



Bryssel, 19. joulukuuta 2025
(OR. en)

17050/25

Toimielinten välinen asia:
2025/0422 (COD)

SIMPL 218
ANTICI 220
MI 1084
TRANS 664
ENV 1432
ENT 296
SOC 860
CODEC 2186

EHDOTUS

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	17. joulukuuta 2025
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2025) 993 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 ja (EU) 2024/1257 muuttamisesta moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten ja testausmenettelyjen yksinkertaistamiseksi sekä neuvoston direktiivin 70/157/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 540/2014 kumoamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2025) 993 final.

Liite: COM(2025) 993 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Strasbourg 16.12.2025
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 ja (EU) 2024/1257 muuttamisesta moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten ja testausmenettelyjen yksinkertaistamiseksi sekä neuvoston direktiivin 70/157/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 540/2014 kumoamisesta

{SWD(2025) 1056 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Autoteollisuuden arvoketju on yksi EU:n talouden keskeisistä pilareista. Sen arvo on 589,3 miljardia euroa ja osuus Euroopan BKT:n kokonaisarvonlisäyksestä 3,7 prosenttia. Se työllistää suoraan 10,6 miljoonaa eurooppalaista.¹

Vahvan ja kilpailukykyisen autoteollisuuden säilyttäminen on olennaisen tärkeää EU:n strategisen riippumattomuuden ja maailmanlaajuisen taloudellisen aseman turvaamiseksi nykyisessä yhä arvaamattomammassa kauppaympäristössä.

Hiljattain julkaistuissa Enrico Lettan ja Mario Draghin² korkean tason raporteissa esitetyn analyysin perusteella sääntelytaakan keventäminen ja EU:n lainsäädännön yksinkertaistaminen olisi asetettava yhdeksi tärkeimmistä prioriteeteista. Vaikka nykyinen sääntelykehys lisää ennustettavuutta ja auttaa saavuttamaan yhteiset julkisen politiikan tavoitteet, se ei saisi kuitenkaan aiheuttaa kohtuutonta rasitetta ja kustannuksia teollisuudelle. EU:n autoteollisuuden edustajat ovat äskettäin muistuttaneet, että eurooppalaisten ajoneuvojen valmistajien on alettava noudattaa suurta määrää lainsäädäntöä³ vuoteen 2030 mennessä. Tämä lisää tutkimus- ja kehityskustannuksia joissakin tapauksissa jopa 25 prosentilla.⁴

Puheenjohtaja Ursula von der Leyen esitti vuosia 2024–2029 koskevissa Euroopan komission poliittisissa suuntaviivoissa⁵ vision, jonka keskiössä ovat kestävä vauraus ja kilpailukykyyn vahvistaminen kaikkialla Euroopassa ja jossa korostetaan tarvetta tehdä liiketoiminnasta nopeampaa ja helpompaa. Visiota on muokattu edelleen tammikuussa 2025 hyväksytyssä kilpailukykykompassissa⁶, helmikuussa 2025 hyväksytyssä puhtaan teollisen kehityksen ohjelmassa⁷ ja tiedonannossa⁸ ”Yksinkertaisemmin ja nopeammin toimiva EU: tiedonanto lainsäädännön täytäntöönpanosta ja yksinkertaistamisesta”. Sääntelykehityksen yksinkertaistamista ja hallinnollisen rasitteen keventämistä pidetään yhtenä uuden kilpailukykyä koskevan etenemissuunnitelman peruspilareista.

¹ Luvut perustuvat Eurostatin FIGARO-tietoihin: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

² Draghin raportti EU:n kilpailukykyistä https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³ Euroopan autonvalmistajien liiton (ACEA) ehdotus sääntelykehityksen yksinkertaistamiseksi <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ ACEAn toimintapoliittinen asiakirja tieliikenteen hiilestä irtautumista koskevasta EU:n sääntelykehityksestä <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ Poliittiset suuntaviivat 2024–2029 https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_fi.

⁶ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – EU:n kilpailukykykompassi (COM(2025) 30 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>).

⁷ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Puhtaan teollisen kehityksen ohjelma: kilpailukykyyn ja vähähiilistämiseen tähtäävä yhteinen etenemissuunnitelma (COM(2025) 85 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>).

⁸ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Yksinkertaisemmin ja nopeammin toimiva EU: tiedonanto lainsäädännön täytäntöönpanosta ja yksinkertaistamisesta (COM(2025) 47 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex:52025DC0047>).

Tämän yksinkertaistamiseen tähtäävän agendan mukaisesti maaliskuussa 2025 hyväksytyssä Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa⁹ todettiin, että komissio laatii sidosryhmiä kuullen autoteollisuutta koskevan sääntelyn yksinkertaistamispaketin parantamalla eri sääntelyvaatimusten johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä. Lisäksi siinä ilmoitettiin, että komissio on sitoutunut antamaan lainsäädäntöehdotuksia tehdessään teollisuudelle riittävästi aikaa, jotta se voi ottaa nämä moottoriajoneuvoja koskevat uudet sääntelyvaatimukset huomioon tuotekehityksessä. Yksinkertaistamisohjelma on erityisen tärkeä, kun otetaan huomioon ajoneuvojen kehittämisen ja arkkitehtuurin, kuten ohjelmistojen ja tekoälymallien, kasvava monimutkaisuus ja autonomian lisääntyminen.

Edellä mainittujen sitoumusten mukaisesti autoteollisuutta koskevalla koontipaketilla yksinkertaistetaan ja virtaviivaistetaan seuraavien säädösten tiettyjä säännöksiä ja menettelyjä seuraavien erityistavoitteiden saavuttamiseksi:

- Sähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoon liittyvien sääntelyesteiden poistaminen

Sähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot ovat akun painon vuoksi raskaampia. Vaikka niillä on samat hyötykuorma ja käyttötarkoitukset kuin kevyillä hyötyajoneuvoilla, joissa on polttomoottori ja joiden suurin sallittu massa on alle 3,5 tonnia, niihin sovelletaan ajo- ja lepoaikasääntöjä, jotka on tarkoitettu hyötyajoneuvoille, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia ja joihin sovelletaan ajopiirturin asennus- ja käyttövaatimusta sekä vaatimusta asentaa nopeudenrajoitin. Nämä vaatimukset tekevät yli 3,5 tonnin painoisista sähkökäyttöisistä kevyistä hyötyajoneuvoista vähemmän houkuttelevia asiakkaille, joista monet ovat pk-yrityksiä ja mikroyrityksiä, koska ajopiirturin¹⁰ ja nopeudenrajoittimen asentaminen ja käyttö aiheuttavat kustannuksia. Tällainen lisärasite haittaa sähkökäyttöisten pakettiautojen käyttöönottoa verrattuna vastaaviin polttomoottorilla varustettuihin pakettiautoihin, mikä voi johtaa myös siihen, että ajoneuvojen valmistajien on vaikeampi saavuttaa kevyitä hyötyajoneuvoja koskevat hiilidioksidipäästötavoitteet.

Tämä ongelma on tunnistettu ja otettu huomioon EU:n ajokorttidirektiivin¹¹ äskettäisessä tarkistuksessa siten, että B-luokan ajokortti oikeuttaa vasta kahden vuoden kuluttua siitä, kun se on myönnetty ensimmäisen kerran, kuljettamaan myös ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia.

Asetus (EY) N:o 561/2006¹²: Tässä asetuksessa vahvistetaan maanteiden tavara- ja henkilöliikenteessä toimivien ajoneuvojen kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt, joiden tarkoituksena on varmistaa tasapuolinen kilpailu maantieliikenteen

⁹ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma (COM(2025) 95 final), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52025DC0095>.

¹⁰ Ajopiirturi on laite, joka kirjaa maanteiden tavara- tai henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien ajoajat, tauot ja lepoajat sekä muut työjaksot ja varallaoloajan.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2025/2205, annettu 22 päivänä lokakuuta 2025, ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta (EUVL L, 2025/2205, 5.11.2025, <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/eng>).

harjoittajien välillä, parantaa kuljettajien työoloja ja edistää liikenneturvallisuutta. Tärkein ajo- ja lepoaikojen valvontaan käytettävä laite on ajopiirturi. Ajopiirturin asentamista, rakennetta ja käyttöä säännellään asetuksella (EU) N:o 165/2014¹³.

Asetus (EY) N:o 2019/2144¹⁴: Tässä asetuksessa, jota kutsutaan myös yleistä turvallisuutta koskevaksi asetukseksi (GSR-asetus), vahvistetaan ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevat EU:n turvallisuusvaatimukset, mukaan lukien vaatimukset, joilla puututaan loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä, kuten jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, koskeviin erityisiin huolenaiheisiin. Siihen sisältyy myös vaatimus, jonka mukaan N2-luokan ajoneuvot¹⁵ on varustettava nopeudenrajoittimilla.

– Euro 7 -päästötesteihin liittyvien mukautuskustannusten vähentäminen

Asetuksen (EU) 2024/1257¹⁶ (Euro 7 -asetus) 14 artiklan 7 kohdassa säädetään, että epäpuhtauspäästöjen mittausten menetelmien on vastattava niitä menetelmiä, jotka vahvistetaan asetuksessa (EU) 2017/1151¹⁷ (eli Euro 6 -vaatimuksia). Vaikka Euro 6 -päästörajoissa asetettiin – huomattavasti korkeammat – päästörajat matalan lämpötilan laboratoriotestille, Euro 7 -asetus ei sisällä erityisiä päästörajoja kyseiselle testimenettelylle. Vaatimus, jonka mukaan tällaisessa matalan lämpötilan laboratoriotestissä on noudatettava yleisiä päästörajoja, on vastoin 14 artiklan 7 kohdan tarkoitusta ja lisäksi ajoneuvojen valmistajien ja kansallisten

¹³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/eng>).

¹⁴ 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, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/eng>).

¹⁵ Asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan ii alakohdan määritelmän mukaan moottoriajoneuvot, joiden kokonaisuudessa on yli 3,5 tonnia mutta enintään 12 tonnia.

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyuden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1257, 8.5.2024, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/eng>).

¹⁷ Komission asetus (EU) 2017/1151, annettu 1 päivänä kesäkuuta 2017, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/eng>).

tyyppi hyväksyntäviranomaisten sääntelytaakkaa ilman, että siitä olisi hyötyä ympäristötehokkuuden kannalta.

Lisäksi Euro 7 -asetuksen liitteessä V edellytetään raskaiden hyötyajoneuvojen moottoritestien tyyppi hyväksyntää ajoneuvotyypeittäin. Vaatimus aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista ja sääntelytaakkaa moninkertaistamalla testejä tuottamatta lisää ympäristöhyötyjä. Tämä ei vastaa lainsäätäjien tavoitetta tiukentaa raskaiden hyötyajoneuvojen päästörajoja ja säilyttää Euro 6 -asetuksessa vahvistetut testausmenetelmät.

Euro 7 -asetuksessa ei myöskään täsmennetä Euro 7 -ajoneuvoissa olevista ajoneuvon sisäisistä mittausjärjestelmistä (OBM-järjestelmistä) ja polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen seurantaan käytettävistä laitteista (OBFCM-laitteista) saatujen tietojen käsittelymenetelmiä, mikä voisi johtaa epäyhdenmukaisiin ja tehottomiin toimintatapoihin, jotka lisääisivät ajoneuvojen valmistajille ja viranomaisille aiheutuvia kustannuksia.

Asetus (EU) 2024/1257: Tämä asetus, joka tunnetaan myös nimellä Euro 7 -asetus, kattaa ajoneuvojen, moottoreiden ja niihin liittyvien järjestelmien ja komponenttien tyyppi hyväksynnän niiden päästöjen ja akun kestävyys osalta. Sillä otetaan myös käyttöön ajoneuvon sisäiseen päästöjen mittaukseen, akun suorituskykyyn ja päästötehokkuuteen liittyviä toimenpiteitä ajoneuvon koko käyttöikä varten.

- Johdonmukaisuuden parantaminen ja markkinoiden pirstoutumisen välttäminen (melu, ajoneuvon yhteentoimivuus latausinfrastruktuurin ja sähköverkon kanssa)

Asetuksessa (EU) N:o 540/2014¹⁸ säädetään pakollisista melun raja-arvoista eri ajoneuvoluokille ja ajoneuvojen akustisten varoitusjärjestelmien (AVAS) kehittämisestä. Samaan aikaan moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksyntää koskevassa EU:n sääntelyssä tunnustetaan vaihtoehdoksi melua ja AVAS-järjestelmää koskevien E-sääntöjen noudattaminen. Koska asetukseen (EU) N:o 540/2014 ei sisälly mekanismeja vaatimusten päivittämiseksi E-sääntöjen kehityksen mukaisesti, moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksyntään on muodostunut rinnakkaiset säännöt, joissa voi olla porsaanreikiä ja epä johdonmukaisuuksia autoteollisuuden sekä kansallisten tyyppi hyväksyntä- ja markkina valvontaviranomaisten kannalta.

Asetus (EU) N:o 540/2014: Asetuksella (EU) N:o 540/2014 pyritään vähentämään moottoriajoneuvojen merkittäviä melunlähteitä. Asetuksessa vahvistetaan melun raja-arvot eri ajoneuvoluokille sekä merkintöjä ja kuluttajille annettavia tietoja koskevat säännöt ja säädetään ajoneuvojen akustisten varoitusjärjestelmien (AVAS) kehittämisestä.

Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuuteen sovellettava yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen

¹⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 540/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja varaosäänenvaimennusjärjestelmien melutasosta, direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta ja direktiivin 70/157/ETY kumoamisesta (EUVL L 158, 27.5.2014, s. 131, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/eng>).

tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (DCC 2.0 – asetus (EU) 2016/1388¹⁹ kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä ja RfG 2.0 – asetus (EU) 2016/631²⁰ verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä) täytäntöönpanosta. Tätä varten akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut (V2G-palvelut). Sen vuoksi asetuksessa (EU) 2018/858²¹ olisi annettava komissiolle valtuudet vahvistaa tällaiset vaatimukset.

Asetus (EU) 2018/858: Tämä asetus muodostaa yleisen kehyksen, jossa vahvistetaan teknisiä vaatimuksia ja menettelyjä koskevat EU:n laajuiset säännöt sen varmistamiseksi, että uudet moottoriajoneuvotyypit ja niiden perävaunut ovat EU:n hyväksymien turvallisuus- ja ympäristönsuojeluvaatimusten mukaisia. Tällä pyritään nostamaan ajoneuvojen tyyppihyväksynnän laatutasoa ja riippumattomuutta.

– Pienten ja kohtuuhintaisten sähköajoneuvojen käyttöönoton nopeuttaminen

Euroopan markkinoilla ei tällä hetkellä ole riittävästi pieniä kohtuuhintaisia sähköajoneuvoja. A- ja B-segmenttien myyntimäärä on pienentynyt yhteensä 1,6 miljoonalla vuoteen 2019 verrattuna, ja vuonna 2024 uusien akkusähköajoneuvojen myynnistä 70 prosenttia oli isoja autoja (E- ja F-segmentti) ja kaupunkimaastureita.²² Tähän liittyy ajoneuvojen hintojen yleinen noususuuntaus kaikkialla EU:ssa, minkä vuoksi monilla keskiluokkaisillakaan kotitalouksilla ei ole varaa hankkia autoa. Sen vuoksi komission puheenjohtaja ilmoitti syyskuussa 2025 kohtuuhintaisia pieniä autoja koskevasta aloitteesta, jolla pyritään tukemaan pienten sähköajoneuvojen markkinoita. Tämä edellyttää kohdennettuja sääntelytoimenpiteitä. Komission tarkoituksena on jäädyttää uudet vaatimukset kymmeneksi vuodeksi ja ehdottaa kohdennettuja kannustimia pienten sähköajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeihin. Aloite voi myös johtaa verotuksellisiin (kuten tukijärjestelmiin) ja muihin kuin verotuksellisiin kannustimiin (kuten varattuihin pysäköintipaikkoihin), jotka ovat tarvittaessa valtioneuvoston päätösten mukaisia. Tätä varten on tarpeen lisätä moottoriajoneuvoja koskevaan lainsäädäntöön pienen sähköauton määritelmä, jota jäsenvaltiot voivat käyttää EU:n lainsäädännön mukaisissa kohdennetuissa toimenpiteissä. Tämä yksinkertaistaisi tilannetta yritysten kannalta, vahvistaisi liiketoimintapohjaa pienten ja kohtuuhintaisten sähköautojen rakentamiselle kannattavasti Euroopassa ja alentaisi kuluttajahintoja.

¹⁹ Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/eng>).

²⁰ Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

²¹ 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, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

²² Ajoneuvojen segmenteillä tarkoitetaan epävirallisia kokoluokkia, joita käytetään yleisesti Euroopan markkinoilla. A-segmentti: miniautot (esim. hyvin pienet kaupunkiautot). B-segmentti: pienet autot. C-segmentti: keskikokoiset autot. D-segmentti: suuret autot. Segmentti E: edustusautot. Segmentti F: luksusautot/premium-autot. Nämä luokat ovat sovitteja kuvauksia, eivät laissa määriteltyjä luokkia.

Tämä ehdotus on vasta ensimmäinen askel Euroopan autoteollisuuden yksinkertaistamisohjelman toteuttamisessa. Siihen sisältyy rajallinen määrä kohdennettuja mutta tehokkaita yksinkertaistamistoimenpiteitä. Tässä yhteydessä sidosryhmät ottivat esiin muita autoteollisuuden sääntelykehyksen yksinkertaistamiseen liittyviä kysymyksiä, joita ei käsitellä tässä koontipaketissa mutta jotka aiotaan ottaa huomioon moottoriajoneuvolainsäädännön jatkokehittämisessä ja täytäntöönpanossa. Sidoryhmien kuulemisissa Euroopan autonvalmistajien yhdistys (ACEA) mainitsi noin 130 tulevaa säädöstä, jotka vaikuttavat autoteollisuuteen.²³

ACEAn luettelo sisältää lähes 70 päivitystä E-sääntöihin, jotka eivät kuitenkaan kaikki ole tässä vaiheessa pakollisia EU:n lainsäädännön kannalta. Niistä Euroopan komissio on yksilöinyt noin 40 muutosta voimassa oleviin E-sääntöihin tai uutta E-sääntöä, joiden hyväksymistä komissio lykkää tai joita ei hyväksytä EU:ssa.

Yksinkertaistamisohjelma perustuu seuraaviin yleisiin periaatteisiin:

Sääntelyvaatimusten ryhmittely eriin

Komissio voisi ryhmitellä yhteen uudet moottoriajoneuvokohtaiset sääntelyvaatimukset vahvistaessaan sekundaarilainsäädännössä pakolliset soveltamispäivät – ellei lainsäätäjät ole vahvistanut eri päivämäärää tietyssä säädöksessä. Ajoneuvoja koskevien vaatimusten noudattamiselle asetettaisiin yksi ainoa määräaika, mikä helpottaisi säännösten noudattamista yritysten kannalta.

Lisäksi komissio varmistaa, siinä määrin kuin se on oikeudellisesti mahdollista, että muun kuin erityisesti autoteollisuutta koskevan lainsäädännön osalta otetaan käyttöön mekanismi, jolla varmistetaan, että autoteollisuutta koskevat vaatimukset tulevat voimaan ajoneuvoja koskevien vaatimusten noudattamiselle asetettuna päivänä.

Teollisuuden siirtymäajan noudattaminen

Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa komissio on sitoutunut antamaan lainsäädäntöehdotuksia tehdessään teollisuudelle riittävästi aikaa, jotta se voi ottaa nämä moottoriajoneuvoja koskevat uudet sääntelyvaatimukset huomioon tuotekehityksessä. Tämä on yleinen periaate, jota komissio on valmis noudattamaan, mutta sitä ei voida muuttaa oikeudelliseksi vaatimukseksi koontipaketissa.

Uusien sääntelyvaatimusten soveltamisala

Moottoriajoneuvokohtaisessa lainsäädännössä uusille ajoneuvotyypeille ja kaikille uusille ajoneuvoille (eli olemassa oleville ajoneuvotyypeille) vahvistetaan aina eri soveltamispäivä, jotta voidaan ottaa huomioon jatkokehittämisen tarve. Tietyissä tapauksissa, kuten eCall-asetuksessa, vaatimuksia on asetettu vain uusille ajoneuvotyypeille. Päätös olla sääntelemättä olemassa olevia ajoneuvotyyppejä on tehtävä tapauskohtaisesti ottaen huomioon nykyisten

²³ REACH-asetus; aineiden ja seosten luokituksesta, merkinnöistä ja pakkaamisesta annettu asetus; pysyviä orgaanisia yhdisteitä koskeva asetus; akku- ja paristoasetus; uusiutuvia energialähteitä koskeva direktiivi; datasäädös; fluorattuja kasvihuonekaasuja koskeva asetus; vaarallisten aineiden käytön rajoittamista koskeva direktiivi; kriittisiä raaka-aineita koskeva säädös; kestäviä eurooppalaisia tuotteita koskeva asetus; radiolaitedirektiivi; pienjännitedirektiivi; sähkömagneettista yhteensopivuutta koskeva direktiivi; pyroteknisiä tuotteita koskeva direktiivi; vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetus; tekoälysäädös; markkinavalvonta-asetus; painelaitteita koskeva direktiivi; painesäiliöitä koskeva direktiivi; kuljetettavia painelaitteita koskeva direktiivi; älykkäitä liikennejärjestelmiä koskeva direktiivi; verkkoliitännäjä koskeva verkkosäätö; kyberkestävyys säädös; koneasetus; katsastusta koskeva direktiivi.

ajoneuvotyyppien jatkokehittämisen kustannukset, joilla voi olla suuri vaikutus pieniin autoihin, joiden kate on pienempi, ja uusien sääntelyvaatimusten hyödyt.

Tyyppihyväksyntäkehyksen yksinkertaistaminen

Kun otetaan huomioon autoteollisuuden innovoinnin nopeutuminen, erityisesti automatisoituun ajamiseen ja ohjelmistopäivityksiin liittyvät suuntaukset, on aiheellista arvioida moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen yksinkertaistamismahdollisuuksia EU:ssa. Sääntelyn monimutkaisuus voi rajoittaa EU:n valmistajien mahdollisuuksia kilpailla maailmanlaajuisesti muiden lainkäyttöalueiden valmistajien kanssa.

Komissio aikoo arvioida vuonna 2026 moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehystä koskevaa asetusta (asetus (EU) 2018/858). Tämä auttaa arvioimaan mahdollisuuksia vähentää autoteollisuuden testaus- ja raportointikustannuksia. Komission yksiköiden alustavassa analyysissä on havaittu, että laboratoriotestien määrää voidaan vähentää tyyppihyväksynnän aikana lisäämällä virtuaalitestauksia ja hyödyntämällä riskinarviointikäytäntöjä sen arvioimiseksi, miten ennakkotestit voidaan parhaiten yhdistää käytönaikaiseen seurantaan (mitä sovelletaan jo Euro 7 -asetuksessa, jossa kevyempiä ennakkotestejä täydennetään ajoneuvon sisäisellä päästöjen mittausjärjestelmällä).

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

Ehdotus on osa toimenpidepakettia, joka liittyy Euroopan autoteollisuuden kilpailukykyyn. Sen tavoitteena on vähentää teollisuudelle aiheutuvia hallinnollisia ja mukautuskustannuksia, jotta voidaan varmistaa moottoriajoneuvojen hyvin toimivat sisämarkkinat ja säilyttää samalla sääntelykehyksessä vahvistettu turvallisuuden ja ympäristönsuojelun korkea taso.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tällä aloitteella edistetään autoteollisuuden sääntelykehyksen yksinkertaistamista **Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelman** mukaisesti. Se on osa autoteollisuutta koskevaa pakettia yhdessä henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisen, yritysten ajoneuvokaluston vähähiilistämisen ja akkutuotannon tukipaketin kanssa, joilla niinkään pyritään parantamaan EU:n autoteollisuuden kilpailukykyä siirryttäessä päästöttömään liikkumiseen.

Toimintasuunnitelman mukaisesti tällä aloitteella parannetaan eri sääntelyvaatimusten johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä. Sillä pannaan täytäntöön yksinkertaistamisohjelman tavoitteet ja toteutetaan sisämarkkinastrategiaa autoteollisuuden osalta. Yksinkertaistamistoimenpiteet eivät vaikuta asiaa koskevien asetusten taustalla oleviin poliittisiin tavoitteisiin. Toimenpiteillä edistetään autoteollisuuden hiilestä irtautumista poistamalla sähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoon liittyviä sääntelyesteitä ottaen samalla huomioon henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä koskevat vaatimukset. Yksinkertaistamistoimenpiteet eivät vaikuta ajoneuvojen ympäristötehokkuuteen, ja ne ovat täysin yhdenmukaisia moottoriajoneuvojen aiheuttaman ilman pilaantumisen ja ympäristömelun vähentämistä koskevien ympäristötavoitteiden kanssa. Yksinkertaistamistoimenpiteet eivät heikennä ajoneuvojen turvallisuustasoa, ja ne ovat täysin yhdenmukaisia EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan kanssa.

Lisäksi digitaalialan koontiasetuksessa²⁴ säädetään teknisistä muutoksista autoalaan liittyvään digitaalilainsäädäntöön, mukaan lukien muun muassa suuririskistä tekoälyä koskevien säännösten soveltamisen aloittaminen, tiettyjen henkilötietojen jälkikäsitteily tekoälyä koskevaa koulutusta, testausta ja toimintaa varten sekä EU:n datalainsäädännön säännösten konsolidointi.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Ehdotus perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 ja 114 artiklaan niiden alakohtaisten kehysten hyväksymistä koskevien alkuperäisten oikeusperustojen mukaisesti, joita tällä ehdotuksella on tarkoitus muuttaa.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

Muutettavat asetukset ovat EU:n säädöksiä. Sen vuoksi näiden asetusten muutokset on tehtävä EU:n tasolla.

• Suhteellisuusperiaate

Aloitteessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen yksinkertaistamista ja rasitteiden keventämistä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi heikentämättä kuitenkaan ihmisten terveyden ja ympäristön suojelua.

• Toimintatavan valinta

Tällä ehdotuksella muutetaan asetuksia, jotka on hyväksytty tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen, joten kyseisiin asetuksiin tehtävät muutokset on hyväksyttävä asetuksella tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Ei sovelleta.

• Sidosryhmien kuuleminen

Tammikuussa 2025 järjestetyn, Euroopan autoteollisuuden tulevaisuutta koskevan strategisen vuoropuhelun ja Euroopan autoteollisuuden tulevaisuutta koskevan julkisen kuulemisen²⁵ yhteydessä johtavat autoteollisuuden edustajat toivat esiin tarpeen yksinkertaistaa sääntelykehystä. Tämän jälkeen komissio pyysi useissa kahdenvälisissä keskusteluissa sekä moottoriajoneuvoja käsittelevän työryhmän²⁶ kanssa pidetyssä kokouksessa toimialaa ja muita

²⁴ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetusten (EU) 2016/679, (EU) 2018/1724, (EU) 2018/1725, (EU) 2023/2854 ja direktiivien 2002/58/EY, (EU) 2022/2555 ja (EU) 2022/2557 muuttamisesta digitaalisen lainsäädäntökehyksen yksinkertaistamiseksi sekä asetusten (EU) 2018/1807, (EU) 2019/1150, (EU) 2022/868 ja direktiivin (EU) 2019/1024 kumoamisesta (digitaalialan koontiasetus) (COM(2025) 837 final, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/fi/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

²⁵ Euroopan autoteollisuuden tulevaisuutta koskeva julkinen kuuleminen, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Future-of-the-European-automotive-industry_fi.

²⁶ Komission asiantuntijaryhmä, johon kuuluu jäsenvaltioiden edustajia sekä laaja joukko autoteollisuuden ja kansalaisyhteiskunnan sidosryhmiä.

sidosryhmiä esittämään näkemyksiään ja laatimaan kirjallisia huomautuksia, joissa esitetään sääntelyn yksinkertaistamista koskevia ehdotuksia. Sidosryhmien huomautuksissa on esitetty useita ehdotuksia autoteollisuutta koskevan lainsäädännön tiettyjen säännösten yksinkertaistamiseksi ja selkeyttämiseksi sekä näistä säännöksistä aiheutuvan liiallisen hallinnollisen rasitteen poistamiseksi.

Euroopan komissio käynnisti 14. lokakuuta 2025 kohdennetun sidosryhmien kuulemisen verkkokyselyn muodossa. Sen tarkoituksena oli kerätä palautetta voimassa oleviin autoalan säännöksiin tehtävien muutosten alustavasta luettelosta. Kysely lähetettiin yli 130:lle autoteollisuuden sidosryhmälle (vastauksia saatiin 68). Sidosryhmät koostuivat ajoneuvojen valmistajista, autonosien valmistajista, toimialajärjestöistä, kansalaisjärjestöistä, ajoneuvokantojen ylläpitäjistä, kansallisista tyyppihyväksyntäviranomaisista, markkinavalvontaviranomaisista ja muista asiaankuuluvista kansallisista viranomaisista. Sidosryhmiä pyydettiin esittämään näkemyksensä muutosten alustavasta luettelosta eli siitä, odottavatko ne, että toimenpiteillä on myönteisiä, neutraaleja tai kielteisiä taloudellisia, sosiaalisia tai ympäristövaikutuksia ja vaikutusta sääntelytaakkaan. Lisäksi komissio sai sidosryhmiltä useita kannanottoja, joissa esitettiin lisäehdotuksia ja kustannusarvioita ja annettiin tietoja, jotka on otettu huomioon tämän ehdotuksen valmistelussa.

Kaikki sidosryhmät antoivat vahvan tukensa ehdotetuille toimenpiteille.

- **Vaikutustenarviointi**

Koska ehdotus on esitettävä kiireellisesti, jotta voidaan ratkaista havaitut ongelmat ja vähentää yrityksille ja viranomaisille aiheutuvaa hallinnollista rasitetta, kattavaa vaikutustenarviointia ei ole voitu laatia.

Paremmen sääntelyn periaatteiden mukaisesti tähän ehdotukseen liittyy kuitenkin komission yksiköiden valmisteluasiakirja, joka sisältää analyysin ehdotettujen toimenpiteiden vaikutuksista. Analyysi perustuu olemassa oleviin tietoihin ja sidosryhmien kohdennetun kuulemisen aikana kerättyihin tietoihin sekä sidosryhmiltä saatuihin kirjallisiin kannanottoihin.

Käytettävissä olevien tietojen perusteella on odotettavissa, että muutokset toisivat teollisuudelle, mukaan lukien pk-yritykset, kansalaisille ja julkishallinnoille merkittäviä kustannussäästöjä, jopa 706 miljoonaa euroa vuodessa.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Tämä ehdotus on osa Euroopan komission sitoumusta keventää EU:n kansalaisten, yritysten ja julkishallinnon sääntelytaakkaa EU:n vaurauden ja häiriönsietokyvyn parantamiseksi. Sen vuoksi ehdotuksella pyritään yksinkertaistamaan ajoneuvoja koskevan lainsäädännön säännöksiä ja vähentämään yrityksille ja viranomaisille aiheutuvia tarpeettomia rasitteita ja kustannuksia heikentämättä ympäristönsuojelua ja ajoneuvojen turvaominaisuuksia.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksessa kunnioitetaan Euroopan unionin perusoikeuskirjassa²⁷ vahvistettuja perusoikeuksia ja noudatetaan siinä tunnustettuja periaatteita. Yritysten hallinnollisen rasitteen keventämisen odotetaan johtavan yhteiskunnallisiin hyötyihin vaurauden luomisen, työllisyyden ja innovoinnin muodossa. Ehdotuksella pyritään samalla varmistamaan ympäristönsuojelun ja ajoneuvojen turvallisuuden korkea taso.

²⁷ EUVL C 326, 26.10.2012, s. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Tästä aloitteesta ei aiheudu lisäkustannuksia komissiolle.

5. LISÄTIEDOT

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

Komissio seuraa uusien säännösten täytäntöönpanoa ja soveltamista sekä niiden noudattamista. Lisäksi tällä ehdotuksella muutettavia asetuksia arvioidaan säännöllisesti niiden tehokkuuden, tavoitteiden saavuttamisen, merkityksellisyyden, johdonmukaisuuden ja lisäarvon osalta paremman sääntelyn periaatteiden mukaisesti. Tämä ehdotus ei edellytä toteuttamissuunnitelmaa.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotetut muutokset **asetukseen (EY) N:o 561/2006**: Ensimmäisen ehdotetun muutoksen tarkoituksena on antaa jäsenvaltioille mahdollisuus vapauttaa yksinomaan kotimaan liikenteessä käytettävät N2-luokan²⁸ sähköpakettiautot, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia, velvoitteesta asentaa älykkäät ajopiirturit, jotta ne olisivat yhdenvertaisessa asemassa vastaavien fossiilisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen eli N1-luokan²⁹ dieselpakettiautojen kanssa.

Ehdotetun toimenpiteen suurin odotettu vaikutus on sellaisten yritysten, etenkin pk-yritysten, kustannusten aleneminen, jotka ovat tällaisten pakettiautojen ensisijaisia käyttäjiä/ostajia ja joiden ei enää tarvitse asentaa älykkäitä ajopiirtureita tietyntyyppiseen sähköpakettiautoon. Lisäksi ajopiirturia koskevan vaatimuksen poistaminen vähentää yritysten/kuljettajien hallinnollisia rasitteita/kustannuksia, kun ajopiirturin tietoja ei tarvitse enää ladata (2–4 tuntia kuukaudessa). Tasapuolisten toimintaedellytysten luominen N1-luokan dieselpakettiautoille ja N2-luokan sähköpakettiautoille alentamalla sähköpakettiautojen hintoja auttaa myös edistämään sähköpakettiautojen käyttöönottoa.

Myös yli 7,5 tonnia painavat matkailuautot ja matkailuautoyhdistelmät kuuluvat ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirturin asentamista ja käyttöä koskevien sääntöjen soveltamisalaan.

Euroopan unionin tuomioistuimessa käsitellyssä asiassa C-666/21³⁰ eräs kansalainen väitti, että asetuksia (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 ei ole tarkoitettu muille kuin kaupallisille käyttäjille ja että tällaisia ajoneuvoja ei pitäisi kohdella kaupallisina kuljetusvälineinä. Tuomioistuimessa katsoi kuitenkin, että tällaisia sääntöjä voitaisiin soveltaa ei-kaupallisiin käyttäjiin, jos ajoneuvo painaa yli 7,5 tonnia. Unionin tuomioistuin totesi erityisesti, että ”*maanteiden tavaraliikenteen käsite kattaa maantiekuljetuksen, joka on suoritettu sellaisella ajoneuvolla, jonka asetuksen N:o 561/2006, sellaisena kuin se on muutettuna, 4 artiklan m alakohdassa tarkoitettu suurin sallittu massa on yli 7,5 tonnia, mukaan lukien ajoneuvo, joka on mukautettu käytettäväksi paitsi yksityisenä tilapäisenä asuintilana myös ei-kaupalliseen tavaroiden kuormaamiseen, eikä ajoneuvon kantavuudella tai ajoneuvoluokalla kansallisessa tieliikennerekisterissä ole merkitystä tässä yhteydessä*”.

Jotta voidaan selkeyttää yksityistarkoituksiin käytettävien matkailuautojen, joiden suurin sallittu massa on yli 7,5 tonnia, erityistapausta koskevaa oikeudellista kehystä ja tarjota

²⁸ Asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan ii alakohdan mukaan N2-luokan ajoneuvoja ovat moottoriajoneuvot, joiden kokonaismassa on yli 3,5 tonnia mutta enintään 12 tonnia.

²⁹ Asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan i alakohdan mukaan N1-luokan ajoneuvoja ovat moottoriajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia.

³⁰ Tuomio 2.3.2023 – Åklagarmyndigheten – Asia C-666/21, EU:C:2023:149.

oikeudellista selkeyttä tällaisten ajoneuvojen valmistajille ja käyttäjille, toisessa ehdotetussa muutoksessa asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklaan lisätään uusi s alakohta, jonka nojalla jäsenvaltiot voivat vapauttaa asuntoautot ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirturia koskevista säännöistä. Lisäksi näitä ajoneuvoja koskeva suunniteltu vapautus ajopiirturivelvoitteesta vähentää matkailuautoja matkailuun käyttävien kuljettajien kustannuksia ja vahvistaa luottamusta EU:hun.

Ehdotetut muutokset **asetukseen (EU) 2019/2144**: Ehdotetulla muutoksella on tarkoitus vapauttaa N2-luokan sähköpakettiautot, joiden kokonaismassa on yli 3,5 mutta alle 4,25 tonnia, nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta velvoitteesta, mikä saattaa ne yhdenvertaiseen asemaan vastaavien fossiilisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen eli N1-luokan dieselpakettiautojen kanssa.

Ehdotetun toimenpiteen suurin odotettu vaikutus on sellaisten yritysten, etenkin pk-yritysten, kustannusten aleneminen, jotka ovat tällaisten pakettiautojen ensisijaisia käyttäjiä/ostajia. Kustannussäästöt eivät johdu ainoastaan nopeudenrajoittimen asentamiseen liittyvien kertaluonteisten kustannusten pois jäämisestä vaan myös lisääntyneestä toiminnallisesta joustavuudesta, joka johtuu mahdollisuudesta ajaa näitä ajoneuvoja hieman suuremmalla nopeudella moottoritiellä. Lisäksi tasapuolisten toimintaedellytysten luominen N1-luokan dieselpakettiautoille ja N2-luokan sähköpakettiautoille alentamalla sähköpakettiautojen hintoja edistää sähköpakettiautojen käyttöönottoa. On myös tärkeää korostaa, että tämän poikkeuksen ei odoteta vaikuttavan kielteisesti asianomaisten ajoneuvojen ympäristötehokkuuteen tai turvallisuuteen. Ehdotetut muutokset **asetukseen (EU) 2024/1257**: Liitteessä V olevissa taulukoissa 1 ja 2 tarkoitettu testivaatimus ”kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä” (RDE-päästöt) kattaa samoissa taulukoissa mainitun ”matalan lämpötilan laboratoriotestin” lämpötilaolosuhteet. Todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä (RDE-päästöjä) koskevan vaatimuksen (-7–38 °C) täyttäminen kattaa päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamisen matalissa lämpötiloissa (-7 °C), minkä vuoksi katsotaan perustelluksi poistaa vaatimus tehdä matalan lämpötilan laboratoriotesti (tyyppi 6 -testi).

Ehdotetun toimenpiteen pääasiallinen odotettu vaikutus on säilyttää lainsäätäjien aikomus noudattaa Euro 6 -sääntöjä asetuksen (EU) 2024/1257 14 artiklan 7 kohdan mukaisesti ja vähentää sääntelytaakkaa aiheuttamatta vaatimustenmukaisuuteen liittyviä ongelmia sekä tarjota oikeusvarmuutta.

Toisen ehdotetun toimenpiteen myötä Euro 7 -moottorin (erillinen tekninen yksikkö) tyyppihyväksynnässä viitataan ”ajoneuvoluokkiin” eikä ”ajoneuvotyyppihin” eli vaaditaan demonstrointitestit kaikille polttoaineille, joiden osalta tyyppihyväksyntä on myönnetty, kutakin ajoneuvotyyppiä luokkaa kohden, ja vaatimustenmukaisuusvakuutus kaikkien polttoaineiden, kaikkien hyötykuormien ja kaikkien soveltuvien ajoneuvoluokkien osalta asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V olevien taulukoiden 3, 4, 7 ja 8 mukaisesti.

Ehdotetun toimenpiteen odotetaan vähentävän merkittävästi sekä hallinnollista että testaukseen liittyvää sääntelytaakkaa ympäristönormeja vaarantamatta. Näin vältetään identtistä teknologiaa käyttävien eri ajoneuvotyyppien moottoreiden toistuva testaus ja vähennetään moninkertaiseen tyyppihyväksyntään ja useisiin testausprosesseihin liittyviä kustannuksia. Toimenpiteellä tuetaan markkinoiden vakautta, ja se voi mahdollisesti johtaa ajoneuvojen hintojen alenemiseen, mikä hyödyttää liikenteenharjoittajia ja kuluttajia.

Yhdellä ehdotetulla toimenpiteellä selvennetään, että komissiolla on valtuudet kehittää keinoja sen varmistamiseksi, että ajoneuvon sisäisen mittausjärjestelmän (OBM) ja ajoneuvon

sisäisen polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen mittausjärjestelmän (OBFCM) tiedot vastaanotetaan, kootaan, käsitellään ja tallennetaan tehokkaasti yhdenmukaisella tavalla Euro 7 -ajoneuvotyypin suoritusasteen seuraamiseksi todellisissa olosuhteissa.

Yhdenmukaistettu EU:n tason OBM- ja OBFCM-järjestelmiä koskeva datainfrastruktuuri voisi tuoda huomattavia kustannussäästöjä verrattuna siihen, että kukin jäsenvaltio kehittäisi ja ylläpitäisi omia järjestelmiään. Säästöjä saadaan mittakaavaeduista, päällekkäisyyksien vähenemisestä ja yhdenmukaisista vaatimustenmukaisuusmenettelyistä. Sen sijaan, että ajoneuvojen valmistajat olisivat tekemisissä useiden kansallisten järjestelmien kanssa, ne voivat toimittaa standardoidut tiedot vain kerran, mikä vähentää ohjelmistojen integrointi- ja sertifiointikustannuksia.

Koska **asetus (EU) N:o 540/2014**^[66] on vanhentunut, ehdotetaan, että se kumotaan 1. heinäkuuta 2027 alkaen. Lisäksi asetuksen (EU) N:o 540/2014 14 artiklan mukaisesti kumotaan neuvoston direktiivi 70/157/ETY³¹ 1. heinäkuuta 2027 alkaen. Mahdollisen oikeudellisen epävarmuuden välttämiseksi tässä ehdotuksessa vahvistetaan kumoamisen voimaantulolle sama päivämäärä.

Kumottua asetusta koskevan viittauksen korvaamiseksi ehdotetaan **asetuksen (EU) 2018/858** liitteen II muuttamista siten, että viitataan seuraaviin meluun liittyviin Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) sääntöihin: luokkien M ja N ajoneuvojen melua koskeva sääntö nro 51³²; korvaavia äänenvaimennusjärjestelmiä koskeva sääntö nro 59³³ ja hiljaisia maantieajoneuvoja tai akustista varoitusjärjestelmää koskeva sääntö nro 138³⁴.

Ehdotetut muutokset, joissa viitataan E-sääntöihin, loisivat tasapuoliset toimintaedellytykset EU:n autonvalmistajille, kun ne markkinoivat autojaan maailmanlaajuisesti, koska niiden ei tarvitsisi noudattaa kahta melua koskevaa sääntökokonaisuutta. Ehdotetuilla muutoksilla myös poistettaisiin mahdolliset porsaanreiät ja luotaisiin yksinkertaisempi/yhdenmukaisempi kehys autoteollisuudelle, tyyppihyväksyntäviranomaisille ja markkinavalvontaviranomaisille. Lisäksi yhteiskunta ja ympäristö hyötyisivät laajennetusta soveltamisalasta, joka rajoittaa takasytytysten, ääntä muokkaavien laitteiden ja äänenvahvistinjärjestelmien aiheuttamaa melua. Ehdotetuilla siirtymäsäännöksillä varmistetaan alan sujuva siirtyminen muutettuun oikeudelliseen kehykseen.

Ehdotetut muutokset **asetukseen (EU) 2018/858**: Ensimmäinen ehdotettu toimenpide tämän asetuksen muuttamiseksi on lisätä asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 2 kohtaan uusi 2.4 kohta, jossa määritellään pienten sähköajoneuvojen alaluokka.

³¹ Neuvoston direktiivi 70/157/ETY, annettu 6 päivänä helmikuuta 1970, moottoriajoneuvojen sallittua melutasoa ja pakojärjestelmää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 42, 23.2.1970, s. 16, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/eng>).

³² Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) sääntö nro 51 – Yhdenmukaiset vaatimukset vähintään nelirenkaisten moottoriajoneuvojen hyväksynnästä niiden melupäästöjen osalta (EUVL L 138, 4.6.2018, s. 1, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/eng#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

³³ Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) sääntö nro 59 – Korvaavien äänenvaimennusjärjestelmien hyväksyntää koskevat yhdenmukaiset vaatimukset (EUVL L, 2025/844, 30.4.2025, <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) sääntö nro 138 – Hiljaiden maantieajoneuvojen hyväksymistä heikon kuuluvuuden osalta koskevat yhdenmukaiset vaatimukset (EUVL L 9, 13.1.2017, s. 33, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/eng>).

Ehdotetun muutoksen ansiosta EU:n lainsäädännössä voidaan kohdentaa sääntelytoimenpiteitä nimenomaan kyseiseen alaluokkaan, jotta voidaan edistää pienten sähköajoneuvojen tuotantoa ja käyttöönottoa. Päättyessään esimerkiksi tulevien moottoriajoneuvoja koskevien sääntöjen soveltamispäivistä komissio ottaa huomioon sen, että uusilla vaatimuksilla voi olla suhteellisesti suurempi vaikutus pienempien sähköajoneuvojen kehityskustannuksiin kuin raskaampien ja kalliimpien ajoneuvojen kehityskustannuksiin. Lisäksi ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien yhteydessä otetaan käyttöön kohdennettu kannustinmekanismi [lisätään viittaus hiilidioksidipäästöjen uudelleentarkastelua koskevaan ehdotukseen] superbonuksen muodossa. Sen myötä ajoneuvojen valmistajat voivat hyötyä pienten sähköajoneuvojen panoksesta koko ajoneuvokannan hiilidioksidipäästötavoitteen saavuttamiseen, mikä kannustaa voimakkaasti ajoneuvojen valmistajia tuottamaan ja kaupallistamaan suurempia määriä pieniä sähköajoneuvoja. Lisäksi, kuten Euroopan autoteollisuuden toimintasunnitelmassa ilmoitettiin, komission on määrä antaa suositus, joka sisältää vaihtoehtoja kannustinohjelmiksi (tarvittaessa valtioneuvoston mukaisesti), jotka ovat osoittautuneet tehokkaiksi päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton edistämisessä. Kaikki sähköajoneuvot, myös uudessa alaluokassa määritellyt pienet sähköajoneuvot, hyötyvät todennäköisesti komission suosituksesta.

EU:n kansalaiset hyötyisivät muutoksesta siten, että pienen sähköauton ostamisesta tai omistamisesta koituu enemmän etuja, mikä tosin riippuu näiden politiikkojen täytäntöönpanosta kansallisella tasolla.

Toinen asetukseen (EU) 2018/858 ehdotettu muutos on uuden 4 kohdan lisääminen 5 artiklaan.

Toimenpiteellä siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä teknisistä vaatimuksista, joilla vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.

Vaikka sähköajoneuvoteknologia kehittyy nopeasti ja ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon välistä vuorovaikutusta säännellään yhä enemmän muulla kuin alakohtaisella lainsäädännöllä (DDC 2.0 – asetus (EU) 2016/1388 ja RfG 2.0 – asetus (EU) 2016/631), yhdenmukaistettu lähestymistapa ajoneuvoihin liittyviin teknisiin vaatimuksiin tällä alalla on ratkaisevan tärkeä hajanaisuuden sekä tarpeettomien hallinnollisten rasitteiden ja kustannusten välttämiseksi.

Tulevaisuudessa yhtenäinen lähestymistapa yhteentoimivuuteen on olennaisen tärkeä, jotta voidaan nopeuttaa uusien palvelujen, kuten kaksisuuntainen latauksen (V2G), kehittämistä. Nämä palvelut voivat tukea verkon vakautta, tasoittaa kysynnän huippuja, alentaa sähköajoneuvojen omistajien energiakustannuksia ja mahdollistaa uusiutuvan energian laajemman käyttöönoton.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 ja (EU) 2024/1257 muuttamisesta moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten ja testausmenettelyjen yksinkertaistamiseksi sekä neuvoston direktiivin 70/157/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 540/2014 kumoamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 ja 114 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon³⁵,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³⁶,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Vuonna 2024 annetussa Euroopan kilpailukykyä koskevassa Draghin raportissa³⁷ korostetaan, että sääntöjen määrä ja monimutkaisuus saattavat rajoittaa unionin yritysten liikkumavaraa ja haitata niiden kilpailukykyä. Myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006³⁸, (EU) 2018/858³⁹, (EU) 2019/2144⁴⁰ ja (EU)

³⁵ EUVL C [...], [...], s. [...].

³⁶ EUVL C [...], [...], s. [...].

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en.

³⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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 loukkaantumisen 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,

2024/1257⁴¹ yksityiskohtaisesta analyysistä kävi ilmi, että niissä vahvistetut vaatimukset aiheuttavat turhia hallinnollisia rasitteita ja kustannuksia. Näiden havaintojen perusteella on aiheellista yksinkertaistaa ajoneuvolainsäädännössä valmistajille ja toimivaltaisille viranomaisille asetettuja velvoitteita ja vähentää yrityksille ja viranomaisille aiheutuvia tarpeettomia rasitteita ja kustannuksia heikentämättä ympäristönsuojelua ja ajoneuvojen turvaominaisuuksia.

- (2) Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa⁴² peräänkuulutettiin autoteollisuutta koskevaa sääntelyn yksinkertaistamispakettia, jolla voitaisiin parantaa eri sääntelyvaatimusten välistä johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä.
- (3) SEUT-sopimuksen 114 artikla on asianmukainen oikeusperusta sisämarkkinoiden toteuttamisen ja toiminnan kannalta tarvittavien toimenpiteiden hyväksymistä varten. SEUT-sopimuksen 114 artiklan lisäksi tällä asetuksella olisi oltava erityinen lisäperusta, joka kattaa SEUT-sopimuksen 91 artiklaan perustuvaan asetukseen (EY) N:o 561/2006 tehtävät muutokset.
- (4) Vaikka tämä asetus hyväksytään sisämarkkinoiden toteuttamista ja toimintaa varten, moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten, testausmenettelyjen ja tyyppihyväksyntää koskevien sääntöjen yksinkertaistaminen ja virtaviivaistaminen tukee myös unionin laajempaa tavoitetta edistää ehdokasmaiden asteittaista yhdentymistä unionin markkinoihin. Koska tällä asetuksella edistetään sääntelyn lähentämistä, yhdenmukaistamista Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) sääntöjen kanssa ja unionin säännösten johdonmukaista täytäntöönpanoa, sillä edistetään myös kaupan teknisten esteiden vähentämistä, vahvistetaan yhdenmukaisia eurooppalaisia autoteollisuuden arvoketjuja ja parannetaan Euroopan autoteollisuuden ekosysteemin häiriönsietokykyä ja kilpailukykyä vaikuttamatta unionin lainsäädännön tai päätöksenteon riippumattomuuteen.
- (5) Kuljettajien työolojen, liikenneturvallisuuden ja oikeudenmukaisen kilpailun parantamiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014⁴³ edellytetään ajopiirturin asentamista yli 3,5 tonnin painoisiin tavarankuljetusajoneuvoihin. Asetuksen (EU) N:o 165/2014 3 artiklan 2 kohdassa säädetään kuitenkin, että jäsenvaltiot voivat myöntää vapautuksen tästä vaatimuksesta asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitetuille ajoneuvoille.

(EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

⁴¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma (COM(2025) 95 final).

⁴³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

- (6) Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, minkä vuoksi niihin sovelletaan asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjä vaatimuksia, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetusten soveltamisalaan. Asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjen vaatimusten noudattaminen aiheuttaa alan toimijoille ja kuljettajille paljon työtä ja hidastaa akkusähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua.
- (7) Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille ja alan toimijoille, joista monet ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, aiheuttavia tarpeettomia kustannuksia, vaatimus ajopiirturin asentamisesta akkusähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joiden paino on alle 4,25 tonnia, olisi poistettava.
- (8) Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille, vapautusta olisi sovellettava ainoastaan sellaisiin sähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joita käytetään yksinomaan kotimaan liikenteessä.
- (9) Jotta voidaan vähentää rasietta, joka ajopiirturin asentamisesta ja käytöstä aiheutuu ei-ammattimaisille kuljettajille, jotka kuljettavat muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin tarkoitettuja suuria matkailuautoja, ja vaikutusta, joka sillä voi olla tällaisten ajoneuvojen kysyntään, kansallisten viranomaisten olisi voitava vapauttaa tällaiset ajoneuvot ja toiminta ajo- ja lepoaikasääntöjen ja ajopiirturin käyttöä koskevien vaatimusten noudattamisesta edellyttäen, että mainitun asetuksen 1 artiklassa tarkoitetut tavoitteet eivät vaarannu.
- (10) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858 säädetään, että moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä melutason ja ajoneuvojen akustisten varoitusjärjestelmien osalta voidaan tehdä joko Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 540/2014⁴⁴ tai E-sääntöjen, muun muassa sääntöjen nro 138⁴⁵, 51⁴⁶ ja 59⁴⁷, mukaisesti. Tällaiset rinnakkaisjärjestelmät saattavat hajauttaa markkinoita. Lisäksi asetus (EU) N:o 540/2014 on vanhentunut, koska sitä ei ole päivitetty edellä mainittuihin kolmeen E-sääntöön nähden. Jotta voidaan varmistaa johdonmukainen kehys ja täysi yhdenmukaisuus E-sääntöjen kanssa, asetus (EU) N:o 540/2014 olisi kumottava ja asetuksen (EU) 2018/858 liitettä II olisi muutettava siten, että se mahdollistaa ainoastaan sovellettavien E-sääntöjen noudattamisen.
- (11) Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään

⁴⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 540/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja varaosäänenvaimennusjärjestelmien melutasosta, direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta ja direktiivin 70/157/ETY kumoamisesta (EUVL L 158, 27.5.2014, s. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

⁴⁵ Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) sääntö nro 138 – Hiljaisten maantieajoneuvojen hyväksymistä heikon kuuluvuuden osalta koskevat yhdenmukaiset vaatimukset [2017/71] (EUVL L 9, 13.1.2017, s. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) sääntö nro 51 – Yhdenmukaiset vaatimukset vähintään nelirenkaisten moottoriajoneuvojen hyväksynnästä niiden melupäästöjen osalta [2018/798] (EUVL L 138, 4.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) sääntö nro 59 – Korvaavien äänenvaimennusjärjestelmien hyväksyntää koskevat yhdenmukaiset vaatimukset [2025/844] (EUVL L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehityksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388⁴⁸ vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631⁴⁹ vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva verkkosääntö) täytäntöönpanosta. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut. Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi asetuksessa (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi siirrettävä komissiolle valta vahvistaa tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.

- (12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. pidempi siirtymäkausi uusille vaatimuksille ja ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää pienten sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti. Tyyppihyväksyntäkehityksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle sähköajoneuvolle. Sen vuoksi on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka.
- (13) Kun päätetään sellaisten moottoriajoneuvoja koskevien tulevien vaatimusten soveltamispäivistä, jotka vaikuttavat mainittuun uuteen pienten sähköajoneuvojen alaluokkaan, olisi otettava huomioon, että uusista vaatimuksista johtuvilla kehityskustannuksilla voi olla suhteessa suurempi vaikutus pieniin ajoneuvoihin kuin raskaampiin ja kalliimpiin ajoneuvoihin.
- (14) Kuten Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa ilmoitettiin, komissio antaa suosituksen vaihtoehtoisista kannustinjärjestelmistä, jotka ovat osoittautuneet tehokkaiksi päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton edistämiseksi ja jotka ovat kilpailusääntöjen mukaisia. Jäsenvaltioille annettavat suositukset verotuksellisista (esim. ostotuet, verovapautukset ja tietullivapautukset) ja muista kuin verotuksellisista (esim. pysäköintioikeuksien jakaminen koon perusteella ja erityinen latausinfrastruktuuri) toimenpiteistä voisivat perustua myös mainittuun uuteen pienten sähköautojen alaluokkaan.
- (15) Tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä annetun neuvoston direktiivin 92/6/ETY⁵⁰ 3 artiklan 1 kohdassa edellytetään

⁴⁸ Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

⁴⁹ Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

⁵⁰ Neuvoston direktiivi 92/6/ETY, annettu 10 päivänä helmikuuta 1992, tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asentamisesta ja käytöstä yhteisössä (EYVL L 57, 2.3.1992, s. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

nopeudenrajoittimien asentamista N2- ja N3-luokan ajoneuvoihin ja käyttöä niissä. Kyseisen artiklan mukaan tällaisia ajoneuvoja voidaan käyttää tieliikenteessä vain, jos ne on varustettu nopeudenrajoittimella. Asennusvaatimus on sisällytetty moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevaan lainsäädäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/2144.

- (16) Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, jolloin niihin sovelletaan nopeudenrajoittimen asentamista koskevaa vaatimusta, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamisalaan. Tämä vaatimus aiheuttaa tarpeettomia kustannuksia ajoneuvojen valmistajille ja tällaisia ajoneuvoja ostaville yrityksille ja hidastaa päästöttömien kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua. Sen vuoksi on aiheellista vapauttaa nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta vaatimuksesta N2-luokan päästöttömät ajoneuvot, joiden suurin teknisesti sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia.
- (17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laborioritellit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laborioritellin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa). Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista poistaa kyseinen matalan lämpötilan laborioritestiä koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.
- (18) Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V edellytetään raskaiden hyötyajoneuvojen moottoritestauksen osalta, että demonstrointitellit suoritetaan kaikille polttoaineille kunkin ajoneuvotyyppin osalta. Jotta näihin testeihin liittyviä hallinnollisia kustannuksia voitaisiin vähentää merkittävästi tinkimättä ympäristönormeista, on aiheellista sisällyttää ajoneuvoluokkakohittaiset testivaatimukset liitteen V taulukoihin 1, 2, 3, 4, 7 ja 8.
- (19) Asetuksella (EU) 2024/1257 otetaan käyttöön ajoneuvon sisäiset mittausjärjestelmät (OBM-järjestelmät) ja ajoneuvon sisäiseen polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen seurantaan (OBFCM) käytettävät laitteet, joilla pyritään helpottamaan reaaliaikaisia vaatimustenmukaisuuden tarkastuksia, yhdenmukaistamistoimia ja elinkaaren valvontaa sekä vähentämään testauskustannuksia ja virtaviivaistamaan täytäntöönpanon valvontatoimenpiteitä. OBM- ja OBFCM-tietojen tehokasta vastaanottamista, käsittelyä ja tallentamista varten on tarpeen selvittää, että komission valta hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä kattaa myös ajoneuvotyyppien vaatimustenmukaisuuden seurannassa tarvittavien menetelmien ja vaatimusten hyväksymisen.
- (20) Oikeudellisen selkeyden varmistamiseksi asetuksen (EU) N:o 540/2014, joka sisältää säännöksen neuvoston asetuksen 70/157/ETY⁵¹ kumoamisesta, kumoamisen jälkeen

⁵¹ Neuvoston direktiivi 70/157/ETY, annettu 6 päivänä helmikuuta 1970, moottoriajoneuvojen sallittua melutasoa ja pakojärjestelmää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 42, 23.2.1970, s. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

tässä asetuksessa on tarpeen säätää neuvoston direktiivin 70/157/ETY kumoamisesta. Jotta ajoneuvojen valmistajilla olisi riittävästi aikaa mukauttaa tuotantoprosessejaan, on aiheellista säätää siirtymäkaudesta, jonka aikana ajoneuvot voidaan edelleen hyväksyä asetuksen (EU) N:o 540/2014 mukaisesti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttaminen

Muutetaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohta seuraavasti:

1) lisätään f a alakohta seuraavasti:

”f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;”;

2) lisätään s alakohta seuraavasti:

”s) asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 5.1 kohdassa määritellyt matkailuautot, joita käytetään yksinomaan ei-kaupallisiin kuljetuksiin.”.

2 artikla

Asetuksen (EU) 2018/858 muuttaminen

Muutetaan asetus (EU) 2018/858 seuraavasti:

1) lisätään 5 artiklaan 4 kohta seuraavasti:

”4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.”;

2) muutetaan liitteet I ja II tämän asetuksen liitteen II mukaisesti.

3 artikla

Asetuksen (EU) 2019/2144 muuttaminen

Lisätään asetuksen (EU) 2019/2144 9 artiklaan 5 a kohta seuraavasti:

”5 a. Luokan N₂ ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.”.

4 artikla

Asetuksen (EU) 2024/1257 muuttaminen

Muutetaan asetus (EU) 2024/1257 seuraavasti:

1) korvataan 14 artiklan 4 kohdan j alakohta seuraavasti:

”j) menetelmät, vaatimukset ja testit, mukaan lukien vaatimustenmukaisuuskynnykset, joilla varmistetaan OBFCM-laitteiden, OBD- ja OBM-järjestelmien sekä tällaisten laitteiden ja järjestelmien anturien suorituskyky tällaisten laitteiden ja järjestelmien tallentamien tietojen siirtämiseksi ajoneuvon ulkopuolelle, myös sen valvomiseksi, että ajoneuvotyypit ovat vaatimustenmukaisia;”;

2) muutetaan liite V tämän asetuksen liitteen I mukaisesti.

5 artikla

Kumoamiset

1. Kumotaan asetus (EU) N:o 540/2014.
2. Kumotaan direktiivi 70/157/ETY 1 päivästä heinäkuuta 2027 alkaen.

6 artikla

Siirtymäsäännös

Sellaisten uusien ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustodistukset, jotka on valmistettu [...] päivän [...]kuuta [...] [julkaisutoimisto: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä] jälkeen ja hyväksytty ennen 1 päivää heinäkuuta 2028 asetuksen (EU) N:o 540/2014 mukaisesti, ovat edelleen voimassa asetuksen (EU) 2018/858 48 ja 49 artiklaa sovellettaessa.

7 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

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

2. Sitä sovelletaan [kahdennestakymmenennestä päivästä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*]. Sen 3 artiklaa sovelletaan kuitenkin [...] päivästä [...]kuuta [...] [direktiivin 92/6/ETY muuttamista koskevassa ehdotuksessa annettu päivämäärä, johon mennessä direktiivi on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä].

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

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

**SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSTA JA DIGITAALISIA
VAIKUTUKSIA KOSKEVA SELVITYS**

1.	PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA	3
1.1.	Ehdotuksen/aloitteen nimi.....	3
1.2.	Toimintalohko(t)	3
1.3.	Tavoite (Tavoitteet).....	3
1.3.1.	Yleistavoite (Yleistavoitteet)	3
1.3.2.	Eryitystavoite (Eryitystavoitteet)	3
1.3.3.	Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset	3
1.3.4.	Tulosindikaattorit	3
1.4.	Ehdotus/aloite liittyy	4
1.5.	Ehdotuksen/aloitteen perustelut	4
1.5.1.	Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu	4
1.5.2.	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.	4
1.5.3.	Vastaavista toimista saadut kokemukset.....	4
1.5.4.	Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehityksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin	5
1.5.5.	Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleenkohdentamiseen	5
1.6.	Ehdotetun toimen/aloitteen ja sen rahoitusvaikutusten kesto	6
1.7.	Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat	6
2.	HALLINNOINTI	8
2.1.	Seuranta- ja raportointisäännöt	8
2.2.	Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)	8
2.2.1.	Perustelut ehdotetu(i)lle talousarvion toteuttamistavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle	8
2.2.2.	Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä.....	8
2.2.3.	Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotetuista virheriskitasoista.....	8
2.3.	Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi.....	9
3.	EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET	10

3.1.	Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyn otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat.....	10
3.2.	Arvioidut vaikutukset määrärahoihin.....	12
3.2.1.	Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista toimintamäärärahoihin.....	12
3.2.1.1.	Hyväksytystä talousarviosta peräisin olevat määrärahat.....	12
3.2.1.2.	Ulkoisista käyttötarkoitukseensa sidotuista tuloista peräisin olevat määrärahat.....	17
3.2.2.	Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset.....	22
3.2.3.	Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin.....	24
3.2.3.1.	Hyväksytystä talousarviosta peräisin olevat määrärahat.....	24
3.2.3.2.	Ulkoisista käyttötarkoitukseensa sidotuista tuloista peräisin olevat määrärahat.....	24
3.2.3.3.	Määrärahat yhteensä.....	24
3.2.4.	Henkilöressurssien arvioitu tarve.....	25
3.2.4.1.	Hyväksytystä talousarviosta katettavat.....	25
3.2.4.2.	Ulkoisilla käyttötarkoitukseensa sidotuilla tuloilla katettavat.....	26
3.2.4.3.	Henkilöressurssien kokonaistarve.....	26
3.2.5.	Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista digitaalitekologiaan liittyviin investointeihin.....	28
3.2.6.	Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyn kanssa.....	28
3.2.7.	Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet.....	28
3.3.	Arvioidut vaikutukset tuloihin.....	29
4.	DIGITAALISET ULOTTUVUUDET.....	29
4.1.	Vaatimukset, joilla on merkitystä digitalisaation kannalta.....	30
4.2.	Data.....	30
4.3.	Digitaaliset ratkaisut.....	31
4.4.	Yhteentoimivuusarviointi.....	31
4.5.	Toimenpiteet digitaalisen täytäntöönpanon tukemiseksi.....	32

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

1.2. Toimintalohko(t)

1.3. Tavoite (Tavoitteet)

1.3.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

1.3.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Erityistavoite nro

1.3.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

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

1.3.4. Tulosindikaattorit

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

1.4. Ehdotus/aloite liittyy

- uuteen toimeen
- uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen⁵²
- käynnissä olevan toimen jatkamiseen
- yhden tai useamman toimen sulauttamiseen tai uudelleen suuntaamiseen johonkin toiseen/uuteen toimeen

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

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

⁵² Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 58 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

- 1.5.2. *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)

Odotettavissa oleva EU:n tason lisäarvo (toteutuksen jälkeen)

- 1.5.3. *Vastaavista toimista saadut kokemukset*

- 1.5.4. *Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehityksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin*

- 1.5.5. *Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleenkohdentamiseen*

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen ja sen rahoitusvaikutusten kesto

kesto on rajattu

- Toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.
- Maksusitoumusmäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset koskevat vuosia VVVV–VVVV ja maksumäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset vuosia VVVV–VVVV.

kesto ei ole rajattu

- Käynnistysvaihe alkaa vuonna VVVV ja päättyy vuonna VVVV,
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat

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 ja 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
- sellaisille elimille tai henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa Euroopan unionista tehdyn sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä
- jäsenvaltioon sijoittautuneille jäsenvaltion yksityisoikeuden tai unionin oikeuden mukaisille elimille, joille voidaan alakohtaisten sääntöjen mukaisesti antaa tehtäväksi unionin varojen tai talousarviotakuiden hoitaminen, siltä osin kuin tällaiset elimet ovat julkisoikeudellisten elinten tai julkisen palvelun tehtäviä hoitavien yksityisoikeudellisten elinten määräysvallassa ja niillä on asianomaisten määräysvaltaa käyttävien elinten yhteisvastuullisten vakuuksien muodossa antamat riittävät rahoitustakuut tai vastaavat rahoitustakuut, jotka voidaan kunkin toimen osalta rajoittaa unionin tuen enimmäismäärään.

Huomautukset:

--



2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

--

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

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

--

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

--

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

--

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

--

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	JM/EI-JM ⁵³	EFTA-mailta ⁵⁴	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta ⁵⁵	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksensa sidotut tulot
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM	EFTA-mailta	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksensa sidotut tulot
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI

⁵³ JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

⁵⁴ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

⁵⁵ 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:

3.2.1.1. Hyväksytystä talousarviosta peräisin olevat määrärahat

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake		Numero					
Pääosasto: <.....>			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					0,000
	Maksut	(2a)					0,000
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					0,000
	Maksut	(2b)					0,000
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					0,000
Pääosaston <...> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pääosasto: <.....>			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					0,000
	Maksut	(2a)					0,000
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					0,000

	Maksut	(2b)						0,000
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat								
Budjettikohta		(3)						0,000
Pääosaston <...> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	MRK YHTEENSÄ 2021–2027	
			2024	2025	2026	2027		
Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN <...> kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Numero	
---	--------	--

Pääosasto: <.....>			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					0,000
	Maksut	(2a)					0,000
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					0,000
	Maksut	(2b)					0,000

Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					0,000
Pääosaston <....> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Pääosasto: <.....>			Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					0,000
	Maksut	(2a)					0,000
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					0,000
	Maksut	(2b)					0,000
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					0,000
Pääosaston <....> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN <....>	Sitoumukset	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ		Maksut	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
				Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
• Toimintamäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	(5)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ		(6)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEISIIN 1–6 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (Viitemäärä)	Sitoumukset	= 4 + 6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 5 + 6		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Monivuotisen rahoituskehysten otsake		7	”Hallintomenot”					
Pääosasto: <.....>				Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
• Henkilöresurssit				0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Muut hallintomenot				0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pääosasto <.....> YHTEENSÄ			Määrärahat	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Pääosasto: <.....>				Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
• Henkilöresurssit				0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Muut hallintomenot				0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pääosasto <.....> YHTEENSÄ			Määrärahat	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--	-------	-------	-------	-------	-------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEISIIN 1–7	Sitoumukset	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Maksut	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. *Ulkoisista käyttötarkoitukseensa sidotuista tuloista peräisin olevat määrärahat*

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	Numero	
---	--------	--

Pääosasto: <.....>			Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					0,000
	Maksut	(2a)					0,000
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					0,000
	Maksut	(2b)					0,000
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					0,000
Pääosaston <...> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pääosasto: <.....>			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	MRK

			2024	2025	2026	2027	YHTEENSÄ 2021–2027
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					0,000
	Maksut	(2a)					0,000
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					0,000
	Maksut	(2b)					0,000
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					0,000
Pääosaston <...> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN <...> kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Monivuotisen rahoituskehityksen otsake		Numero					

Pääosasto: <.....>	Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
Toimintamäärärahat					

Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)						0,000
	Maksut	(2a)						0,000
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)						0,000
	Maksut	(2b)						0,000
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat								
Budjettikohta		(3)						0,000
Pääosaston <...> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pääosasto: <.....>			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	MRK YHTEENSÄ 2021–2027	
			2024	2025	2026	2027		
Toimintamäärärahat								
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)						0,000
	Maksut	(2a)						0,000
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)						0,000
	Maksut	(2b)						0,000
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat								
Budjettikohta		(3)						0,000
Pääosaston <...> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	MRK YHTEENSÄ 2021–2027	
			2024	2025	2026	2027		
Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN <....> kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
• Toimintamäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEISIIN 1–6 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (Viitemäärä)	Sitoumukset	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Maksut	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Pääosasto: <.....>	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
• Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pääosasto <.....> YHTEENSÄ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Pääosasto: <.....>	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
• Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

• Muut hallintomenot		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Pääosasto <.....> YHTEENSÄ	Määrärahat	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
--	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEISIIN 1–7	Sitoumukset	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Maksut	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset (ei täytetä erillisvirastojen osalta)

maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset			Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	YHTEENSÄ										
	TUOTOKSET																	
↓	Tyyppi ⁵⁶	Keski määr. kustannukset	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Luku määrä yhteensä	Kustannukset yhteensä
ERITYISTAVOITE 1 ⁵⁷ ...																		

⁵⁶ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

⁵⁷ Kuten kuvattu kohdassa 1.3.2. ”Erityistavoite (Erityistavoitteet)”

- Tuotos																		
- Tuotos																		
- Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 1																		
ERITYISTAVOITE 2 ...																		
- Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 2																		
KAIKKI YHTEENSÄ																		

3.2.3. Yhteenvedo arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

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

3.2.3.1. Hyväksytystä talousarviosta peräisin olevat määrärahat

HYVÄKSYTYT MÄÄRÄRAHAT	Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	YHTEENSÄ 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
OTSAKE 7					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKE 7, välisumma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKKEESEEN 7 sisällyttömät					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKKEESEEN 7 sisällyttömät, välisumma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
YHTEENSÄ					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Ulkoisista käyttötarkoitukseensa sidotuista tuloista peräisin olevat määrärahat

ULKOISET KÄYTTÖTARKOITUKSEENSA SIDOTUT TULOT	Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	YHTEENSÄ 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
OTSAKE 7					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKE 7, välisumma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKKEESEEN 7 sisällyttömät					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKKEESEEN 7 sisällyttömät, välisumma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
YHTEENSÄ					
	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Määrärahat yhteensä

HYVÄKSYTYT MÄÄRÄRAHAT + ULKOISET KÄYTTÖTARKOITUKSEENSA SIDOTUT TULOT YHTEENSÄ	Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	YHTEENSÄ 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
OTSAKE 7					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKE 7, välisumma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKKEESEEN 7 sisällyttömät					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKKEESEEN 7 sisällyttömät, välisumma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

YHTEENSÄ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

3.2.4. Henkilöresurssien arvioitu tarve

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

3.2.4.1. Hyväksytystä talousarviosta katettavat

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

HYVÄKSYTYT MÄÄRÄRAHAT	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027
• Henkilöstötaulukon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)				
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)	0	0	0	0
20 01 02 03 (unionin edustustot)	0	0	0	0
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?)	0	0	0	0
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)				
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat)	0	0	0	0
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja nuoremmat asiantuntijat unionin edustustoissa)	0	0	0	0
Hallinnollisen tuen budjettikohta [XX.01.YY.YY]				
– päätoimipaikassa	0	0	0	0
– unionin edustustoissa	0	0	0	0
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat – epäsuora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat – suora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsake 7	0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsakkeen 7 ulkopuolella	0	0	0	0
YHTEENSÄ	0	0	0	0

3.2.4.2. Ulkoisilla käyttötarkoitukseensa sidotuilla tuloilla katettavat

ULKOISET KÄYTTÖTARKOITUKSEENSA SIDOTUT TULOT	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027
• Henkilöstötaulukon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)				
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)	0	0	0	0
20 01 02 03 (unionin edustustot)	0	0	0	0
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?)	0	0	0	0
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)				
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat)	0	0	0	0

20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja nuoremmat asiantuntijat unionin edustustoissa)	0	0	0	0
Hallinnollisen tuen budjettikohta [XX.01.YY.YY] – päätoimipaikassa	0	0	0	0
– unionin edustustoissa	0	0	0	0
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat – epäsuora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat – suora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsake 7	0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsakkeen 7 ulkopuolella	0	0	0	0
YHTEENSÄ	0	0	0	0

3.2.4.3. Henkilöresurssien kokonaistarve

HYVÄKSYTYT MÄÄRÄRAHAT + ULKOISET KÄYTTÖTARKOITUKSEENSA SIDOTUT TULOT YHTEENSÄ	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027
• Henkilöstötaulukkaan sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)				
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)	0	0	0	0
20 01 02 03 (unionin edustustot)	0	0	0	0
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?)	0	0	0	0
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)				
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat)	0	0	0	0
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja nuoremmat asiantuntijat unionin edustustoissa)	0	0	0	0
Hallinnollisen tuen budjettikohta [XX.01.YY.YY] – päätoimipaikassa	0	0	0	0
– unionin edustustoissa	0	0	0	0
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat – epäsuora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat – suora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsake 7	0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsakkeen 7 ulkopuolella	0	0	0	0
YHTEENSÄ	0	0	0	0

Ehdotuksen toteuttamiseksi tarvittava henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna):

	Katetaan komission yksiköissä käytettävissä olevalla henkilöstöllä	Poikkeuksellinen lisähenkilöstö*		
		Rahoitetaan otsakkeesta 7 tai tutkimusmäärärahoista	Rahoitetaan BA-budjettikohdasta	Rahoitetaan maksuilla
Henkilöstötaulukkaan sisältyvät virat/toimet			Ei sovelleta	

Ulkopuolinen henkilöstö (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)				
---	--	--	--	--

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
Ulkopuolinen henkilöstö	

3.2.5. Yhteenvedo arvioiduista vaikutuksista digitaalitekologiaan liittyviin investointeihin

Pakollinen: seuraavaan taulukkoon olisi sisällytettävä tarkin mahdollinen arvio ehdotuksen/aloitteen aiheuttamista digitaalitekologiaan liittyvistä investoinneista.

Jos ehdotuksen/aloitteen toteuttaminen sitä edellyttää, otsakkeen 7 määrärahat olisi poikkeuksellisesti esitettävä nimetyllä rivillä.

Otsakkeiden 1–6 määrärahat olisi otettava huomioon rivillä ”Toimenpideohjelmien ohjelmatason tietotekniikkamenot”. Näillä menoilla tarkoitetaan toimintatalousarviota, jota käytetään suoraan aloitteen täytäntöönpanoon liittyvien tietoteknisten alustojen/välineiden uudelleenkäyttöön/ostoon/kehittämiseen sekä niihin liittyviin investointeihin (esim. lisenssit, koulutus, tietojen säilyttäminen). Tässä taulukossa annettujen tietojen olisi oltava yhdenmukaisia 4 jaksossa ”Digitaaliset ulottuvuudet” esitettyjen yksityiskohtien kanssa.

Digitaalitekologiaan ja tietotekniikkaan liittyvät määrärahat YHTEENSÄ	Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	MRK YHTEEN SÄ 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
OTSAKE 7					
Tietotekniikkamenot (toimielintasolla)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKE 7, välisumma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKKEESEEN 7 sisällymättömät					
Toimenpideohjelmien ohjelmatason tietotekniikkamenot	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
OTSAKKEESEEN 7 sisällymättömät, välisumma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
YHTEENSÄ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehysten kanssa

Ehdotus/aloite

- voidaan rahoittaa kokonaan kohdentamalla menoja uudelleen monivuotisen rahoituskehysten kyseisen otsakkeen sisällä

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

3.2.7. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

Ehdotuksen/aloitteen

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

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	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:
 - vaikutuksia omiin varoihin
 - vaikutuksia muihin tuloihin
 - tulot on kohdennettu menopuolen budjettikohtiin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ⁵⁸			
		Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027
Momentti					

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta/-kohdat käyttötarkoitukseensa sidottujen tulojen tapauksessa:

Muita huomautuksia (esim. tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmä/-kaava tai muita lisätietoja).

⁵⁸ Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.

4. DIGITAALISET ULOTTUVUUDET

4.1. Vaatimukset, joilla on merkitystä digitalisaation kannalta

Viittaus vaatimukseen	Vaatimuksen kuvaus	Toimijat, joihin vaatimus vaikuttaa tai joita se koskee	Ylätason prosessit	x
2 artiklan 1 kohta	Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan ja täydennetään tätä asetusta vahvistamalla tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä	Euroopan komissio Kansalliset viranomaiset Talouden toimijat	Tietojenvaihto	Data
4 artiklan 1 kohta	Komissio toteuttaa tarvittaessa yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa toimenpiteitä, joilla varmistetaan, että OBM- ja OBFCM-tiedot vastaanotetaan, käsitellään ja tallennetaan tehokkaasti ja yhdenmukaisella tavalla	Euroopan komissio Kansalliset viranomaiset Talouden toimijat	Tietojenvaihto	Data
4 artiklan 2 kohta	Menetelmät, toimenpiteet, vaatimukset ja testit, mukaan lukien vaatimustenmukaisuuskynnykset, joilla varmistetaan OBFCM-laitteiden, OBD- ja OBM-järjestelmien sekä tällaisten laitteiden ja järjestelmien anturien suorituskyky ja tällaisten laitteiden ja järjestelmien tallentamien tietojen siirto ajoneuvon ulkopuolelle	Euroopan komissio Kansalliset viranomaiset Talouden toimijat		Data

4.2. Data

Datan tyyppi	Viittaukset vaatimuksiin	Standardi ja/tai eritelmä (tapauksen mukaan)
Data, joka koskee täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) viestintää latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien kanssa	2 artikla	Komissio toteuttaa toimenpiteitä teknisten eritelmien vahvistamiseksi
OBM- ja OBFCM-tiedot	4 artikla	Komissio toteuttaa toimenpiteitä teknisten eritelmien vahvistamiseksi

Yhdenmukaistaminen Euroopan datastrategian kanssa

Selvitys siitä, miten vaatimukset on sovitettu yhteen Euroopan datastrategian kanssa

Komissio toteuttaa toimenpiteitä, joilla varmistetaan yhdenmukaisuus Euroopan datastrategian kanssa.

Yhdenmukaistaminen yhden kerran periaatteen kanssa

Selvitys siitä, miten yhden kerran periaatetta on noudatettu ja olemassa olevan datan uudelleenkäyttömahdollisuuksia on tutkittu.

Delegoiduissa säädöksissä otetaan huomioon yhden kerran periaate.

Selvitys uuden datan/tiedon löydettävyydestä, saavutettavuudesta, yhteentoimivuudesta ja uudelleenkäytettävyydestä ja siitä, että se täyttää korkeaa laatua koskevat vaatimukset

Kaikki yksityiskohdat kuvataan tulevaisuudessa delegoiduissa säädöksissä.

Datavirrat

Ylätason kuvaus datavirroista

Datan tyyppi	Viittaukset vaatimuksiin	Datan toimittaja	Datan vastaanottaja	Datanvaihdon käynnistävä tekijä	Toimittamistiheys (tarvittaessa)
Data, joka koskee täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen	2 artikla	Ajoneuvojen valmistajat Verkonhaltijat	Ajoneuvojen valmistajat Verkonhaltijat	//	//

vojen (OVC-HEV) viestintää latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien kanssa		Muut talouden toimijat	Muut talouden toimijat		
OBM- ja OBFCM-tiedot	4 artikla	Ajoneuvojen valmistajat	Euroopan komissio Jäsenvaltiot	//	//

4.3. Digitaaliset ratkaisut

Digitaalinen ratkaisu	Viittaukset vaatimuksiin	Pääasialliset ratkaisuilta odotettavat toiminnot	Vastava taho	Miten saavutettavuus otetaan huomioon?	Miten uudelleenkäytettävyys otetaan huomioon?	Tekoälyteknologioiden käyttö (tarvittaessa)
Yhdenmukaistettu EU-tason OBM/OBFCM-datainfrastrukturi	4 artikla	Komissio toteuttaa toimenpiteitä toimintojen perustamiseksi	Euroopan komissio	Toimenpiteissä otetaan huomioon esteettömyysvaatimukset	Toimenpiteissä otetaan huomioon uudelleen käytettävyysvaatimukset	//

Digitaalinen ratkaisu #1

Digitaalinen ja/tai alakohtainen politiikka (tarvittaessa)	Selvitys vastaavuudesta
<i>Tekoälysäädös</i>	//
<i>EU:n kyberturvallisuuskehys</i>	On otettava huomioon toimenpiteissä
<i>eIDAS</i>	On otettava huomioon toimenpiteissä
<i>Yhteinen digitaalinen palveluväylä ja IMI</i>	On otettava huomioon toimenpiteissä

Muu	//
-----	----

4.4. Yhteentoimivuusarviointi

Digitaalinen julkinen palvelu tai digitaalisten julkisten palvelujen ryhmä	Kuvaus	Viittaukset vaatimuksiin	Yhteentoimiva Eurooppa - ratkaisut (EI SOVELLETA)	Muut yhteentoimivuusratkaisut
Tehostettu Euro 7 - normin mukainen ajoneuvon suoritusasteen seuranta todellisissa olosuhteissa	Tehostettu Euro 7 - normin mukainen ajoneuvon suoritusasteen seuranta todellisissa olosuhteissa	4 artikla	//	

Digitaaliset julkiset palvelut #1

Arviointi	Toimenpiteet	Mahdolliset jäljellä olevat esteet (tapauksen mukaan)
Yhdenmukaisuus nykyisten digitaali- ja alakohtaisten politiikkojen kanssa		•
Organisatoriset toimenpiteet, joilla edistetään digitaalisten julkisten palvelujen sujuvaa tarjoamista rajojen yli	• On otettava huomioon toimenpiteissä	•
Toteutetut toimenpiteet sen varmistamiseksi, että datasta/tiedosta on yhteinen käsitys	• On otettava huomioon toimenpiteissä	•
Yhteisesti sovittujen avointen teknisten	• On otettava huomioon toimenpiteissä	•

eritelmien ja standardien käyttö		
---	--	--

4.5. Toimenpiteet digitaalisen täytäntöönpanon tukemiseksi

Toimenpiteen kuvaus	Viittaukset vaatimukseen	Komission tehtävä (tapauksen mukaan)	Mukana olevat toimijat (tapauksen mukaan)	Suunniteltu aikataulu (tapauksen mukaan)
Komissio toteuttaa toimenpiteitä yhteisten teknisten eritelmien vahvistamiseksi	2 artikla 4 artikla	Komissio antaa tällaiset säädökset	Jäsenvaltiot Talouden toimijat	//