisia niin kauan kuin ajoneuvo on käytössä.
4. Edellä 1–3 kohdassa tarkoitettuja vaatimuksia sovelletaan ajoneuvoihin kaikkien niissä käyttövoimana käytettävien polttoainetyyppien ja energianlähteiden osalta. Näitä vaatimuksia sovelletaan myös kaikkiin tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettuihin erillisiin teknisiin yksiköihin ja komponentteihin.
5. Jotta voidaan todentaa, että 1 kohdassa tarkoitettuja vaatimuksia täyttyvät myös ajoneuvon pidennetyssä käyttöiässä, liitteessä I vahvistettuja kaasumaisiin epäpuhtauksiin sovellettavia päästörajoja on mukautettava käyttämällä liitteessä IV olevassa taulukossa 2 esitettyjä kestävyyskertoimia.
6. Valmistajan näihin ajoneuvoihin asentamien OBD-järjestelmien on pystyttävä toteuttamaan kaikki seuraavista:
 - (a) kaikkien päästörajaylitysten suuruuden ja keston kirjaaminen
 - (b) ajoneuvon päästökäyttäytymistä koskevien tietojen, mukaan luettuina epäpuhtauksia mittaavien anturien mittaamat ja pakokaasuvirtaa koskevat tiedot, toimittaminen OBD-portin kautta ja langattomasti muun muassa katsastuksia ja teknisiä tienvarsitarkastuksia varten^{55, 56}
 - (c) ajoneuvoa koskevan korjauskehotuksen antaminen, kun kuljettajan varoitusjärjestelmä ilmoittaa päästörajojen merkittävästä ylittämisestä.
7. Valmistajan näihin ajoneuvoihin asentamien OBFCM-laitteiden on pystyttävä välittämään kirjaamansa ajoneuvon tiedot OBD-portin kautta ja langattomasti.

⁵⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/47/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelppoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista ja direktiivin 2000/30/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 134).

⁵⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/45/EU, annettu 3 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaikatsastuksista sekä direktiivin 2009/40/EY kumoamisesta (EUVL L 127, 29.4.2014, s. 129).

8. Jos ajoneuvot, järjestelmät, komponentit tai erilliset tekniset yksiköt aiheuttavat vakavan vaaran siitä, ettei tässä asetuksessa vahvistettuja vaatimuksia noudateta, valmistajien on välittömästi toteutettava tarvittavat korjaavat toimenpiteet, mukaan luettuina tarvittaessa kyseisten ajoneuvojen, järjestelmien, komponenttien tai erillisten teknisten yksiköiden korjaaminen tai muuttaminen, jotta tämän asetuksen vaatimusten noudattaminen voidaan varmistaa. Valmistajien tai muiden talouden toimijoiden on tapauksen mukaan poistettava asianomainen tuote markkinoilta tai järjestettävä sitä koskeva palautusmenettely. Valmistajan on välittömästi ilmoitettava tyyppihyväksynnän myöntäneelle hyväksyntäviranomaiselle vaatimustenvastaisuudesta asianmukaisine yksityiskohtaisine tietoineen.
9. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat 1–8 kohdassa vahvistettuihin velvollisuuksiin liittyviä vaatimuksia, testejä ja korjaavia toimenpiteitä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

7 artikla

Päästöjä koskevaan tyyppihyväksyntään liittyvät valmistajien velvollisuudet

1. Osoittaakseen, että päästöjä koskevaan tyyppihyväksyntään sovellettavia sääntöjä noudatetaan päästöjä koskevan tyyppihyväksynnän aikana, valmistajan on tehtävä liitteessä V olevissa taulukoissa 1, 3, 5, 7 ja 9 mainitut testit. Tyyppihyväksyntäviranomaisen tai valmistajan on valmistajan tiloissa valittava ajoneuvoja, komponentteja erillisiä teknisiä yksiköitä sen todentamiseksi, että tuotanto on tämän asetuksen vaatimusten mukaista. Käytönaikainen vaatimustenmukaisuus on tarkastettava liitteessä IV olevassa taulukossa 1 vahvistettujen ajanjaksojen osalta.
2. Valmistajan on annettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle allekirjoitettu vaatimustenmukaisuusvakuutus, joka koskee RDE-testausta, hiilidioksidipäästöjen määrittämistä varten suoritettavaa ympäristön lämpötilan kompensoimiseksi tehtävää korjausta, OBD-järjestelmää, OBM-järjestelmää, päästöjenrajoituksen ja akun kestävyyttä, jatkuvaa tai jaksoittaista regenerointia, luvattomalta muuttamiselta suojaamista ja kampikammiota koskevia vaatimuksia siten kuin liitteessä V esitetään. Valmistajan on annettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle allekirjoitettu vaatimustenmukaisuusvakuutus, joka koskee mukautuvien ohjaustoimintojen ja aluerajauksen käyttöä, mikäli valmistaja päättää niitä käyttää.
3. Kansalliset viranomaiset voivat tehdä ajoneuvotyyppin vaatimustenmukaisuuden todentamiseksi testejä tuotannon vaatimustenmukaisuuden, käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tai markkinavalvonnan aikana liitteen V mukaisesti.
4. Valmistajien on annettava kullekin ajoneuvolle ajoneuvon ympäristöpassi (EVP), joka on toimitettava ajoneuvon ostajalle yhdessä ajoneuvon kanssa ja johon poimitaan asiaankuuluvat tiedot vaatimustenmukaisuustodistuksen ja tyyppihyväksyntäasiakirjojen kaltaisista lähteistä. Valmistajan on varmistettava, että ajoneuvon ympäristöpassin tiedot voidaan esittää ajoneuvon sähköisissä järjestelmissä ja välittää ajoneuvosta sen ulkopuolelle.
5. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan testauksen ja vaatimustenmukaisuuden todentamiset ja menettelyt, jotka liittyvät 1–4 kohdan mukaiseen päästöjä koskevaan tyyppihyväksyntään, tuotannon vaatimustenmukaisuuteen, käytönaikaiseen vaatimustenmukaisuuteen, vaatimustenmukaisuusvakuutukseen ja ajoneuvon ympäristöpassiin. Nämä

täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8 artikla

Pieniin valmistajiin sovellettavat erityiset säännöt

1. Epäpuhtauspäästöjen tapauksessa pienet valmistajat voivat korvata liitteessä V olevissa taulukoissa 1, 3, 5, 7 ja 9 mainitut testit vaatimustenmukaisuusvakuutuksilla. Pienten valmistajien valmistamien ja markkinoille saattamien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus voidaan testata käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden valvonnan ja markkinavalvonnan yhteydessä liitteessä V olevien taulukoiden 2, 4, 6, 8 ja 10 mukaisesti. Liitteessä V vahvistettuja tuotannon vaatimustenmukaisuuden testejä ei vaadita. Edellä olevan 4 artiklan 4 kohdan b alakohtaa ei sovelleta pieniin valmistajiin.
2. Erittäin pienten valmistajien on käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastamista ja markkinavalvontaa varten noudatettava liitteessä I vahvistettuja päästörajoja laboratoriotesteissä, jotka perustuvat satunnaisiin todellisiin ajosykleihin.

9 artikla

Monivaiheisesti hyväksyttäviin ajoneuvoihin sovellettavat erityiset säännöt

1. Monivaiheisessa tyyppi hyväksynnässä toisen tai sitä seuraavien vaiheiden valmistajat ovat vastuussa päästöjä koskevasta tyyppi hyväksynnästä, jos ne muuttavat ajoneuvon osia, jotka edellisen vaiheen valmistajien toimittamien tietojen mukaan saattavat vaikuttaa päästöihin tai akun kestävyYTEEN.
2. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan hallinnolliset vaatimukset ja tiedot, jotka edellisen vaiheen valmistajien on toimitettava 1 kohdan mukaisesti, sekä menettelyt tällaisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

III luku – Päästöjä koskevaa tyyppi hyväksyntää ja markkinavalvontaa koskevat jäsenvaltioiden velvollisuudet

10 artikla

Päästöjä koskeva tyyppi hyväksyntä, tuotannon vaatimustenmukaisuus, käytönaikainen vaatimustenmukaisuus ja markkinavalvonta

1. Kansallisten hyväksyntäviranomaisten on otettava käyttöön toimenpiteet päästöjä koskevien tyyppi hyväksyntien myöntämiseksi ajoneuvotyypeille, komponenteille ja erillisille teknisille yksiköille sekä testien, tarkastusten ja todentamisten suorittamiseksi liitteen V mukaisesti sen todentamiseksi, noudattavatko valmistajat tuotannon vaatimustenmukaisuutta ja käytönaikaista vaatimustenmukaisuutta koskevia vaatimuksia.
2. Kansallisten markkinavalvontaviranomaisten on tehtävä markkinavalvontatarkastuksia asetuksen (EU) 2018/858 8 artiklan ja liitteessä V olevien taulukoiden 2, 4, 6, 8 ja 10 mukaisesti.

3. Jos valmistaja sitä pyytää, kansalliset hyväksyntäviranomaiset eivät [...] päivästä [...]kuuta [...] *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on tämän asetuksen voimaantulopäivä]* alkaen saa evätä uudelta ajoneuvo- tai moottorityypiltä päästöjä koskevaa EU-tyyppihyväksyntää tai päästöjä koskevaa kansallista tyyppihyväksyntää eivätkä kieltää tämän asetuksen mukaisen uuden ajoneuvon rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa.
4. Kansallisten viranomaisten on 1 päivästä heinäkuuta 2025 alkaen katsottava, että uusien luokkiin M₁ ja N₁ kuuluvien ajoneuvojen, jotka eivät ole tämän asetuksen mukaisia, vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole voimassa rekisteröintiä varten, ja hiilidioksidipäästöihin, polttoaineen- ja energiankulutukseen tai akun kestävyysliittävistä syistä kiellettävä tällaisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto.
5. Kansallisten viranomaisten on 1 päivästä heinäkuuta 2027 alkaen katsottava, että uusien luokkiin M₂, M₃, N₂ ja N₃ kuuluvien ajoneuvojen ja uusien luokkiin O₃ ja O₄ kuuluvien perävaunujen, jotka eivät ole tämän asetuksen mukaisia, vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole voimassa rekisteröintiä varten, ja hiilidioksidipäästöihin, polttoaineen- ja energiankulutukseen, energiatehokkuuteen tai akun kestävyysliittävistä syistä kiellettävä tällaisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto.
6. Kansallisten viranomaisten on 1 päivästä heinäkuuta 2030 alkaen katsottava, että pienten valmistajien valmistamien uusien luokkiin M₁ ja N₁ kuuluvien ajoneuvojen, jotka eivät ole tämän asetuksen mukaisia, vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole voimassa rekisteröintiä varten, ja hiilidioksidipäästöihin, polttoaineen- ja energiankulutukseen, energiatehokkuuteen tai akun kestävyysliittävistä syistä kiellettävä tällaisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto.
7. Kansallisten viranomaisten on 1 päivästä heinäkuuta 2031 alkaen katsottava, että pienten valmistajien valmistamien uusien luokkiin M₂, M₃N₂ ja N₃ kuuluvien ajoneuvojen, jotka eivät ole tämän asetuksen mukaisia, vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole voimassa rekisteröintiä varten, ja hiilidioksidipäästöihin, polttoaineen- ja energiankulutukseen, energiatehokkuuteen tai akun kestävyysliittävistä syistä kiellettävä tällaisten ajoneuvojen rekisteröinti, myynti ja käyttöönotto.
8. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan hallinnolliset ja tekniset seikat, joita tarvitaan testien, tarkastusten ja todentamisten suorittamiseen 1 kohdan noudattamisen todentamiseksi, sekä 2 kohdan mukaisesti markkinavalvontatarkastuksiin tarvittavat tekniset seikat. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

11 artikla

Järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden päästöjä koskevaan tyyppihyväksyntään liittyvät jäsenvaltioiden erityiset velvollisuudet

1. Tämän asetuksen mukaisesti hyväksytyyn luokan M₁ tai N₁ ajoneuvoon tarkoitetun järjestelmän, komponentin tai erillisen teknisen yksikön myynti tai asentaminen on 1 päivästä heinäkuuta 2025 alkaen kiellettävä, jos kyseistä järjestelmää, komponenttia tai erillistä teknistä yksikköä ei ole tyyppihyväksytty tämän asetuksen mukaisesti.

2. Tämän asetuksen mukaisesti hyväksytyyn luokan M₂, M₃N₂ tai N₃ ajoneuvoon tarkoitetun järjestelmän, komponentin tai erillisen teknisen yksikön myynti ja asentaminen on 1 päivästä heinäkuuta 2027 alkaen kiellettävä, jos kyseistä järjestelmää, komponenttia tai erillistä teknistä yksikköä ei ole tyyppihyväksytty tämän asetuksen mukaisesti.
3. Kansalliset hyväksyntäviranomaiset voivat edelleen myöntää laajennuksia korvaavien pilaantumista rajoittavien järjestelmien EU-tyyppihyväksyntiin, jotka on myönnetty ennen tämän asetuksen soveltamista niiden ehtojen mukaisesti, joita sovellettiin päästöjä koskevan ennakkotyyppihyväksynnän yhteydessä. Kansallisten viranomaisten on kiellettävä näiden korvaavien pilaantumista rajoittavien järjestelmien myynti tai asentaminen ajoneuvoon, jollei niitä ole tyyppihyväksytty.

12 artikla

Kuluvaa reagenssia käyttävien järjestelmien ja pilaantumista rajoittavien järjestelmien moitteeton toiminta

1. Talouden toimijat ja riippumattomat toimijat eivät saa tehdä ajoneuvoon ja sen järjestelmiin luvattomia muutoksia.
2. Kansallisten viranomaisten on käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastusten tai markkinavalvontatarkastusten yhteydessä todennettava, ovatko ajoneuvojen valmistajat asianmukaisesti asentaneet kuljettajaa liikapäästöistä varoittavat järjestelmät ja kuljettajaa reagenssin vähydestä varoittavat järjestelmät ja voidaanko ajoneuvoihin tehdä luvattomia muutoksia.

IV luku

Komission ja kolmansien osapuolten tehtävä käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden valvonnassa ja markkinavalvonnassa

13 artikla

Komission ja kolmansien osapuolten suorittama testivaatimusten noudattamisen todentaminen

1. Komissio tai kolmannet osapuolet voivat asetuksen (EU) 2018/858 9 artiklan ja 13 artiklan 10 kohdan mukaisesti tehdä liitteessä V olevissa taulukoissa 2, 4, 6, 8 ja 10 vahvistettuja käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastuksia ja markkinavalvontatarkastuksia todentaakseen, että ajoneuvot, komponentit ja erilliset tekniset yksiköt ovat tämän asetuksen mukaisia.
2. Valmistajien on asetettava tällaisten tarkastusten suorittamiseksi tarvittavat tiedot komission ja kolmansien osapuolten saataville asetuksen (EU) 2018/858 9 artiklan 5 kohdan ja 13 artiklan 10 kohdan mukaisesti.

V luku

Testit ja vakuutukset

14 artikla

Menettelyt ja testit

1. Päästöjä koskevassa tyyppihyväksynnässä käytettäviin menettelyihin on kuuluttava testejä ja tarkastuksia, ja niissä on sovellettava kaikkia liitteessä V täsmennettyjä hallinnollisia menettelyjä ja asiakirjavaatimuksia. Valmistajan on liitteessä V esitettyjen vaatimusten osalta tapauksen mukaan toimitettava tyyppihyväksyntäviranomaiselle vaatimustenmukaisuusvakuutus.
2. Valmistajien ja kansallisten viranomaisten on tehtävä 4 artiklan vaatimusten noudattamisen osoittavia testejä liitteen V mukaisesti. Komissio ja kolmannet osapuolet voivat nekin tehdä 4 artiklan vaatimusten noudattamisen osoittavia testejä liitteen V mukaisesti.
3. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, jotka koskevat kaikkia päästöjä koskevan tyyppihyväksynnän vaiheita, mukaan lukien tuotannon vaatimustenmukaisuus, käytönaikainen vaatimustenmukaisuus ja markkinavalvonta, ja joissa käsitellään päästöjä koskevaan tyyppihyväksyntään liittyviä menettelyjä ja testejä, testausmenetelmiä, hallinnollisia säännöksiä, päästöjä koskevien tyyppihyväksyntien muuttamista ja laajentamista, tietojen saatavuutta, asiakirjavaatimuksia ja malleja kaikkien seuraavien osalta:
 - (a) luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvotyypit
 - (b) luokkien M₂, M₃, N₂ ja N₃ ajoneuvotyypit
 - (c) luokkien M₂, M₃, N₂ ja N₃ ajoneuvotyypeissä käytettävät moottorit
 - (d) OBM-/OBD-järjestelmät
 - (e) luvattomalta muuttamiselta suojaaminen sekä turvallisuus- ja kyberturvallisuusjärjestelmät
 - (f) korvaavien pilaantumista rajoittavien järjestelmien tyypit ja osat
 - (g) jarrujärjestelmien tyypit ja järjestelmien varaosat
 - (h) rengastyypit renkaiden kulumisen osalta
 - (i) muiden komponenttien tyypit ja varaosat
 - (j) luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen, polttoaineen- ja energiankulutuksen, sähköisen toimintasäteen ja moottorin tehon määrittäminen, OBFCM-laitetta koskevat säännökset
 - (k) luokkien M₂, M₃, N₂ ja N₃ ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen, polttoaineen- ja energiankulutuksen, päästöttömän toimintasäteen, sähköisen toimintasäteen ja moottorin tehon määrittäminen, luokkien O₃ ja O₄ perävaunujen energiatehokkuus, OBFCM-laitetta koskevat säännökset.
4. Siirretään komissiolle valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä päästöjä koskevan tyyppihyväksynnän kaikkien vaiheiden osalta, mukaan lukien käytönaikainen vaatimustenmukaisuus, tuotannon vaatimustenmukaisuus ja markkinavalvonta, jotta voidaan vahvistaa seuraavat:

- (a) menetelmät, joilla mitataan pakokaasupäästöt laboratoriossa ja tiellä, mukaan luettuina satunnaiset ja heikointa tapausta edustavat RDE-testisyklit ja kannettavien päästöjenmittauslaitteistojen käyttö todellisten ajonaikaisten päästöjen todentamisessa, sekä joutokäyntipäästöt
- (b) menetelmät, joilla määritetään moottoriajoneuvon hiilidioksidipäästöt, polttoaineen- ja energiankulutus, päästötön toimintasäde, sähköinen toimintasäde ja moottorin teho
- (c) vaihtamisopastimiin liittyvät menetelmät, vaatimukset ja tekniset eritelvät
- (d) menetelmät, joilla määritetään luokkien O₃ ja O₄ perävaunujen energiatehokkuus
- (e) kampikammio päästöjen mittausten menetelmät
- (f) haihtuvien päästöjen mittausten menetelmät
- (g) menetelmät jarrujen hiukkaspäästöjen mittaamiseksi, mukaan luettuina menetelmät, joita sovelletaan raskaiden hyötyajoneuvojen, todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien jarrujen hiukkaspäästöjen ja hyötyjarrutuksen tapauksessa
- (h) menetelmät, joilla mitataan renkaiden kulumista kulumisnopeuden seuraamiseksi
- (i) menetelmät, joilla arvioidaan akun kestävyttä koskevien vähimmäisvaatimusten noudattamista
- (j) OBFCM-laitteisiin ja OBD- ja OBM-järjestelmiin liittyvät vaatimustenmukaisuuden kynnysarvot, suorituskykyvaatimukset ja testit sekä menetelmät, joilla varmistetaan anturien suorituskyky ja näiden laitteiden ja järjestelmien tallentamien tietojen langaton siirto
- (k) kuljettajaa varoittavien järjestelmien ja kuljettajan toimenpiteitä vaativien järjestelmien ominaisuudet ja suorituskyky ja niiden toiminnan asianmukaisuuden arvioimismenetelmä
- (l) menetelmät, joilla arvioidaan alkuperäisten ja korvaavien pilaantumista rajoittavien järjestelmien toiminnan asianmukaisuutta, tehokkuutta, regenerointia ja kestävyttä
- (m) menetelmät 4 artiklan 5 kohdassa tarkoitettujen turvatoimenpiteiden varmistamiseksi ja arvioimiseksi, mukaan luettuna haavoittuvuusanalyysi ja suojaus luvattomalta muuttamiselta
- (n) pieniin ja erittäin pieniin valmistajiin sovellettavat päästöjä koskevaan tyyppi hyväksyntään liittyvät kriteerit ja 8 artiklassa vahvistettujen, näitä valmistajia koskevien erityisten sääntöjen täytäntöönpano
- (o) menetelmät, joilla arvioidaan 5 artiklan nimitysten mukaisesti hyväksytyjen ajoneuvotyyppien toiminnan asianmukaisuus
- (p) monivaiheisesti hyväksyttävillä ajoneuvoilla tehtävät 9 artiklan 1 kohdan vaatimusten noudattamista koskevat tarkastukset ja tällaisiin ajoneuvoihin sovellettavat testausmenettelyt
- (q) testauslaitteiden suorituskykyä koskevat vaatimukset
- (r) testauksessa käytettävien vertailupolttoaineiden eritelvät

- (s) menetelmät, joilla selvitetään, ettei estolaitteita ja -strategioita käytetä
- (t) menetelmät renkaiden kulumisen mittaamiseksi
- (u) ajoneuvon energiapassin muoto ja tiedot ja tietojen langaton toimittamistapa
- (v) päästöjä koskevaan tyyppihyväksyntään liittyvät hallinnolliset vaatimukset ja asiakirjat
- (w) tapauskohtaiset raportointivelvoitteet.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 17 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

15 artikla

Mukauttaminen tekniikan kehitykseen

1. Siirretään komissiolle valta antaa tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan
 - (a) liitettä III luokkien M₂, M₃, N₂ ja N₃ ajoneuvojen testausolosuhteiden osalta Euro 7 -ajoneuvoja testattaessa kerättyjen tietojen perusteella
 - (b) liitettä III testausolosuhteiden osalta Euro 7 -ajoneuvojen jarruja tai renkaita testattaessa kerättyjen tietojen perusteella
 - (c) liitettä V testivaatimusten ja vakuutusten osalta tekniikan kehityksen perusteella
 - (d) edellä olevaa 5 artiklaa ottamalla käyttöön valmistajille tarjottavia innovatiiviseen teknologiaan perustuvia vaihtoehtoja ja nimityksiä.
2. Siirretään komissiolle valta antaa tämän asetuksen täydentämiseksi 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla otetaan huomioon tekniikan kehitys
 - (a) vahvistamalla liitteessä I jarrujen hiukkaspäästöjen raja-arvot, joissa viitataan ajoneuvoja koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista käsittelevän YK:n maailmanfoorumin (WP.29) toimien tuloksiin
 - (b) vahvistamalla liitteessä I rengastyyppien kulumisen raja-arvot, joissa viitataan ajoneuvoja koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista käsittelevän YK:n maailmanfoorumin (WP.29) toimien tuloksiin
 - (c) vahvistamalla liitteessä II akun kestävyysvaatimukset, joissa viitataan ajoneuvoja koskevien sääntöjen yhdenmukaistamista käsittelevän YK:n maailmanfoorumin (WP.29) toimien tuloksiin
 - (d) vahvistamalla liitteessä IV kestävyyskertoimet, jotka perustuvat luokkien M₂, M₃, N₂ ja N₃ Euro 7 -ajoneuvoja testattaessa kerättyihin tietoihin ja Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitettuun raskaiden hyötyajoneuvojen kestävyyttä koskevaan kertomukseen
 - (e) vahvistamalla luokkien M₂, M₃, N₂ ja N₃ ajoneuvoja valmistaviin pieniin valmistajiin sovellettavat määritelmät ja erityiset säännöt tämän asetuksen 3 ja 8 artiklan mukaisesti.

VI luku – Yleiset säännökset

16 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [*julkaisutoimisto lisää tämän asetuksen voimaantulopäivän*] viiden vuoden ajaksi 15 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 15 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 15 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

17 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa tekninen komitea – moottoriajoneuvot. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

18 artikla

Raportointi

1. Jäsenvaltioiden on 1 päivään syyskuuta 2030 mennessä ilmoitettava komissiolle tämän asetuksen soveltamisesta.

2. Komissio antaa viimeistään 1 päivänä syyskuuta 2031 1 kohdan mukaisesti toimitettujen tietojen perusteella Euroopan parlamentille ja neuvostolle arviointikertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta.

VI luku – Loppusäännökset

19 artikla

Asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja asetuksen (EY) N:o 595/2009 kumoaminen

Kumotaan asetus (EY) N:o 715/2007 1 päivästä heinäkuuta 2025.

Kumotaan asetus (EY) N:o 595/2009 1 päivästä heinäkuuta 2027.

Viittauksia asetuksiin (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 pidetään viittauksina tähän asetukseen, ja ne luetaan tämän asetuksen liitteessä VI vahvistetun vastaavuustaulukon mukaisesti.

20 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

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

Sitä sovelletaan luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvoihin ja niihin tarkoitettuihin komponentteihin ja erillisiin teknisiin yksiköihin 1 päivästä heinäkuuta 2025 ja luokkien M₂, M₃, N₂ ja N₃ ajoneuvoihin ja niihin tarkoitettuihin komponentteihin ja erillisiin teknisiin yksiköihin sekä luokkien O₃ ja O₄ perävaunuihin 1 päivästä heinäkuuta 2027.

Sitä sovelletaan pienten valmistajien valmistamiin luokkien M₁ ja N₁ ajoneuvoihin 1 päivästä heinäkuuta 2030.

Sen estämättä, mitä 2 kohdassa säädetään, 11 artiklan 3 kohtaa sovelletaan tämän asetuksen voimaantulosta alkaen.

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

1.2. Toimintalohko(t)

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

1.4.4. Tulosindikaattorit

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu

1.5.2. Unionin osallistumisesta saatava lisäarvo

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehysten kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

1.5.5. Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleen kohdentamiseen

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutumekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle

2.2.2. Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä

2.2.3. Valvonnan kustannustehokkuutta koskevat arviot ja perustelut sekä arviot odotetuista virheriskitasoista

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehysten otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista toimintamäärärahoihin

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset

3.2.3. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehysten kanssa

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyuden osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta

1.2. Toimintalohko(t)

Toimintalohko: Tavaroiden sisämarkkinat

Ilmastotoimet: Luonnonvarat ja ympäristö

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

uuteen toimeen

uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen⁵⁷

käynnissä olevan toimen jatkamiseen

yhden tai useamman toimen sulauttamiseen tai uudelleen suuntaamiseen johonkin toiseen/uuteen toimeen

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Ehdotuksen yleistavoite on kahtalainen: sillä halutaan 1) taata sisämarkkinoiden moitteeton toiminta vahvistamalla ajoneuvojen päästöille asianmukaisemmat, kustannustehokkaammat ja tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottavat säännöt ja 2) varmistaa ympäristön ja terveyden suojelun korkea taso EU:ssa vähentämällä edelleen tieliikenteen ilman epäpuhtauspäästöjä siten, että saasteettomuustoimintasuunnitelman mukainen saasteettomuustavoite toteutuu mahdollisimman pian.

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Erityistavoite 1: karsitaan nykyisten Euro-päästönormien monimutkaisuutta, jotta voidaan vähentää hallinnollisia kustannuksia ja helpottaa täytäntöönpanoa.

Erityistavoite nro 2: asetetaan ajantasaiset raja-arvot kaikille merkityksellisille ilman epäpuhtauksille.

Erityistavoite 3: parannetaan todellisten ajonaikaisten päästöjen valvontaa.

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

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

Ehdotuksen perustana on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/858, jolla otettiin käyttöön kattava tyyppihyväksyntä- ja markkinavalvontajärjestelmä,

⁵⁷

Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 58 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

joka koskee moottoriajoneuvoja, perävaunuja sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettuja järjestelmiä, komponentteja ja erillisiä teknisiä yksiköitä. Sillä pyritään yhdenmukaistamaan päästöihin sovellettavat tekniset vaatimukset. Se on tästä näkökulmasta katsottuna olennaisessa asemassa sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan kannalta.

Ehdotuksella huolehditaan siitä, että kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen ja raskaiden hyötyajoneuvojen epäpuhtauspäästöt tehokkuus ja sitä myötä ilmanlaatu paranevat, mikä hyödyttää kuluttajia ja auttaa vähentämään terveys- ja ympäristöhaittoja. Se myös vahvistaa EU:n autoteollisuuden arvoketjun teknologista asemaa ja kilpailukykyä. Lisäksi kuluttajien luottamus ajoneuvojensa ympäristöominaisuuksiin paranee. Odotettavissa on myönteisiä vaikutuksia myös työvoiman täydennys- ja uudelleen koulutukseen, kun tulevaisuuden vaatimukset huomioon ottaen puhdasta teknologiaa kehitetään ja otetaan enenevästi käyttöön.

1.4.4. Tulosindikaattorit

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen etenemistä ja tuloksia seurataan.

Seurantaan varten on yksilöity seuraavat indikaattorit:

1. Euro 7 -normeihin perustuvien päästöjä koskevien tyyppihyväksyntien määrä ajoneuvotyyppiä kohti
2. täytäntöönpanovaiheen kustannukset ja hallinnolliset kustannukset päästöjä koskevaa tyyppihyväksyntää kohti
3. todisteet siitä, että päästöjen rajoittaminen on parantunut kaikissa käyttöolosuhteissa kaikkien säänneltyjen epäpuhtauksien osalta
4. täytäntöönpanokustannukset, mukaan lukien rikkomuksista aiheutuvat kustannukset ja vaatimusten noudattamatta jättämisestä määrättävät seuraamukset sekä seurantakustannukset
5. päästöjen kehitys ajoneuvojen käyttöiän aikana asianmukaisista testauskampanjoista ja jatkuvasta päästöjen seurannasta saatujen tietojen valossa
6. rekisteröityjen ajoneuvojen vuotuinen määrä ja eri voimalaiteteknologioiden osuudet EU:n tieliikenteessä sellaisina kuin jäsenvaltiot ovat ne raportoineet Euroopan vaihtoehtoisten polttoaineiden seurantakeskukselle
7. ilman epäpuhtauksien terveysvaikutusten (ennenaikaiset kuolemantapaukset, jotka liittyvät altistumiseen tietyille epäpuhtauksille) vuotuinen kehitys sellaisena kuin se on esitettyä ilmanlaatua Euroopassa käsittelevässä vuosikertomuksessa
8. tieliikenteen vuotuinen osuus tiettyjen epäpuhtauksien päästöistä sellaisina kuin jäsenvaltiot ovat sen ilmoittaneet Euroopan ympäristökeskukselle päästörajadirektiivin mukaisesti
9. niiden jäsenvaltioilta direktiivin 2015/153 mukaisella ilmoitusmenettelyllä saatujen ilmoitusten määrä, jotka koskevat kansallisten, alueellisten tai paikallisten viranomaisten antamista teknisistä määräyksistä (eli erilaisista kielloista) johtuvia esteitä EU:n sisäiselle henkilö-, paketti-, kuorma- tai linja-autojen kaupalle.

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusajataulu

Kaikki EU:n markkinoille saatettavat luokkien M₁ ja N₁ uudet ajoneuvot, moottorit tai varaosat olisi tyyppihyväksyttävä tämän asetuksen mukaisesti 1. heinäkuuta 2025 alkaen. Luokkien M₂, M₃, N₂ ja N₃ ajoneuvojen tapauksessa kyseinen päivämäärä olisi 1. heinäkuuta 2027. EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.

Syyt siihen, miksi toimi toteutetaan EU:n tasolla (ennen toteutusta)

Sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi on tarpeen puuttua epäpuhtauspäästöihin ja ilmanlaatuun liittyviin ongelmiin.

Ilmanlaatu ja epäpuhtauspäästöt ovat rajat ylittävä ongelma, jota ei voida ratkaista pelkästään kansallisilla tai paikallisilla toimilla. Päästöjen vähentämistä ja päästöttehokkuuden parantamista on koordinoitava Euroopan tasolla, ja EU:n toimet ovat toissijaisuusperiaatteen mukaisesti perusteltuja. Vaikka kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason aloitteilla voidaan luoda synergioita, ne eivät yksin riitä. Ilman koordinoituja EU:n toimia eli tässä tapauksessa epäpuhtauspäästönormien tiukentamista olisi vaarana, että kansallisten järjestelmien moninaisuus sekä tavoitetasojen ja suunnitteluparametrien erilaisuus voivat johtaa markkinoiden pirstoutumiseen.

Odotettavissa oleva EU:n tason lisäarvo (toteutuksen jälkeen)

EU:n laajuinen lähestymistapa on tarpeen teollisuudenalojen muutosten vauhdittamiseksi ja mittakaavaetujen saavuttamiseksi, sillä yksittäisten jäsenvaltioiden markkinat olisivat liian pieniä samantasoisten tulosten saavuttamiseen.

1.5.2. Vastaavista toimista saadut kokemukset

Ehdotus perustuu voimassa olevaan lainsäädäntöön, jolla on varmistettu epäpuhtauspäästöjen jatkuva vähentyminen ja ajoneuvojen ja moottoreiden päästöttehokkuuden parantuminen viime vuosikymmeninä unionissa.

1.5.3. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehityksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

Tämä ehdotus on yhdenmukainen Next Generation EU -välineen ja vuodet 2021–2027 kattavan monivuotisen rahoituskehityksen tavoitteiden kanssa, joilla autetaan saavuttamaan Euroopan tavoittelema vihreä ja digitaalinen siirtymä. Yhdessä näillä välineillä pystytään vastaamaan talouskriisiin ja nopeuttamaan siirtymistä puhtaaseen ja kestäväan talouteen, kun tiukemmat ympäristö- ja ilmanlaatuvaatimukset ja talouskasvu kytketään toisiinsa.

1.5.4. Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleen kohdentamiseen

Henkilöresurssien tarve katetaan toimeen osoitetulla pääosastojen henkilöstöllä (PO GROW PO CLIMAn tuella) ja/tai pääosastoissa toteutetuilla uudelleenjärjestelyillä.

Tarvittaessa pääosastojen käyttöön voidaan osoittaa lisäresursseja vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

kesto on rajattu

- toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.
- maksusitoumusmäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset koskevat vuosia YYYY–YYYY ja maksumäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset vuosia YYYY–YYYY.

kesto ei ole rajattu

- Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2025,
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)⁵⁸

Suora hallinnointi, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

- yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään
- toimeenpanovirastoja

Hallinnointi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa

Välillinen hallinnointi, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

- kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille
- kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)
- Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle
- varainhoitoasetuksen 70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille
- julkisoikeudellisille yhteisöille
- sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, joille annetaan riittävät rahoitustakuut
- sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja joille annetaan riittävät rahoitustakuut
- henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.
- *Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, olisi annettava lisätietoja kohdassa "Huomautukset".*

Huomautukset

Komissio aikoo varmistaa kyseisten toimenpiteiden täytäntöönpanon käyttämällä keskitettyä suoraa hallinnointia omien yksikköjensä kautta. Erityisessä asemassa on JRC, joka antaa teknistä ja tieteellistä tukea, jota tarvitaan täytäntöönpanoasetusten laatimiseksi ja asetuksessa (EU) 2018/858 jo edellytetyn markkinavalvonnan toteuttamiseksi. Markkinavalvonnan osalta tämä tapahtuu jo asetuksessa (EU) 2018/858 edellytetyillä asianmukaisilla hallinnollisilla

⁵⁸

Kuvaukset eri hallinnointitavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston verkkosivuilla osoitteessa <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

järjestelyillä, ja täytäntöönpanoasetuksiin liittyvissä toimissa on tarkoitus käyttää erillistä hallinnollista järjestelyä.

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Ehdotettujen päästöjen vähentämistä koskevien vaatimusten vaikuttavuuden seuraamiseksi tarvitaan laajamittaista tiedonkeruuta eri lähteistä, muun muassa jäsenvaltioilta, autonvalmistajilta ja kansallisilta hyväksyntäviranomaisilta.

Euro 7 -asetuksen täytäntöönpanoon liittyvistä kysymyksistä keskustellaan säännöllisesti moottoriajoneuvoja käsittelevässä teknisessä komiteassa ja asetuksella (EU) 2018/858 perustetulla foorumilla.

Jäsenvaltioiden on raportoitava komissiolle seuraamuksista, jotka ne ovat määränneet asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on vuoteen 2030 mennessä ilmoitettava komissiolle tässä asetuksessa säädettyjen tyyppihyväksyntämenettelyjen soveltamisesta. Komissio antaa näiden tietojen perusteella kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle uuden asetuksen täytäntöönpanosta.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. *Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle*

Ehdotus pannaan täytäntöön sisämarkkina- ja ilmasto-ohjelmien puitteissa.

Hallinnointitapa, rahoituksen toteutusmekanismit, maksujärjestelyt ja valvontastrategia kuuluvat näiden ohjelmien piiriin.

2.2.2. *Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä*

Ehdotus pannaan täytäntöön sisämarkkina- ja ilmasto-ohjelmien puitteissa. Riskien valvonta- ja vähentämistoimenpiteet toteutetaan nykyiseen sisäisen valvonnan puitteissa.

2.2.3. *Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotetuista virheriskitasoista*

Tämä aloite ei aiheuta uutta merkittävää riskien valvontaa, jota nykyinen sisäisen valvonnan kehys ei kattaisi. Muita erityisiä toimenpiteitä kuin varainhoitoasetuksen soveltaminen ei ole suunniteltu.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut ehkäisy- ja suojatoimenpiteet, esimerkiksi petostentorjuntastrategian pohjalta

Petosten ja väärinkäytösten torjuntaan sovelletaan varainhoitoasetusta. Lisäksi tämän ehdotuksen sisältämiä tiukennettuja päästövaatimuksia tuetaan ajoneuvon koko käyttöään kattavalla tehostetulla päästöjen seurannalla.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero Otsake 1	JM/EI- JM ⁵⁹ .	EFTA- mailta ⁶⁰	ehdokasmai- lta ⁶¹	Kolmansii- lta mailta	Varainhoitoasetuk- sen 21 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitett rahoitusosuudet
1	[03 02 01 01] Sisämarkkinaohjelma – Tavaroiden ja palvelujen sisämarkkinoiden toiminta ja kehittäminen	JM	KYLLÄ	EI	EI	EI
3	[09 02 03] Luonnonvarat ja ympäristö	JM	KYLLÄ	EI	EI	EI

⁵⁹ JM = jaksotettut määrärahat / EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

⁶⁰ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

⁶¹ Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista toimintamäärärahoihin

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

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehysten otsake	Numero	1.
--------------------------------------	--------	----

PÄÄOSASTO: GROW			Vuosi 2022	Vuosi 2023	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuodet 2022– 2025 YHTEENSÄ	Seuraavat vuodet
○ Toimintamäärärahat								
Budjettikohta 03.020101 ⁶²	Sitoumukset	(1a)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksut	(2a)	0,630	1,030	0,600		2,260	
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)						
	Maksut	(2b)						
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat ⁶³								
Budjettikohta		3)						
PO GROW:n määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a+1b +3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksut	=2a+2b +3	0,630	1,030	0,600		2,260	

⁶² Virallisen budjettinimikkeistön mukaisesti.

⁶³ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

○ Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	4)	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksut	5)	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		6)						
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEESEEN 1 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= ⁴⁺ ₆	1,230	1,030			2,260	0,300
	Maksut	= ⁵⁺ ₆	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ Toimintamäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ	Sitoumukset	4)						
	Maksut	5)						
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ		6)						
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEISIIN 1–6 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (Rahoitusohje)	Sitoumukset	= ⁴⁺ ₆	1,230	1,030			2,260	0,200
	Maksut	= ⁵⁺ ₆	0,630	1,030	0,600		2,260	

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	7	”Hallintomenot”
---	----------	-----------------

Tämän osan täyttämässä on käytettävä [rahoitus selvityksen liitteessä](#) (sisäisten sääntöjen liite V) olevaa hallintomäärärahoja koskevaa selvitystä, joka on laadittava ennen rahoitus selvityksen laatimista. Liite ladataan DECIDE-tietokantaan komission sisäistä lausuntokierrosta varten.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2022	Vuosi 2023	Vuosi 2024	Vuosi 2025	YHTEENSÄ
PÄÄOSASTO: GROW						
○ Henkilöresurssit		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Muut hallintomenot		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
PÄÄOSASTO GROW YHTEENSÄ		1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
--	--	-------	-------	-------	-------	--------------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2022	Vuosi 2023	Vuosi 2024	Vuosi 2025	YHTEENSÄ
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEISIIN 1–7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Maksut	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset

maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset ↓			Vuosi 2022	Vuosi 2023	Vuosi 2024	Vuosi 2025	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)										YHTEENSÄ		
	TUOTOKSET																		
	Tyyppi ⁶⁴	Keskimäär. kustannukset	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lukumäärä yhteensä
ERITYISTAVOITE 1...																			
– Tuotos																			
Välisumma, erityistavoite 1																			
KAIKKI YHTEENSÄ																			

⁶⁴

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

3.2.3. *Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin*

- Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.
- Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:
- milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi 2022	Vuosi 2023	Vuosi 2024	Vuosi 2025	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	YHTE ENSÄ
--	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	---	--------------

–

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 7								
Henkilöresurssit	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Muut hallintomenot	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 7, välisumma	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 sisällyttömät⁶⁵								
Henkilöresurssit								
Muut hallintomenot								
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 sisällyttömät, välisumma								

YHTEENSÄ	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
-----------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

Henkilöresursseja ja muita hallintomenoja koskeva määrärahatarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla pääosaston määrärahoilla ja/tai pääosastossa toteutettujen uudelleenjärjestelyjen tuloksena saaduilla määrärahoilla sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimeen hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

⁶⁵ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

3.2.3.1. Henkilöressurssien arvioitu tarve, PO GROW ja PO CLIMA

- Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöressusseja.
- Ehdotus/aloite edellyttää henkilöressusseja seuraavasti:

	Vuosi 2022	Vuosi 2023	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Seuraavat vuodet		
○ Henkilöstötaulukkoon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)							
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
20 01 02 03 (EU:n ulkopuoliset edustustot)							
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)							
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
○ Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)⁶⁶							
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)							
YHTEENSÄ	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

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

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	Neuvottelut asetuksesta, delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten laatiminen, päästöjen markkinavalvonnan järjestäminen ja valvonta, uudelleentarkastelu ja tekniikan kehityksen valossa tapahtuva päivittäminen
Ulkopuolinen henkilöstö	Analyysien tekeminen sekä tuen ja teknisen asiantuntemuksen tarjoaminen päästöjen markkinavalvonnan järjestämistä ja valvontaa, uudelleentarkastelua ja tekniikan kehityksen valossa tapahtuvaa päivittämistä varten

⁶⁶ Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen kanssa

Ehdotus/aloite

- voidaan rahoittaa kokonaan kohdentamalla menoja uudelleen monivuotisen rahoituskehityksen kyseisen otsakkeen sisällä.

Tähän liittyvä rahoitus on jo suunniteltu vuodeksi 2022, ja se otetaan mukaan myös vuodeksi 2023 osoitettavaan määrään. Asiaan liittyviä Euro 6- ja Euro VI -asetukseen liittyviä tehtäviä suorittavan henkilöstön osalta tarvitaan sisäisiä uudelleenjärjestelyjä.

- edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen kyseiseen otsakkeeseen sisältyvän kohdentamattoman liikkumavaran ja/tai monivuotista rahoituskehystä koskevassa asetuksessa määriteltyjen erityisvälineiden käyttöä.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehityksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät sekä ehdotetut välineet.

- edellyttää monivuotisen rahoituskehityksen tarkistamista.

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

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

Ehdotus/aloite

- rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja
- rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi 2022	Vuosi 2023	Vuosi 2024	Vuosi 2025	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
 - vaikutukset omiin varoihin
 - vaikutukset muihin tuloihin
 - tulot on kohdennettu menopuolen budjettikohtiin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ⁶⁷						
		Vuosi 2022	Vuosi 2023	Vuosi 2024	Vuosi 2025	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
Momentti								

⁶⁷ Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.

LIITE
SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄÄN
RAHOITUSSELVITYKSEEN

Ehdotuksen/aloitteen nimi:

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus moottoriajoneuvojen ja moottorien yksiköiden tyyppihyväksynnästä moottoriajoneuvojen päästöjen osalta (Euro 7) sekä asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 kumoamisesta

3. TARVITTAVIEN HENKILÖRESURSSIEN MÄÄRÄ JA KUSTANNUKSET
4. MUISTA HALLINTOMENOISTA AIHEUTUVAT KUSTANNUKSET
5. HALLINNOLLISET KUSTANNUKSET YHTEENSÄ
6. LASKENTAMENETELMÄT KUSTANNUSTEN ARVIOIMISEKSI
 - 6.1. Henkilöresurssit
 - 6.2. Muut hallintomenot

7. Tarvittavien henkilöresurssien määrä ja kustannukset, PO GROW ja PO CLIMA

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

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKE 7		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		YHTEENSÄ	
		Kokoaikai seksi muutettun a	Määrär ahat	Kokoaikai seksi muutettun a	Määrär ahat	Kokoaikai seksi muutettun a	Määrär ahat	Kokoaikai seksi muutettun a	Määrär ahat	Kokoaikai seksi muutettun a	Määrär ahat	Kokoaikai seksi muutettun a	Määrär ahat	Kokoaikai seksi muutettun a	Määrär ahat	Kokoaikai seksi muutettun a	Määrär ahat
O Henkilöstötaulukkoon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)																	
20 01 02 01 – Päätoimipaika ja komission edustustot EU:ssa	Hallintovirkamiehet	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64	10,048
	Hallintoavustajat																
20 01 02 03 – EU:n ulkopuoliset edustustot	Hallintovirkamiehet																
	Hallintoavustajat																
O Ulkopuolinen henkilöstö⁶⁸																	
20 02 01 ja 20 02 02 – Ulkopuolinen henkilöstö – Päätoimipaika	Sopimussuhteiset toimihenkilöt	1	0,085	1	0,085											2	0,170
	Kansalliset																

⁶⁸ Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

ka ja komission edustustot EU:ssa	asiantuntijat																	
	Vuokrahenkilöstö																	
20 02 03 – Ulkopuolinen henkilöstö – EU:n ulkopuoliset edustustot	Sopimussuhteiset toimihenkilöt																	
	Paikalliset toimihenkilöt																	
	Kansalliset asiantuntijat																	
	Vuokrahenkilöstö																	
	Nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa																	
Muut henkilöresurssit liittyvät budjettikohdat (mitkä?)																		
Välisumma (henkilöresurssit) – OTSAKE 7		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218	

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

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 sisältyvät		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		YHTEENSÄ	
		Kokoai- ka muutetu- na	Määrä- rahat	Kokoai- ka muutetu- na	Määrä- rahat	Kokoai- ka muutetu- na	Määrä- rahat	Kokoai- ka muutetu- na	Määrä- rahat	Kokoai- ka muutetu- na	Määrä- rahat	Kokoai- ka muutetu- na	Määrä- rahat	Kokoai- ka muutetu- na	Määrä- rahat	Kokoai- ka muutetu- na	Määrä- rahat
<input type="radio"/> Henkilöstötaulukon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)																	
01 01 01 01 Epäsuora tutkimustoiminta ⁶⁹	Hallintovirka- miehet																
01 01 01 11 Suora tutkimustoiminta	Hallintoavus- tajat																
Muu (täsmennettävä)																	
<input type="radio"/> Ulkopuolinen henkilöstö ⁷⁰																	
Toimintamäärä rahoista katettava ulkopuolinen henkilöstö (entiset BA- budjettikohdat)	– Päätoimipa- ikassa:	Sopimussuh- teiset toimihenkilö- t															
		Kansalliset asiantuntijat															
		Vuokrahen- kilöstö															
	– EU:n ulkopuolisis- sa edustustois	Sopimussuh- teiset toimihenkilö- t															

⁶⁹ Valitse asianomainen budjettikohta tai täsmennä tarvittaessa toinen budjettikohta; jos asia koskee useampia budjettikohtia, henkilöstö olisi eriytettävä kunkin budjettikohdan mukaan.

⁷⁰ Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

	sa	Paikalliset toimihenkilöt																
		Kansalliset asiantuntijat																
		Vuokrahenkilöstö																
		Nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa																
01 01 01 02	Epäsuora tutkimustoiminta	Sopimussuhteiset toimihenkilöt																
01 01 01 12	Suora tutkimustoiminta	Kansalliset asiantuntijat																
	Muu (täsmennettävä) ⁷¹	Vuokrahenkilöstö																
	Muu henkilöresursseihin liittyvä budjettikohta (mikä?)																	
	Henkilöresurssit – OTSAKKEESEEN 7 sisältyvät, välisumma																	
	Henkilöresurssit YHTEENSÄ (kaikki)		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	10,218

⁷¹ Valitse asianomainen budjettikohta tai täsmennä tarvittaessa toinen budjettikohta; jos asia koskee useampia budjettikohtia, henkilöstö olisi eriytettävä kunkin budjettikohdan mukaan.

otsakkeet)																	
------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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

8. Tarvittavien henkilöresurssien määrä ja kustannukset, PO GROW ja PO CLIMA

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

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKE 7	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Yhteensä
Päätoimipaikassa tai EU:n alueella:								
20 02 06 01 – Virkamatka- ja edustuskulut	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 – Konferenssi- ja kokouskulut								
20 02 06 03 – Komiteat ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 – Selvitykset ja kuulemiset								
20 04 – Tietotekniikkamenot (toimielintasolla) ⁷³								
Muut budjettikohdat, jotka eivät liity henkilöresursseihin (ilmoitetaan tarvittaessa)								
EU:n ulkopuolisissa edustustoissa								
20 02 07 01 – Virkamatkat, konferenssit ja edustuskulut								
20 02 07 02 – Henkilöstön täydennyskoulutus								

⁷² Ilmoitetaan, millaisesta komiteasta on kysymys ja mihin ryhmään se kuuluu.

⁷³ Tietotekniikan pääosaston IT Investments Team -yksikön lausunto vaaditaan (ks. Guidelines on Financing of IT, C(2020)6126 final, 10.9.2020, s. 7).

20 03 05 – Infrastruktuuri ja logistiikka								
Muut budjettikohdat, jotka eivät liity henkilöresursseihin (ilmoitetaan tarvittaessa)								
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEESEEN 7 sisältyvät, välisumma	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEESEEN 7 sisältyvät	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Yhteensä
Teknisen ja hallinnollisen tuen menot (ulkopuolista henkilöstöä lukuun ottamatta) toimintamäärärahoista (entiset BA-budjettikohdat):								
– Päätoimipaikassa:								
– EU:n ulkopuolisissa edustustoissa								
Tutkimustoiminnan muut hallintomenot								
Toimenpideohjelmien ohjelmatason tietotekniikkamenot ⁷⁴								
Toimenpideohjelmien toimielintason tietotekniikkamenot ⁷⁵								

⁷⁴ Tietotekniikan pääosaston IT Investments Team -yksikön lausunto vaaditaan (ks. Guidelines on Financing of IT, C(2020)6126 final, 10.9.2020, s. 7).

Muut budjettikohdat, jotka eivät liity henkilöresursseihin (ilmoitetaan tarvittaessa)								
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät – välisumma								
Muut hallintomenot yhteensä (kaikki otsakkeet)	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

⁷⁵ Tähän kohtaan sisältyvät paikalliset hallintojärjestelmät ja rahoitusosuudet toimielinten tietotekniikkajärjestelmien yhteisrahoitukseen (ks. Guidelines on Financing of IT, C(2020)6126 final, 10.9.2020).

9. PO GROW:n ja PO CLIMAn hallintokustannukset yhteensä (kaikki monivuotisen rahoituskehyyksen otsakkeet)

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tiivistelmä	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Yhteensä
Otsake 7 – Henkilöresurssit	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
Otsake 7 – Muut hallintomenot	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Välisumma otsake 7	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Otsakkeeseen 7 sisältymättömät – Henkilöresurssit								
Otsakkeeseen 7 sisältymättömät – Muut hallintomenot								
Välisumma muut otsakkeet								
YHTEENSÄ OTSAKE 7 ja OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648

Hallintomäärärahojen tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla määrärahoilla ja/tai siirroilla sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenetelyssä talousarvion puitteissa.

10. Laskentamenetelmät kustannusten arvioimiseksi

10.1. Henkilöresurssit

Tässä osassa esitetään laskentamenetelmä tarpeelliseksi arvioitujen henkilöresurssien laskemiseksi (arvioitu työkuormitus, mukaan lukien erityistehtävät (Sysper 2 - tehtäväalueet), henkilöstöryhmät ja vastaavat keskimääräiset kustannukset)

Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKE 7
<p>HUOM. Tiedot kunkin henkilöstöryhmän keskimääräisistä kustannuksista ovat saatavilla budjettipääosaston verkkosivustolla osoitteessa https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx</p>
<p><input type="radio"/> Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt</p> <p>10,5 kokoaikavastaavaa vuonna 2022 delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten valmistelua, päästöjen markkinavalvonnan järjestämistä ja valvontaa, uudelleentarkastelua, raportointia ja päivittämistä varten</p> <p>12 kokoaikavastaavaa vuonna 2023 delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten valmistelua, päästöjen markkinavalvonnan järjestämistä ja valvontaa, uudelleentarkastelua, raportointia ja päivittämistä varten</p> <p>11 kokoaikavastaavaa vuosina 2024–2025 delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten valmistelua, päästöjen markkinavalvonnan järjestämistä ja valvontaa, uudelleentarkastelua, raportointia ja päivittämistä varten</p> <p>6,5 kokoaikavastaavaa vuosina 2026–2028 delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten valmistelua, päästöjen markkinavalvonnan järjestämistä ja valvontaa, uudelleentarkastelua, raportointia ja päivittämistä varten</p>
<p><input type="radio"/> Ulkopuolinen henkilöstö</p> <p>1 kokoaikavastaava vuosina 2022–2023 tukitehtäviin delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten valmistelua, päästöjen markkinavalvonnan järjestämistä ja valvontaa, uudelleentarkastelua, raportointia ja päivittämistä varten</p>

Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEESEEN 7 sisällyttömät, välisumma

Vain tutkimusmenoista rahoitettavat toimet

Ulkopuolinen henkilöstö

10.2. Muut hallintomenot

*Yksityiskohtaiset tiedot laskentamenetelmästä jokaisen budjettikohdan osalta
ja etenkin taustaoletukset (kokousten määrä vuodessa, keskimääräiset kustannukset jne.)*

Monivuotisen rahoituskehysten **OTSAKE 7**

Noin 12 missiota jäsenvaltioissa vuosina 2022–2028

Noin kolme kokouspäivää vuodessa vuosina 2022–2024 (moottoriajoneuvoja käsittelevän teknisen komitean ja foorumin kokoukset)

Monivuotisen rahoituskehysten **OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät, välisumma**