



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 17. helmikuuta 2023
(OR. en)

6539/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0042 (COD)

CLIMA 82
ENV 147
TRANS 63
MI 122
CODEC 208
IA 23

EHDOTUS

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	15. helmikuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 88 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 88 final.

Liite: COM(2023) 88 final

Strasbourg 14.2.2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen
hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi
siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

[Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa](#) vahvistetaan komission sitoumus vastata ilmastoon ja ympäristöön liittyviin haasteisiin. Yksi ohjelman keskeinen osa on [Eurooppalainen ilmastolaki](#), jossa vahvistetaan lainsäädännössä EU:n sitoumus saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä ja nostetaan välitavoitetta asettamalla tavoitteeksi nettopäästöjen vähentäminen vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. Tämä vastaa EU:n sitoutumista Pariisin sopimuksen mukaisiin maailmanlaajuisiin ilmastotoimiin. Venäjän Ukrainaan tekemään hyökkäykseen liittyvä kriisi vahvistaa entisestään tarvetta vähentää EU:n riippuvuutta fossiilisista polttoaineista, kuten [REPowerEU-suunnitelmassa](#) korostetaan. Suunnitelmassa esitetään toimia energian säästämiseksi, tarjonnan monipuolistamiseksi, fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi ja älykkäiden investointien ja uudistusten toteuttamiseksi kaikilla talouden aloilla.

Viidesosa EU:n kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä on peräisin tieliikenteestä, ja liikenteen päästöt ovat kasvussa. Kun otetaan lisäksi huomioon, että kolmasosa kaikesta EU:ssa kulutettavasta loppuenergiasta kulutetaan maantieliikenteessä, on selvää, että siirtyminen [päästöttömään liikenteeseen](#) on välttämätöntä EU:n energiariippuvuuden vähentämiseksi mahdollisimman nopeasti. Tältä osin REPowerEU-suunnitelmassa korostetaan tarvetta lisätä energiansäästöjä ja tehokkuutta liikennealalla ja nopeuttaa siirtymistä päästöttömiin ajoneuvoihin yhdistämällä sähköistäminen fossiilittoman vedyn käyttöön fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi.

Näiden tiukempien ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi komissio hyväksyi heinäkuussa 2021 osana [55-valmiuspaketia](#) kattavan [joukon johdonmukaisia ehdotuksia](#).

. Liikenne aiheuttaa myös yli kaksi kolmasosaa kaikista typen oksidien päästöistä ja merkittävän osan (ainakin noin 10 prosenttia) muista epäpuhtauspäästöistä. Erityisesti maantieliikenne aiheuttaa edelleen huomattavan osan kaikkien merkittävien ilman epäpuhtauksien päästöistä (rikin oksideja lukuun ottamatta).

Ilman lisätoimenpiteitä liikenneala ei edistä riittävästi vuosien 2030 ja 2050 ilmasto- ja saasteettomuustavoitteita eikä auta EU:ta vähentämään energiariippuvuutta. Ilmastotavoitesuunnitelman ja 55-valmiuspaketin taustalla olevat toimintapoliittiset skenaariot osoittavat, että raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiselle on asetettava kunnianhimoisemmat tavoitteet. Sen rinnalla on toteutettava tavaraliikennejärjestelmien parantamiseen tähtääviä politiikkoja, liikennemuotosiirtymä mukaan lukien.

Raskaat hyötyajoneuvot aiheuttavat yli neljänneksen tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä EU:ssa ja yli 6 prosenttia EU:n kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Vuonna 2019 raskaiden hyötyajoneuvojen kasvihuonekaasupäästöt olivat 44 prosenttia suuremmat kuin lentoliikenteen kokonaispäästöt ja 37 prosenttia suuremmat kuin meriliikenteen kokonaispäästöt.

Autoteollisuus on erittäin tärkeä EU:n taloudelle. Sen osuus EU:n BKT:stä on yli 7 prosenttia. Se tarjoaa suoraan tai välillisesti työpaikan 14,6 miljoonalle eurooppalaiselle valmistusteollisuudessa, myynnissä, huollossa, rakentamisessa, liikenteessä ja kuljetuspalveluissa. EU on yksi maailman suurimmista moottoriajoneuvojen tuottajista ja alan teknologinen johtaja. EU:n autoala investoi vuosittain tutkimukseen ja kehittämiseen 60,9 miljardia euroa. Raskaat hyötyajoneuvot ovat merkittävä osa autoteollisuutta, ja EU:ssa on

useita suuria raskaiden hyötyajoneuvojen tuotantolaitoksia. EU:ssa valmistetaan vuosittain noin 500 000 uutta raskasta hyötyajoneuvoa. Vaikka tämä on huomattavasti vähemmän kuin valmistettavien autojen määrä, raskaiden hyötyajoneuvojen yksikkökohtainen arvonlisäys on huomattavasti suurempi.

Autoalalla on käynnissä merkittävä rakenteellinen muutos, jossa mukana ovat myös puhtaat ja digitaaliset teknologiat. Erityisesti alalla on käynnissä siirtyminen polttomoottoreista päästöttömiin ja vähäpäästöisiin teknologioihin sekä yhä verkottuneempiin ajoneuvoihin. Autoteollisuutta olisi tuettava, jotta se voi säilyttää johtoasemansa tulevaisuuden teknologioiden osalta ja vahvistaa sitä.

Raskaiden hyötyajoneuvojen **hiilidioksidipäästönormit** ovat keskeinen keino alan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Tämän ehdotuksen **yleisenä tavoitteena** on asettaa uusia päästönormeja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja edistää siirtymistä päästöttömään liikkumiseen osana laajempaa kontekstia, johon kuuluvat vuotta 2030 koskevat tiukemmat EU:n ilmastotavoitteet ja ilmastoneutraaliuden saavuttaminen EU:ssa vuoteen 2050 mennessä.

Ehdotuksella on **kolme erityistavoitetta**. Ensimmäinen erityistavoite on **vähentää raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä** kustannustehokkaasti ja EU:n ilmastotavoitteiden mukaisesti ja parantaa samalla EU:n energiaturvallisuutta. Kun otetaan huomioon, että raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien vaikutus ajoneuvokannan päästöjen vähentämiseen ei ole välitön, ja lisäksi ajoneuvokannan uusimisen dynamiikka, varhaiset toimet ovat tärkeitä pitkän aikavälin tavoitteen saavuttamiseksi.

Toinen erityistavoite on tarjota Euroopan **liikenteenharjoittajille ja niiden asiakkaille**, joista useimmat ovat pk-yrityksiä, hyötyjä energiatehokkaampien ajoneuvojen laajemmasta käyttöönnotosta. Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit kannustavat valmistajia lisäämään päästöttömien ajoneuvojen tarjontaa. Sen myötä kuluttajien saatavilla on edullisempia päästöttömiä ajoneuvoja ja niiden käytöstä saadaan merkittäviä energiansäästöjä, mikä vähentää tällaisten ajoneuvojen omistamisen kokonaiskustannuksia.

Kolmas erityistavoite on vahvistaa EU:n teollisuuden **teknologista ja innovointiin liittyvää johtoasemaa** kanavoimalla investointeja päästöttömiin teknologioihin. Vaikka autoteollisuus on onnistunut kehittämään ja valmistamaan polttomoottoriajoneuvoihin liittyviä edistyneitä teknologioita ja markkinoimaan niitä maailmanlaajuisesti, alalla on kanavoitava yhä enemmän investointeja päästöttömiin teknologioihin, jotta se voi tulla johtavaksi toimijaksi maailmanlaajuisessa siirtymisessä päästöttömään liikkumiseen.

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

Tämä aloite liittyy läheisesti 55-valmiuspaketin yhteydessä hyväksytyihin ehdotuksiin.

Hiilidioksidipäästönormit auttavat jäsenvaltioita saavuttamaan taakanjakoasetuksen mukaiset tavoitteensa, koska normeilla varmistetaan tieliikenteen päästöjen väheneminen. Ne edistävät energiatehokkuustavoitteen saavuttamista kannustamalla ajoneuvojen sähköistämiseen ja uusiutuvia energialähteitä koskevan tavoitteen saavuttamista tarjoamalla täydentävän reitin uusiutuvan energian käytölle. Ehdotus on myös linjassa Euroopan tulevaisuutta käsittelevän konferenssin ehdotusten kanssa, erityisesti ilmastomuutosta, energiaa ja liikennettä koskevien ehdotusten 3 ja 4 kanssa, joissa korostetaan tarvetta vähentää riippuvuutta öljystä ja kaasusta ja edistää sähköajoneuvojen käyttöä sekä investointeja tarvittavaan latausinfrastruktuuriin.

Hiilidioksidipäästönormit sekä rakennuksiin ja tieliikenteeseen sovellettava päästökauppa täydentävät vahvasti toisiaan. Hiilidioksidipäästönormeilla katetaan polttoainetehokkaampien ja päästöttömien ajoneuvojen tarjonta ja asetetaan ajoneuvojen valmistajille vaatimuksia uutta

ajoneuvokantaa varten. Päästökauppajärjestelmän laajentaminen koskee koko ajoneuvokannan polttoaineen käyttöä. Se voisi lisätä sekä polttoainetehokkaampien että päästöttömien ajoneuvojen kysyntää, mikä auttaisi ajoneuvojen valmistajia saavuttamaan hiilidioksiditehokkuustavoitteet.

Hiilidioksidipäästönormit, joiden kautta markkinoille toimitetaan uusia päästöttömiä ajoneuvoja, täydentävät myös uusiutuvia energialähteitä koskevaa direktiiviä, jolla kannustetaan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönottoon ajoneuvokannan polttomoottoriajoneuvoissa.

Myös hiilidioksidipäästönormien ja vahvistetun päästökauppajärjestelmän sekä uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin välillä on synergioita. Päästökauppajärjestelmä ja uusiutuvia energialähteitä koskeva direktiivi edistävät sähköntuotannon hiilestä irrottamista siten, että päästöttömissä ajoneuvoissa, joiden käyttöön hiilidioksidipäästönormeilla kannustetaan, käytettävän energian tuotannossa siirrytään asteittain uusiutuviin energialähteisiin, jolloin saavutetaan hiilineutraalius koko polttoaineketjun osalta.

Synergioita on myös päästöihin liittyvää Euro 7 -tyyppihyväksyntää koskevan ehdotuksen kanssa, jolla varmistetaan, että kaikki ajoneuvot ovat niin puhtaita kuin on teknisesti ja taloudellisesti mahdollista. Tämä on erityisen tärkeää, koska myös päästöttömien ajoneuvojen renkaista irtoaa mikromuovia ja jarrujärjestelmistä hiukkasia. Tällaisia muita kuin pakokaasupäästöjä ehdotetaan säänneltäväksi Euro 7 -tyyppihyväksynnällä.

Hiilidioksidipäästönormeilla varmistetaan päästöttömien ajoneuvojen tarjonta, mutta **vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetus** on tarpeellinen täydentävä väline infrastruktuurin käyttöönottoon liittyvän markkinaasteen poistamiseksi.

Energiaverotus, lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin tehtävät investoinnit, uusi hiilen hinnoittelu ja ajan tasalle saatetut hiilidioksidipäästönormit muodostavat yhdessä tasapainoisen ja kustannustehokkaan lähestymistavan tieliikenteen päästöjen vähentämiseen, markkinaasteiden poistamiseen sekä markkinoiden puutteiden korjaamiseen ja antavat sijoittajille varmuuden investoida päästöttömään teknologiaan.

• **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tämä ehdotus on yhdenmukainen kaikkien EU:n toimien ja politiikkojen kanssa. Sillä autetaan EU:ta saavuttamaan vuoden 2030 kunnianhimoisempi tavoite ja toteuttamaan onnistunut ja oikeudenmukainen siirtymä kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä, kuten Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa komission tiedonannossa todetaan.

Tällä ehdotuksella, 55-valmiuspakettiin kuuluvalla ehdotuksella, Next Generation EU -välineellä, REPowerEU-suunnitelmalla ja vuodet 2021–2027 kattavalla monivuotisella rahoituskehyksellä autetaan saavuttamaan Euroopan tavoitteleva vihreä siirtymä ja digitaalinen muutos. Näiden politiikkatoimien yhdistäminen nopeuttaa siirtymistä puhtaaseen ja kestäväan talouteen yhdistämällä ilmastotoimet talouskasvuun. Aloite on yhdenmukainen myös puhdasta kiertotaloutta ja kestävää ja älykästä liikkumista koskevien unionin politiikkatoimien sekä saasteettomuustoimintasuunnitelman¹ tavoitteiden kanssa. Aloite edistää puhdasta ilmaa koskevien tavoitteiden saavuttamista, mukaan lukien ilmanlaatudirektiivien ehdotetun tarkistuksen² mukaiset tiukemmat ilmanlaatumormit, sillä päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönoton nopeuttaminen johtaa

¹ COM(2021) 400 final

² COM(2022) 542 final

ilmansaasteiden vähentymiseen, mistä koituu sivuhyötyjä myös vesien ja maaperän kunnolle ilmansaastelaskeuman aiheuttaman pilaantumisen vähentyessä.

Kuten tiedonannossa ”**Vuoden 2020 uuden teollisuusstrategian päivittäminen: vahvemmat sisämarkkinat Euroopan elpymistä varten**”³ ilmoitettiin, komissio aikoo yhteistyössä viranomaisten, sidosryhmien ja työmarkkinaosapuolten kanssa kartoittaa ne vihreän ja digitaalisen siirtymän polut, jotka tukevat päästöttömien ajoneuvojen valmistuksen laajentamista, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin nopeaa käyttöönottoa ja niihin liittyvää työntekijöiden täydennys- ja uudelleenkoulutusta. Vihreän kehityksen teollisuussuunnitelma⁴ parantaa Euroopan nettonollateollisuuden kilpailukykyä ja tukee nopeaa siirtymistä ilmastoneutraaliuteen. Suunnitelman tavoitteena on tarjota suotuisampi ympäristö sellaisen nettonollateknologian ja sellaisten nettonollatuotteiden tuotantokapasiteetin lisäämiselle EU:ssa, joita tarvitaan Euroopan kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Aloite on myös yhdenmukainen EU:n tutkimus- ja innovaatiopolitiikan kanssa. Päästöttömien teknologioiden kehittämistä tuetaan myös EU:n tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelman ja erityisesti Horisontti Eurooppa -kumppanuuksien puitteissa.

Aloite on yhdenmukainen päästöttömille tai vähäpäästöisille ajoneuvoille ja puhtaalle liikenteelle myönnettävän EU:n rahoituksen kanssa. Koheesiorahastosta, Euroopan aluekehitysrahastosta ja oikeudenmukaisen siirtymän rahastosta myönnetään 8,2 miljardia euroa puhtaaseen kaupunkiliikenneinfrastruktuuriin, 5,1 miljardia euroa puhtaaseen kaupunkiliikenteen liikkuvaan kalustoon, 1,1 miljardia euroa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriin, 408 miljoonaa euroa kaupunkiliikenteen digitalisointiin (kasvihuonekaasupäästöt) ja 141 miljoonaa euroa maantieliikenteen digitalisointiin (kasvihuonekaasupäästöt). Lisäksi elpymis- ja palautumistukivälineestä myönnetään tukea 7,7 miljardia euroa puhtaaseen kaupunkiliikenneinfrastruktuuriin, 5,4 miljardia euroa puhtaaseen kaupunkiliikenteen liikkuvaan kalustoon, 60 miljoonaa euroa liikenteen digitalisointiin, kun sillä pyritään osittain vähentämään kaupunkiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, 380 miljoonaa euroa liikenteen digitalisointiin, kun sillä pyritään osittain vähentämään tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, ja 7,6 miljardia euroa päästöttömiin tai vähäpäästöisiin ajoneuvoihin.

Asetus ulkomaisista tuista tuli voimaan 12. tammikuuta 2023. Näillä uusilla säännöillä puututaan ulkomaisten tukien aiheuttamiin vääristymiin ja niiden avulla EU voi pysyä avoimena kaupalle ja investoinneille ja varmistaa samalla tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille sisämarkkinoilla toimiville yrityksille.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 192 artikla. SEUT-sopimuksen 191 artiklan ja 192 artiklan 1 kohdan mukaisesti Euroopan unioni edistää muun muassa seuraavien tavoitteiden saavuttamista: ympäristön laadun säilyttäminen, suojelu ja parantaminen, sellaisten toimenpiteiden edistäminen kansainvälisellä tasolla, joilla puututaan alueellisiin tai maailmanlaajuisiin

³ COM(2020) 350 final

⁴ COM(2023) 62 final

ympäristöongelmiin, ja erityisesti ilmastonmuutoksen torjuminen. Sekä asetus (EU) 2019/1242 että asetus (EU) 2018/956 perustuivat SEUT-sopimuksen 192 artiklaan.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Ilmastonmuutos on valtioiden rajat ylittävä ongelma, jota ei voida ratkaista yksin kansallisella tai paikallisella toiminnalla. Ilmastotoimia on koordinoitava EU:n ja mikäli mahdollista maailmanlaajuisella tasolla. EU:n toimet ovat perusteltuja Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen nojalla. Euroopan unioni on vuodesta 1992 alkaen pyrkinyt kehittämään yhteisiä ratkaisuja ja edistämään maailmanlaajuisia toimia ilmastonmuutoksen torjumiseksi. EU:n tason toimet ovat ennen kaikkea kustannustehokas tapa saavuttaa vuodeksi 2030 asetetut ja pidemmän aikavälin päästövähennystavoitteet ja samalla varmistaa oikeudenmukaisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen. SEUT-sopimuksen 191–193 artiklassa vahvistetaan ja määritetään EU:n toimivalta ilmastonmuutoksen alalla.

Tehokkaammat EU:n toimet ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että tieliikenneala tukee riittävästi vuoden 2030 päästövähennystavoitteen sekä vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista.

Vaikka kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason aloitteilla voidaan luoda synergioita, ne eivät yksin riitä, varsinkin kun otetaan huomioon maanteiden tavaraliikenteen kansainvälinen ulottuvuus. Ilman koordinoituja EU:n toimia kansallisten järjestelmien moninaisuus sekä erilaiset tavoitetasot ja suunnitteluparametrit voivat johtaa sisämarkkinoiden pirstoutumiseen. Yksittäiset jäsenvaltiot muodostaisivat myös liian pienet markkinat, jotka eivät voisi edistää koko alan muutosta tai luoda mittakaavaetuja.

- **Suhteellisuusperiaate**

Tällä ehdotuksella tarkistetaan raskaiden hyötyajoneuvojen nykyisiä hiilidioksidipäästönormeja ilmastolaissa asetettujen ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska siinä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen niiden unionin tavoitteiden saavuttamiseksi, jotka koskevat kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä kustannustehokkaalla tavalla samalla kun varmistetaan oikeudenmukaisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen. Ehdotuksen tuottamat hyödyt ovat suuremmat kuin siihen liittyvät ennakoituvat lisäkustannukset.

- **Toimintatavan valinta**

Ehdotuksella muutetaan asetusta (EU) 2019/1242, minkä vuoksi asetus on ainoa asianmukainen sääntelytapa.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskeva asetus (EU) 2019/1242 hyväksyttiin ja se tuli voimaan vuonna 2019. Siinä asetetaan uudet sitovat hiilidioksiditavoitteet, joita sovelletaan vuodesta 2025 alkaen. Tässä vaiheessa ei ole mahdollista arvioida näiden säännösten soveltamisen tehokkuutta.

Tarkistus on kuitenkin tarpeen, jotta asetus saatettaisiin vastaamaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteita ja eurooppalaisen ilmastolain mukaisia tiukennettuja päästövähennystavoitteita. Kyseisistä muutoksista tehtiin vaikutustenarviointi.

- **Sidosryhmien kuulemiset**

Kerätäkseen näyttöä ja parantaakseen prosessin läpinäkyvyyttä komissio järjesti julkisen kuulemisen 20. joulukuuta 2021 ja 14. maaliskuuta 2022 välisenä aikana. Yksityiskohtainen tiivistelmä ja kuulemisen tulokset esitetään tätä ehdotusta koskevan vaikutustenarvioinnin liitteessä 2. Erityisesti komissio pyysi palautetta seuraavilta sidosryhmiltä: jäsenvaltiot (kansalliset ja alueelliset viranomaiset), ajoneuvojen valmistajat, komponenttien ja materiaalien toimittajat, ajoneuvojen ostajat (yksityiset henkilöt, yritykset, liikennöintiyritykset), energiantoimittajat, ympäristö-, liikenne- ja kuluttajajärjestöt, työmarkkinaosapuolet, tutkimus- ja tiedeyhteisö.

Julkisen kuulemisen lisäksi palautetta kerättiin myös seuraavilla tavoilla: i) tapaamiset asiaankuuluvien toimialajärjestöjen, ajoneuvonvalmistajien, komponenttien ja materiaalien toimittajien, liikenteenharjoittajien ja kansalaisjärjestöjen kanssa; ii) sidosryhmien ja jäsenvaltioiden viranomaisten toimittamat kannanotot. Pääkohdat voidaan tiivistää seuraavasti:

Suurin osa vastaajista kannatti tavoitetta vähentää uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä kustannustehokkaalla tavalla, joka on linjassa päästöjen vähentämistä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä koskevan yleisen ilmastotavoitteen ja vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa.

Suurin osa vastaajista kannatti myös kahta muuta tavoitetta (EU:n energiankulutuksen vähentäminen ja tuontiriippuvuuden vähentäminen fossiilisista polttoaineista sekä teknisen ja teollisen johtoaseman vahvistaminen ja työllisyyden edistäminen raskaiden hyötyajoneuvojen EU:n arvoketjussa), mutta vähäisemmässä määrin.

Soveltamisalan osalta kaikissa sidosryhmien edustajien ryhmissä suurin osa vastaajista kannatti uusien tavoitteiden asettamista yli 7,5 tonnin kuorma-autoille sekä kaupunki- ja kaukoliikenteen linja-autoille.

Kuulemisessa ilmaistiin yleinen tuki tavoitetasojen nostamiselle sekä pitkällä että lyhyellä aikavälillä. Ympäristöalan kansalaisjärjestöt ja päästöttömien ajoneuvojen valmistajat kehottivat asettamaan mahdollisimman kunnianhimoiset tavoitteet, kun taas ajoneuvojen valmistajat, liikenteenharjoittajat, komponenttien toimittajat ja polttoaineiden toimittajat kannattivat vähemmän kunnianhimoisia tavoitteita. Kaikki sidosryhmät pitivät tärkeänä normien asettamista perävaunuille ja puoliperävaunuille, lukuun ottamatta puolta liikenteenharjoittajista, jotka esittivät eriäviä mielipiteitä. Eriäviä näkemyksiä saatiin myös mahdollisuudesta ottaa käyttöön mekanismi, jolla uusiutuvat ja vähähiiliset polttoaineet otetaan huomioon arvioitaessa hiilidioksidipäästötavoitteiden noudattamista.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristöön liittyvien vaikutusten määrällisen arvioinnin osalta vaikutustenarviointi perustuu useisiin PRIMES-mallilla kehitettyihin skenaarioihin. Arviointia täydennettiin muilla mallinnusvälineillä, kuten E3ME-malleilla sekä JRC:n DIONE-mallilla.

Kasvihuonekaasupäästöjä ja uusien raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannan muita ominaisuuksia koskevat seurantatiedot saatiin jäsenvaltioiden ja valmistajien raportoimista vuotuisista seurantatiedoista, jotka Euroopan ympäristökeskus (EYK) on kerännyt asetuksen (EU) 2018/956 nojalla.

Lisätietoja kerättiin ulkoisten toimeksisaajien kanssa tehdyillä palvelusopimuksilla.

• Vaikutustenarviointi

Vaikutustenarviointi perustuu yhdenmukaiseen mallintamisskenaarioihin, joissa otetaan huomioon eri poliittisten välineiden vuorovaikutus talouden toimijoiden kanssa, jotta voidaan varmistaa täydentävyys, johdonmukaisuus ja vaikuttavuus vuosien 2030 ja 2050 ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Näissä skenaarioissa otetaan huomioon osana 55-valmiuspakettia heinäkuussa 2021 ehdotetut toimintapolitiikat ja tuorempi REPowerEU-suunnitelma sekä ehdotetut uudet Euro 7 -normit.

Tähän ehdotukseen liitetty vaikutustenarviointi on valmisteltu ja laadittu noudattaen sovellettavia parempaa sääntelyä koskevia ohjeita. Sääntelyntarkastelulautakunta antoi kielteisen lausunnon 16. syyskuuta 2022. Lautakunta antoi uudelleen toimitetusta vaikutustenarvioinnista 6. joulukuuta 2022 myönteisen lausunnon, joka sisältää varauksia.

Lautakunnan suosittelemat parannukset on sisällytetty lopulliseen versioon.

Tämä koskee erityisesti seuraavia pääkohtia:

- Jäljellä olevan hiilidioksidipäästöjen vähentämistarpeen, johon aloitteella pyritään puuttumaan, määrittäminen
- Perustason tarkempi kuvaus
- Lisätiedot tarkoituksenmukaisimpien vaihtoehtojen yhdistelmien kokonaiskustannuksista ja hyödyistä sekä niiden oikeasuhteisuudesta
- Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon selventäminen
- Keskeisten teknologioiden ja niitä tukevien infrastruktuurien mahdollisesta vajaakäytöstä aiheutuvien rajoitteiden ja riskien tarkastelu, mukaan lukien tuloksiin vaikuttavien epävarmuustekijöiden lisäanalyysi
- Raskaiden hyötyajoneuvojen alan kansainvälisen kilpailukykyyn jatkotarkastelu.

Toimintapoliittiset vaihtoehdot

Vaikutustenarvioinnissa analysoitiin aihealueittain ryhmiteltyjä toimintavaihtoehtoja, joilla on määrä ratkaista havaitut ongelmat ja saavuttaa poliittiset tavoitteet.

- 1) Uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästötavoitteet (soveltamisala, tasot, ajoitus, toimintatavat):

Tavoitetasojen osalta tarkastellut vaihtoehdot kattavat kolme kehityspolkua vuoteen 2040 asti ja heijastavat tavoitetta vähentää tieliikenteen päästöjä 90 prosentilla vuoteen 2050.

Parhaaksi arvioitu vaihtoehto vuoden 2030 tiukemman tavoitetason ja vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen edistämiseksi on vahvistaa merkittävästi EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia hiilidioksidipäästötavoitteita uusien raskaiden hyötyajoneuvojen osalta vuodesta 2030 alkaen ja laajentaa niiden soveltamisalaa. Tämä antaa tarvittavaa ohjausta päästöttömien ajoneuvojen tarjonnan lisäämiseksi, tarjoaa hyötyjä ajoneuvojen käyttäjille ja edistää innovointia ja teknologista johtoasemaa samalla kun rajoitetaan valmistajille aiheutuvien kustannusten nousua. Raskaita hyötyajoneuvoja koskevat normit auttavat myös vähentämään ilman epäpuhtauksia.

Mitä tulee tavoitteiden tiukentamisen ajoitukseen, parhaaksi arvioitu vaihtoehto on säilyttää sääntelyyn perustuva lähestymistapa, jossa tavoitteita tiukennetaan viiden vuoden jaksoissa, jotta voidaan ottaa huomioon autoalan kehityssykli.

Liikapäästömaksuista mahdollisesti saatavat tulot olisivat edelleen osa EU:n yleistä talousarviota. Muut tarkastellut vaihtoehdot lisäisivät merkittävästi hallinnollista raskautusta eivätkä hyödyttäisi suoraan autoteollisuuden siirtymää.

EU:hun sijoittautuneille ja EU:n ulkopuolisille pienvalmistajille voitaisiin myöntää poikkeustavoite.

2) Päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin liittyvät erityiset kannustimet:

Päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin liittyvien kannustinmekanismien osalta tarkasteltiin erilaisia vaihtoehtoja sekä mekanismin tyyppin että sen piiriin kuuluvien ajoneuvojen osalta. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on poistaa päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kannustinjärjestelmä vuodesta 2030 alkaen, sillä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen markkinoille saattamista ohjaavat kyseisestä päivästä alkaen sovellettavat tiukemmat hiilidioksiditavoitteet. Tämä myös yksinkertaistaisi lainsäädäntöä ja vähentäisi riskiä sen vaikuttavuuden heikentymisestä.

3) Mekanismi, jolla otetaan huomioon uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden mahdollinen osuus arvioitaessa tavoitteiden noudattamista.

Tässä yhteydessä tarkasteltiin kahta vaihtoehtoa: hiilikorjauskerrointa ja hyvitysjärjestelmää. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto ei kuitenkaan sisällä tällaista mekanismia, koska se ei olisi kustannustehokasta valmistajien, liikenteenharjoittajien eikä yhteiskunnan kannalta ja koska se hämärtäisi eri toimijoiden vastuuta tavoitteiden saavuttamisesta, heikentäisi tehokkuutta ja lisäisi hallinnollista taakkaa ja monimutkaisuutta. Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä edistetään tarkistamalla uusiutuvia energialähteitä koskevaa direktiiviä, EU:n päästökauppajärjestelmää ja energiaverodirektiivejä.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Sääntelyn parantamista koskevan komission sitoumuksen mukaisesti ehdotus on laadittu osallistavasti ja avoimessa ja jatkuvassa yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

Nykyiseen asetukseen verrattuna ehdotuksen ei odoteta lisäävän yrityksille ja kansalaisille aiheutuvia hallinnollisia kustannuksia. Lisäksi yksinkertaistamisen edistämiseksi ehdotetaan, että yksi voimassa oleva säännös eli päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva bonus-kannustinmekanismi poistetaan käytöstä vuodesta 2030 alkaen ja otetaan käyttöön pieniä valmistajia koskeva poikkeus.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa⁵ tunnustetut periaatteet. Sillä edistetään nimenomaisesti tavoitetta ympäristönsuojelun korkeasta tasosta kestävä kehityksen periaatteen mukaisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjan 37 artiklassa määrätyllä tavalla.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyvien erilaisten tietokokonaisuuksien analysointi ja käsittely ovat olennaisia tekijöitä hiilidioksidipäästönormien täytäntöönpanossa ja noudattamisen valvonnassa. Koska näiden tietoaisteiden analysointiin ja käsittelyyn liittyy merkittäviä oikeusvaikutuksia, on pyrittävä varmistamaan tällaisten toimien oikeellisuus ja luotettavuus. Komissiossa ja Euroopan ympäristökeskuksessa tarvittaisiin

⁵ EUVL C 326, 26.10.2012, s. 391.

lisäresursseja. Talousarviovaikutusten yksityiskohtainen erittely esitetään lainsäädäntöesitykseen liittyvässä rahoitus selvityksessä.

5. LISÄTIEDOT

• Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Asetuksen (EU) 2019/1242 täytäntöönpanon seuraamiseksi on jo käytössä vakiintunut järjestelmä. Jäsenvaltiot ja valmistajat raportoivat komissiolle vuosittain tiedot ensirekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineenkulutuksesta.

Komissio julkaisee Euroopan ympäristökeskuksen tuella vuosittain edellisen raportointikauden seurantatiedot, joihin sisältyvät valmistajakohtaiset tiedot suoriutumisesta mitattuna suhteessa hiilidioksidipäästötavoitteisiin tai kehityspolkuun. Lainsäädäntö perustuu jatkossakin tähän vakiintuneeseen seurantaa ja vaatimusten mukaisuuden valvontaa koskevaan kehykseen.

• Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

Ehdotuksen 1 artiklan 1 kohta: Muutos 1 artiklaan – Kohde ja tavoitteet

Asetuksen 1 artiklaa muutetaan sen selventämiseksi, että ehdotuksessa säädetään myös uusien raskaiden hyötyajoneuvojen tiettyjen tietojen seurantaa ja raportointia koskevista vaatimuksista.

Ehdotuksen 1 artiklan 2 kohta: Muutos 2 artiklaan – Soveltamisala

Asetuksen 2 artiklaa muutetaan asetuksen soveltamisalan laajentamiseksi vastaamaan asetuksen 2018/956 laajempaa soveltamisalaa niin, että soveltamisalaan sisältyvät myös perävaunut, kaupunki- ja kaukoliikenteen linja-autot ja muuntotyypiset kuorma-autot. Viittaukset direktiiviin 2007/46/EY⁶ (tyyppihyväksyntää koskeva puitteiden direktiivi), joka kumottiin 1. syyskuuta 2020 alkaen, korvataan viittauksilla tyyppihyväksyntää koskevaan asetukseen (EU) 2018/858⁷, jota on sovellettu kyseisestä päivästä alkaen. Hiilidioksidipäästötavoitteita ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu väestönsuojelun, palolaitosten ja yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien käyttöön.

Ehdotuksen 1 artiklan 3 kohta: Muutos 3 artiklaan – Määritelmät

Tiettyjä määritelmiä päivitetään tai lisätään.

Ehdotuksen 1 artiklan 4 kohta: Uusi 3 a ja 3 b artikla

Uusi 3 a artikla lisätään. Siinä vahvistetaan, kuinka paljon unionin uusien raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannan hiilidioksidipäästöjä vähennetään tiettyinä vuosina, ja määritellään, miten nämä tavoitteet jaetaan raskaiden hyötyajoneuvojen alaryhmille.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle.

⁷ 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.

Siinä selvennetään myös, että tavoitteita ei sovelleta erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, maastoajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitettuihin maastoajoneuvoihin eikä työajoneuvoihin, kuten ajoneuvonostureihin tai maa- ja metsätalousajoneuvoihin.

Uudessa 3 b artiklassa asetetaan unionin uusien perävaunujen ajoneuvokantaan liittyviä hiilidioksidipäästövaatimuksia sekä kaupunkiliikenteen linja-autojen nollapäästötavoitteet. Tätä nollapäästötavoitetta ei sovelleta alueelliseen henkilöliikenteeseen ja kaukoliikenteeseen käytettäviin linja-autoihin, joihin sovelletaan ainoastaan 3 a artiklassa asetettuja hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita.

Ehdotuksen 1 artiklan 6 kohta: Muutos 5 artiklaan – Nolla- ja vähäpäästöiset raskaat hyötyajoneuvot

Asetuksen 5 artiklaa muutetaan niin, että nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kannustinjärjestelmä lakkautetaan vuonna 2029.

Ehdotuksen 1 artiklan 7 kohta: Muutos 6 artiklaan – Valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteet

Asetuksen 6 artiklaa muutetaan siten, että perävaunuihin liittyvät hiilidioksidipäästöt ja päästöttömiä linja-autoja koskeva tavoite sisällytetään valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteeseen.

Ehdotuksen 1 artiklan 8 kohta: Uusi 6 a artikla – Ajoneuvojen siirtäminen valmistajien välillä ja uusi 6 b artikla – Poikkeus pienten ajoneuvomäärien valmistajille

Uusi 6 a artikla lisätään. Siinä annetaan valmistajille mahdollisuus siirtää tietyin edellytyksin yksittäisiä ajoneuvoja keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskemiseksi.

Uusi 6 b artikla lisätään. Siinä annetaan mahdollisuus vapauttaa hiilidioksidipäästötavoitteista valmistajat, jotka vastaavat alle 100 uuden raskaan hyötyajoneuvon rekisteröinnistä EU:ssa.

Ehdotuksen 1 artiklan 9 kohta: Muutos 7 artiklaan – Päästöhyvitykset ja päästövelat

Asetuksen 7 artiklaa muutetaan siten, että valmistajat voivat ottaa huomioon päästöhyvitykset tai päästövelat myös vuoden 2029 raportointikauden jälkeen. Vuodet 2030–2040 kattavalle raportointikaudelle määritetään myös hiilidioksidipäästövähennysten kehityspolku.

Ehdotuksen 1 artiklan 10 kohta: Uusi 7 a artikla – Ajoneuvojen osoittaminen valmistajalle ja uusi 7 b artikla – M-luokan ajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskeminen

Uusi 7 a artikla lisätään ja siinä vahvistetaan, miten rekisteröidyt ajoneuvot osoitetaan valmistajalle vaatimustenmukaisuuden arviointia varten. Uusi 7 b artikla lisätään ja siinä vahvistetaan, miten M-luokan ajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt lasketaan, jos ensimmäisen vaiheen ajoneuvon valmistaja ei ole valmistuneen ajoneuvon valmistaja.

Ehdotuksen 1 artiklan 12 kohta: Muutos 9 artiklaan – Seurantatietojen tarkastaminen

Asetuksen 9 artiklaa muutetaan siten, että se kattaa useampia tapauksia, joissa tyyppihyväksyntäviranomaisten ja valmistajien on ilmoitettava komissiolle kaikista ilmoitettuihin tietoihin liittyvistä poikkeamista.

Ehdotuksen 1 artiklan 13 kohta: Muutos 10 artiklaan – CO₂-vertailupäästöjen arviointi

Asetuksen 10 artiklaa muutetaan siten, että se kattaa laajennettuun soveltamisalaan lisättyjen ajoneuvojen alaryhmien CO₂-vertailupäästöjen arvioinnin.

Ehdotuksen 1 artiklan 14 kohta: Muutos 11 artiklaan – Tietojen julkaiseminen ja valmistajien onnistuminen tavoitteiden täyttämässä

Uusi kohta lisätään, jotta komissio voi täydentää samassa artiklassa tarkoitettuja täytäntöönpanosäädöksiä, kun vertailupäästöjä on mukautettava hiilidioksidipäästöjen määrittämisessä käytettyyn menettelyyn tehtyjen muutosten vuoksi.

Ehdotuksen 1 artiklan 15 kohta: Muutos 13 artiklaan – Raskaiden hyötyajoneuvojen käytönaikaisten hiilidioksidipäästöjen tarkastaminen

Asetuksen 13 artiklan 3 kohtaan lisätään virke, jossa asetetaan vastuussa olevalle tyyppihyväksyntäviranomaiselle velvoite antaa oikaistut tiedot sisältävä oikaisuilmoitus ja toimittaa kyseinen ilmoitus komissiolle ja asianomaisille osapuolille, jos tyyppihyväksyntäasiakirjojen tietoja ei voida oikaista asetuksen (EU) 2018/858 nojalla.

Ehdotuksen 1 artiklan 16 kohta: Uusi 13 a – 13 f artikla

Uudella 13 a – 13 f artiklalla muutettuun asetukseen (EU) 2019/1242 sisällytetään asetuksen (EU) 2018/956 4–9 artikla.

Uusi 13 a artikla – Jäsenvaltioiden suorittama seuranta ja raportointi

Lisätään uusi 13 a artikla, joka vastaa suurelta osin asetuksen (EU) 2018/956 4 artiklaa ja jossa asetetaan jäsenvaltioille velvoite seurata ja raportoida tiettyjä tietoja uusista raskaista hyötyajoneuvoista.

Uusi 13 b artikla – Valmistajien tai muiden tahojen suorittama seuranta ja raportointi

Lisätään uusi 13 b artikla, joka vastaa suurelta osin asetuksen (EU) 2018/956 5 artiklaa ja jossa asetetaan valmistajille tai muille tahoille velvoite seurata ja raportoida tiettyjä tietoja uusista raskaista hyötyajoneuvoista. Artiklaan lisätään uusi kohta, jossa selvennetään valmistajien ja muiden raskaan hyötyajoneuvon määrittämisestä vastaavien tahojen velvoitteita.

Uusi 13 c artikla – Keskusrekisteri

Lisätään uusi 13 c artikla, joka vastaa suurelta osin asetuksen (EU) 2018/956 6 artiklaa ja jossa asetetaan komissiolle velvoite ylläpitää ja päivittää keskusrekisteriä.

Uusi 13 d artikla – Ajonaikainen varmentava testi

Lisätään uusi 13 d artikla, joka vastaa suurelta osin asetuksen (EU) 2018/956 7 artiklaa ja jossa asetetaan komissiolle velvoite seurata ajonaikaisten varmentavien testien tuloksia asetuksen (EU) 2018/956 7 artiklan mukaisesti.

Uusi 13 e artikla – Tietojen laatu

Lisätään uusi 13 e artikla, joka vastaa suurelta osin asetuksen (EU) 2018/956 8 artiklaa ja jossa asetetaan komissiolle, toimivaltaisille viranomaisille ja valmistajille velvoite varmistaa tietojen laatu komission antaman täytäntöönpanosäädöksen perusteella.

Uusi 13 f artikla – Hallinnolliset sakot

Lisätään hallinnollisia sakkoja koskeva uusi 13 f artikla, joka vastaa asetuksen (EU) 2018/956 9 artiklaa.

Ehdotuksen 1 artiklan 17 kohta: Muutos 14 artiklaan – Liitteiden muuttaminen

Asetuksen 14 artiklassa määritetään komissiolle siirretty valta antaa delegoituja säädöksiä liitteiden teknisten osien muuttamiseksi. Siinä yhdistetään asetuksissa (EU) 2018/956 ja 2019/1242 aiemmin annetut valtuutukset ja lisätään uusia valtuutuksia, jotka ovat tarpeellisia ehdotetun asetuksen laajennetun soveltamisalan vuoksi.

Ehdotuksen 1 artiklan 18 kohta: Muutos 15 artiklaan – Uudelleentarkastelu ja kertomus

Asetuksen 15 artiklassa ehdotetaan ehdotetun asetuksen tarkistamista vuonna 2028.

Ehdotuksen 1 artiklan 19 kohta: Muutos 17 artiklaan – Siirretyn säädösvallan käyttäminen

Artiklan 2, 3 ja 6 kohtaa päivitetään lisäämällä niihin viittaukset valtuutuksiin, jotka sisältyvät uusiin artikloihin, joilla asetukseen sisällytetään aiempi seuranta- ja raportointiasetus (EU) 2018/956.

Ehdotuksen 2 artiklassa kumotaan asetus (EU) 2018/956.

Ehdotuksen 3 artiklassa säädetään tämän asetuksen voimaantulosta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Ilmastoon ja ympäristöön liittyviin haasteisiin vastaaminen ja ilmastomuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) nojalla joulukuussa 2015 tehdyn Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttaminen ovat keskeisellä sijalla komission 11 päivänä joulukuuta 2019 hyväksymässä tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta³. Covid-19-pandemian erittäin vakavat vaikutukset unionin kansalaisten terveyteen ja taloudelliseen hyvinvointiin ovat entisestään lisänneet Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tarpeellisuutta ja arvoa.
- (2) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa kootaan yhteen kattava joukko toisiaan vahvistavia toimenpiteitä ja aloitteita, joilla pyritään saavuttamaan ilmastoneutraalius unionissa vuoteen 2050 mennessä, ja esitetään uusi kasvustrategia, jonka tavoitteena on tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jolla on nykyaikainen, resurssitehokas ja kilpailukykyinen talous ja jossa kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Tavoitteena on myös suojella, hoitaa ja lisätä EU:n luonnonpääomaa sekä suojella kansalaisten terveyttä ja hyvinvointia ympäristöön liittyviltä riskeiltä ja ympäristövaikutuksilta. Tämä siirtymä vaikuttaa eri tavalla

¹ EUVL C [...], [...], s. [...].

² EUVL C [...], [...], s. [...].

³ Komission 11 päivänä joulukuuta 2019 antama tiedonanto ”Euroopan vihreän kehityksen ohjelma”, COM(2019) 640 final.

naisiin ja miehiin, ja sillä on erityinen vaikutus joihinkin heikommassa asemassa oleviin ryhmiin, kuten ikääntyneisiin, vammaisiin sekä rodulliseen tai etniseen vähemmistöön kuuluviin henkilöihin. Siksi on varmistettava, että siirtymä on oikeudenmukainen ja osallistava ja että ketään ei jätetä jälkeen.

- (3) Unioni sitoutui päivitetystä kansallisesti määritellyssä panoksessaan, joka toimitettiin UNFCCC:n sihteeristölle 17 päivänä joulukuuta 2020, vähentämään kasvihuonekaasujen nettopäästöjä unionissa koko talouden laajuisesti vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä.
- (4) Unioni on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/1119⁴ kirjannut lainsäädäntöön tavoitteen siitä, että koko talous saadaan ilmastoneutraaliksi vuoteen 2050 mennessä. Kyseisessä asetuksessa vahvistetaan myös unionin sisäinen sitoumus vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä.
- (5) Kaikkien talouden alojen, myös tieliikenteen, odotetaan edistävän näiden päästövähennysten saavuttamista.
- (6) Vuoden 2030 kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite pyritään toteuttamaan Euroopan komission vuonna 2021 hyväksymällä 55-valmiuspaketilla. Se kattaa useita politiikan aloja. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242⁵ tarkistaminen on paketin keskeinen osa.
- (7) REPowerEU-tiedonannossa⁶ hahmoteltiin suunnitelma, jonka mukaan unioni olisi riippumaton Venäjän fossiilisista polttoaineista hyvissä ajoin ennen kuluvan vuosikymmenen loppua. Tiedonannossa korostetaan muun muassa, että on tärkeää lisätä edelleen tehokkuutta ja vähentää fossiilisten polttoaineiden kulutusta liikenteessä, jossa sähköistäminen voidaan yhdistää fossiilittoman vedyn käyttöön fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi.
- (8) Asetuksessa (EU) 2019/1242 raskaille hyötyajoneuvoille asetettuja vähennysvaatimuksia on tiukennettava energiatehokkuus etusijalle -periaatteen mukaisesti, jotta voidaan edistää kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämistä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi on määriteltävä selkeä etenemissuunnitelma lisävähennyksille vuoden 2030 jälkeen, jotta voidaan edistää vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista.
- (9) Tiukennetuilla hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimuksilla olisi kannustettava lisäämään päästöttömien ajoneuvojen osuutta unionin markkinoilla ja tarjottava samalla hyötyjä kuluttajille ja kansalaisille paremman ilmanlaadun ja energiansäästöjen muodossa sekä varmistettava, että voidaan ylläpitää innovointia autoteollisuuden arvoketjussa. Päästöttömiin ajoneuvoihin kuuluvat tällä hetkellä

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1242, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU) 2018/956 sekä neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 202).

⁶ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – REPowerEU-suunnitelma (COM(2022)230 final, 18.5.2022).

akkukäyttöiset sähköajoneuvot, polttokennoajoneuvot ja muut vetykäyttöiset ajoneuvot, ja teknologisia innovaatioita on kehitteillä.

- (10) Tätä taustaa vasten uusille raskaille hyötyajoneuvoille olisi asetettava uudet tiukennetut hiilidioksidin päästövähennystavoitteet vuodesta 2030 alkaen. Kyseiset tavoitteet olisi asetettava tasolle, joka antaa vahvan signaalin, jotta voidaan nopeuttaa päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa unionin markkinoilla ja edistää päästöttömiin teknologioihin liittyvää innovointia kustannustehokkaalla tavalla.
- (11) Päivitetyt uuden teollisuusstrategian⁷ mukaan on tarkoitus luoda vihreän ja digitaalisen siirtymän polkuja yhdessä teollisuuden, viranomaisten, työmarkkinaosapuolten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tässä yhteydessä liikkumisen ekosysteemille kehitetään siirtymäpolku, jolla tuetaan autoteollisuuden arvoketjun siirtymää. Siirtymäpolussa kiinnitetään erityistä huomiota autoteollisuuden toimitusketjun pieniin ja keskisuuriin yrityksiin ja työmarkkinaosapuolten kuulemiseen, myös jäsenvaltioiden toteuttamien kuulemisten kautta. Lisäksi sitä kehitetään Euroopan osaamisohjelman pohjalta, muun muassa osaamisopimuksen kaltaisilla aloitteilla, jotta yksityinen sektori ja muut sidosryhmät saadaan osallistumaan Euroopan työvoiman uudelleen- ja täydennyskoulutukseen vihreää ja digitaalista siirtymää silmällä pitäen. Siinä tukeudutaan myös osaamisen edistämismekanismiin Lahjakkuuksien hyödyntäminen EU:n alueille –aloitteen puitteissa. Siirtymäpolussa otetaan myös huomioon asianmukaiset Euroopan ja jäsenvaltioiden tason toimet ja kannustimet, joilla edistetään kohtuuhintaisten päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta. Näihin voisi sisältyä esimerkiksi jäsenvaltioiden mahdollisuus tukea mikroyrityksiä hankkimaan päästöttömiä kuorma-autoja ehdotetun sosiaalisen ilmastorahaston kautta.

Vihreän kehityksen teollisuussuunnitelma⁸ parantaa Euroopan nettonollateollisuuden kilpailukykyä ja tukee nopeaa siirtymistä ilmastoneutraaliuteen. Suunnitelman tavoitteena on tarjota suotuisampi ympäristö sellaisen nettonollateknologian ja -tuotteiden tuotantokapasiteetin lisäämiselle EU:ssa, joita tarvitaan Euroopan kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

- (12) EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia tavoitteita on määrä täydentää ottamalla käyttöön tarvittava lataus- ja tankkausinfrastruktuuri vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan komission asetusehdotuksen⁹ mukaisesti.
- (13) Ilmastoneutraaliuden saavuttaminen edellyttää merkittäviä investointeja sähköverkkoihin, muun muassa kapasiteetin, häiriönsietokyvyn ja varastoinnin parantamiseen, sekä lisäyhteyksiä. Raskaiden hyötyajoneuvojen osalta 3 a artiklassa vuodeksi 2030 ehdotetut tavoitetasot tarkoittavat, että päästöttömien ajoneuvojen osuus tieliikenteen kokonaisajoneuvokannasta sekä alan sähkönkulutus pysyvät rajallisena. Tästä syystä myös sähköverkkoon kohdistuva vaikutus pysyy rajallisena.
- (14) Valmistajille olisi annettava riittävästi joustonvaraa ajoneuvokantansa vähittäiseen mukauttamiseen, jotta siirtyminen päästöttömiin ajoneuvoihin voidaan toteuttaa

⁷ Komission tiedonanto ”Vuoden 2020 uuden teollisuusstrategian päivittäminen: vahvemmat sisämarkkinat Euroopan elpymistä varten (COM(2021) 350 final, 5.5.2021).

⁸ COM(2023) 62 final

⁹ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta, (COM(2021) 559 final, 14.7.2021).

kustannustehokkaasti, ja sen vuoksi on aiheellista säilyttää tavoitetasojen tiukentaminen viiden vuoden jaksoissa.

- (15) Kuorma-autokannan heterogeenisen rakenteen vuoksi ei ole täysin mahdollista ennustaa, onko teknologian kehitys riittävän nopeaa varmistamaan, että pakokaasupäästöt poistava teknologia on toteuttamiskelpoinen vaihtoehto kaikkien kapea-alaisten käyttötarkoitusten osalta. Tällaisia käyttötarkoituksia voivat olla esimerkiksi kaukoliikenteen raskaiden hyötyajoneuvojen käyttö tietyillä maantieteellisillä alueilla ja tietyissä sääolosuhteissa tai linja-autojen ja kuorma-autojen käyttö kriittisissä turvallisuustarkoituksissa, joissa ei voida käyttää päästöttömiä pakokaasuteknologioita. Kyseisten ajoneuvojen olisi muodostettava vain rajallinen osuus koko raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannasta. Tämän vuoksi vuoden 2040 tavoitteeseen olisi jätettävä jonkin verran liikkumavaraa tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi.
- (16) Hankintaviranomaisten tai -yksiköiden olisi liitteessä I olevassa 4.2 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaa tai käyttöä koskevia sopimuksia tehdessään otettava huomioon toimitusten häiriönsietokyky, myös tarkastelemalla ohjeita kolmansien maiden tarjoajien ja tavaroiden osallistumisesta EU:n julkisten hankintojen markkinoille (C(2019) 5494 final).
- (17) Koska unionin koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet ovat vuodesta 2030 alkaen aiempaa tiukempia, valmistajien on tarjottava unionin markkinoille huomattavasti lisää päästöttömiä ajoneuvoja. Tässä yhteydessä nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi ei enää palvelisi alkuperäistä tarkoitustaan vaan vaarantaisi mahdollisesti asetuksen (EU) 2019/1242 vaikuttavuuden. Sen vuoksi nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi olisi lakkautettava vuodesta 2030 alkaen.
- (18) Mahdollisuutta osoittaa liikapäästömaksuista saatavat tulot erityiseen rahastoon tai asiaankuuluvaan ohjelmaan on arvioitu asetuksen (EU) 2019/1242 15 artiklan 4 kohdan vaatimusten mukaisesti, ja arvioinnin pohjalta todetaan, että tämä lisäisi merkittävästi hallinnollista rasitetta eikä hyödyttäisi suoraan autoteollisuuden siirtymää. Liikapäästömaksuista saatavia tuloja olisi sen vuoksi pidettävä edelleen unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina asetuksen (EU) 2019/1242 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti.
- (19) Kohdetta olisi laajennettava kattamaan myös seuranta- ja raportointivelvoitteet, jotka sisällytetään asetukseen (EU) 2019/1242 tällä asetuksella.
- (20) Asetusta (EU) 2019/1242 olisi muutettava, jotta sen soveltamisala olisi sama kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/956¹⁰ soveltamisala.
- (21) Ajoneuvojen tyyppihyväksyntälainsäädännön soveltamisalaan kuulumattomien ajoneuvojen, kuten maatalous- ja metsätraktoreiden sekä asevoimien käyttöön suunniteltujen ja rakennettujen ajoneuvojen ja tela-ajoneuvojen, hiilidioksidipäästöjä ei määritellä, minkä vuoksi näiden ajoneuvojen ei tarvitse täyttää tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksiditavoitteita.

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/956, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2018, uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoainekulutuksen seurannasta ja raportoinnista (EUVL L 173, 9.7.2018, s. 1).

Vapaaehtoisesti tyyppihyväksytyt väestönsuojelun, palolaitosten, yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien tai kiireellisen sairaanhoidon käyttöön suunnitellut ja rakennetut tai muunnetut ajoneuvot olisi myös vapautettava velvollisuudesta täyttää tämän asetuksen hiilidioksiditavoitteet, ellei valmistaja pyydä tällaisten ajoneuvojen huomioon ottamista, jotta ei luotaisi kannustinta jättää tekemättä tällaisten ajoneuvojen vapaaehtoinen tyyppihyväksyntä, millä olisi kielteisiä turvallisuus- ja ympäristövaikutuksia.

Jäsenvaltioilla olisi myös oltava oikeus vapauttaa sellaiset ajoneuvot, joita ei ole erityisesti suunniteltu mutta jotka on rekisteröity väestönsuojelun, palolaitosten, yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien, asevoimien tai kiireellisen sairaanhoidon käyttöön, kuten poliisien tai armeijan joukkojen kuljetukseen käytettävät tavalliset linja-autot, vaatimuksesta saavuttaa tavoitteet vahvistamalla, että tällainen vapautus on yleisen edun mukainen.

Tiettyjen tyyppihyväksytyjen ajoneuvoryhmien hiilidioksidipäästöjä ei toistaiseksi määritellä teknisistä syistä, joten kyseisten ajoneuvojen ei tarvitse täyttää tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksiditavoitteita. Tällaisia ajoneuvoja ovat esimerkiksi erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, kuten ajoneuvonosturit, hydraulisten monikäyttölaitteiden kuljetusajoneuvot ja erikoiskuljetusajoneuvot, maastoajoneuvot, kuten tietyt kaivos-, metsä- ja maatalouskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, sekä muut ajoneuvot, joissa on standardista poikkeava akselikonfiguraatio, kuten ajoneuvot, joissa on enemmän kuin neljä akselia tai enemmän kuin kaksi vetävää akselia, enimmäismassaltaan alle 7,5 tonnin pienet linja-autot ja enimmäismassaltaan alle 5 tonnin pienet kuorma-autot.

Työajoneuvot, kuten jäteautot, kippiautot ja betonisekoittimet, olisi edelleen jätettävä huomiotta laskettaessa valmistajien keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä.

- (22) Tiettyjä määritelmiä olisi otettava käyttöön, jotta terminologia voidaan yhdenmukaistaa ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan unionin lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858¹¹ ja komission asetuksen (EU) 2017/2400¹², terminologian kanssa.
- (23) Asetukseen (EU) 2019/1242 olisi lisättävä termin 'sidossuhteessa olevien yhteisöjen ryhmä' määritelmä, joka sisällöllisesti vastaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/631¹³ kevyiden hyötyajoneuvojen osalta käytettyä terminologiaa, jotta voidaan ottaa huomioon uusi mahdollisuus siirtää ajoneuvoja

¹¹ 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.

¹² Komission asetus (EU) 2017/2400, annettu 12 päivänä joulukuuta 2017, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen osalta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011 muuttamisesta (EUVL L 349, 29.12.2017, s. 1).

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

valmistajien välillä ja ottaa käyttöön poikkeus vain vähäisiä ajoneuvomääriä valmistaville valmistajille.

- (24) Yksittäisten valmistajien velvoitteiden määrittämiseksi uusien raskaiden hyötyajoneuvojen unionin koko ajoneuvokantaa koskevat hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet olisi muutettava alaryhmiä koskeviksi vähennystavoitteiksi, jotka olisi määriteltävä niihin kuuluvien ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien perusteella.
- (25) Koska perävaunuihin liittyvillä hiilidioksidipäästöillä on suuri vaikutus moottoriajoneuvojen kokonaishiilidioksidipäästöihin ja energiankulutukseen, olisi määritettävä tavoitteet myös perävaunuille.
- (26) Käyttöön olisi otettava pakollinen vaatimus uusien päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen vähimmäisosuudesta kyseisen alasektorin teknisen kypsyyden ja kaupunkien ilmanlaadun parantamistarpeen vuoksi.
- (27) Päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen vähimmäisosuusvaatimuksen olisi vastattava kohtuuhintaisen julkisen liikenteen yhteiskunnallista tarvetta, myös maaseudulla. Tällaisesta vähimmäisosuusvaatimuksesta aiheutuva päästöttömien kaupunkilinja-autojen tarjonnan lisääntyminen vaikuttaisi myönteisesti päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen hankintakustannuksiin sekä ostohinnan että omistamisen kokonaiskustannusten osalta, mikä heijastaa niiden käytöstä saatavia fossiilisten polttoaineiden säästöjä. Clean Bus Platform -aloitteeseen perustuvat kaupunkiliikenteen linja-autojen yhteishankinnat voivat alentaa tällaisten linja-autojen hankintakustannuksia entisestään. Jäsenvaltiot voisivat tukea heikossa asemassa olevia kansalaisia ehdotetun sosiaalisen ilmastorahaston avulla tarjoamalla heille julkisen liikenteen matkalippuja tai kausilippuja alennetuilla hinnoilla tai ilmaiseksi. Lisäksi alueliikenteen ja kaukoliikenteen linja-autoihin, myös maaseutuliikenteessä, sovelletaan edelleen raskaita hyötyajoneuvoja koskevia tavoitteita. Sosiaalisen ilmastorahaston tuella voitaisiin vastata maaseutualueiden erityistarpeisiin ja ehkäistä liikenneköyhyttä¹⁴ varmistamalla kohtuuhintaisen julkisen liikenteen saatavuus.
- (28) Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyyskerrointa olisi sovellettava viimeisen kerran vuoden 2029 raportointikaudella, koska sitä ei enää sen jälkeen pidetä tarpeellisenä kannustimena päästöttömien ajoneuvojen markkinoille pääsyn edistämiseksi.
- (29) Koska vaatimustenmukaisuutta olisi tarkasteltava pikemminkin kaupallisten yhteisöjen kuin oikeushenkilöiden osalta, taloudellisessa sidossuhteessa olevien valmistajien olisi tietyin rajoituksin voitava siirtää ajoneuvoja välillään näiden ajoneuvojen huomioon ottamiseksi asetuksen (EU) 2019/1242 mukaisesti.
- (30) Jotta voidaan vahvistaa uusien päästöttömien teknologioiden kehittämistä erikoistuneissa pienissä ja keskisuurissa yrityksissä, päästöttömiä ajoneuvoja olisi voitava siirtää myös muiden kuin sidossuhteessa olevien yhteisöjen välillä.
- (31) Jotta vältettäisiin vaatimusten noudattamisesta aiheutuvat suhteettoman korkeat kustannukset ja vähennettäisiin hallinnollista rasitetta, valmistajat, jotka tuottavat vain pieniä määriä ajoneuvoja ja jotka täyttävät tietyt lakisääteiset vaatimukset, olisi vapautettava hiilidioksidipäästötavoitteiden noudattamisesta. Koska kyseisten valmistajien on noudatettava asetuksessa (EU) 2019/1242 säädettyjä raportointivelvoitteita, niille on jo olemassa asianmukainen valvontamekanismi.

¹⁴ Sosiaalista ilmastorahastoa koskevan asetuksen 2 artiklan 2 a kohdan määritelmän mukaisesti.

- (32) Nykyistä monivuotisten päästöhyvitysten ja päästövelkojen järjestelmää olisi jatkettava vuoteen 2039, koska vähennystavoitteet tiukentuvat vuoden 2030 jälkeen vuoteen 2040 saakka ja edellyttävät kyseisenä aikana valmistajilta tulevaisuuteen tähtäävää teknistä kehitystä.
- (33) Asetuksessa (EU) 2019/1242 olisi määriteltävä selkeästi kunkin ajoneuvoluokan osalta, mille valmistajalle ajoneuvo olisi osoitettava, ja otettava siten erityisesti huomioon M-luokan ajoneuvojen erilaiset kokoonpanot.
- (34) Seurantatietojen todentamista koskevien sääntöjen olisi katettava myös raportoiduissa tiedoissa olevien mahdollisten virheiden jälkikäteen tehtävät korjaukset ja se, miten komission olisi käsiteltävä tällaiset korjaukset ajoneuvokannan hiilidioksidipäästötavoitteiden täytäntöönpanemiseksi.
- (35) CO₂-vertailupäästöjen arviointia olisi muutettava siten, että se kattaa myös asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan sisällytetyt uudet ajoneuvojen alaryhmät.
- (36) Valmistajien ja jäsenvaltioiden suorittama seuranta ja raportointi ovat asetuksen (EU) 2019/1242 täytäntöönpanon olennainen edellytys. Asetuksen (EU) 2018/956 yhdistämisellä asetukseen (EU) 2019/1242 on määrä saada aikaan synergioita ja mahdollistaa säännösten tulkinta niin, että otetaan huomioon molempien asetusten tavoitteet.
- (37) Kun seurantaa ja raportointia koskevat säännökset yhdistetään asetukseen (EU) 2019/1242, olisi hyödynnettävä mahdollisuutta tehdä kyseisiin säännöksiin vähäisiä muutoksia asetuksen (EU) 2018/956 kahdesta ensimmäisestä raportointijaksosta saatujen kokemusten perusteella.
- (38) Koska valmistajat eivät enää tee määrittäystä yksin, ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja muita teknisiä tietoja koskeva raportointi olisi ulotettava valmistajia laajemmalle sellaisiin tahoihin, jotka suorittavat ajoneuvojen määrittämisen asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362¹⁵ mukaisesti. Raportoitaviin tietoihin olisi sisällyttävä valmistajan kirjanpitoliedosto.
- (39) Komission olisi voitava ottaa huomioon tekninen kehitys, tavaraliikenteen logistiikan kehittyminen, tämän asetuksen soveltamiseen perustuvat tarvittavat mukautukset sekä taustalla olevan tyyppihyväksyntälainsäädännön muutokset ja varmistaa, että tietovaatimukset ja seuranta- ja raportointimenettely pysyvät merkityksellisinä arvioitaessa raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannan osuutta hiilidioksidipäästöistä, että saatavilla on tietoa uusista ja kehittyneistä hiilidioksidipäästöistä vähentävistä teknologioista ja ajonaikaisten varmentavien testien tuloksista ja että ilmanvastusarvojen vaihteluvälit ovat edelleen merkityksellisiä tietojen ja vertailukelpoisuuden kannalta, sekä täydentää hallinnollisia sakkoja koskevia säännöksiä.
- (40) Näistä syistä komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan ajoneuvojen alaryhmien määrittämisen perusteita, määrittellen työajoneuvot, eri voimalaiteteknologioiden toiminta-alueet,

¹⁵ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/1362, annettu 1 päivänä elokuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta siltä osin kuin on kyse raskaiden perävaunujen vaikutuksesta moottoriajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin, polttoaineenkulutukseen, energiankulutukseen ja päästöttömään toimintasäteeseen sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 muuttamisesta (EUVL L 205, 5.8.2022, s. 145).

käyttöprofiilien luettelo ja painot, hyötykuormat, matkustajamäärät, matkustajien massat, suurimmat teknisesti sallitut hyötykuormat, ajoneuvojen alaryhmien suurin teknisesti sallittu matkustajamäärä ja lastimäärät sekä vuotuiset ajokilometriarvot, muutetaan tämän asetuksen liitteissä vahvistettuja tietovaatimuksia ja seuranta- ja raportointimenettelyä, täsmennetään tiedot, jotka jäsenvaltioiden on toimitettava ajonaikaisten varmentavien testien tulosten seuranta varten, muutetaan ilmanvastusarvojen vaihteluvälejä ja määritellään valmistajille määrättyjen hallinnollisten sakkojen perusteet, laskentatapa ja perimismenetelmä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

- (41) Asetus (EU) 2018/956 olisi kumottava aikataululla, joka mahdollistaa tämän asetuksen voimaantulohetkellä meneillään olevan raportointikauden loppuunsaattamisen kyseisen raportointikauden alussa sovellettavien sääntöjen mukaisesti, myös kerättyjen tietojen kaiken jälkikäsitteilyn. Sen vuoksi tätä asetusta olisi sovellettava seuraavan raportointikauden alusta.

- (42) Sen vuoksi asetusta (EU) 2019/1242 olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EU) 2019/1242 muuttaminen

Muutetaan asetusta (EU) 2019/1242 seuraavasti:

- 1) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

”1 artikla

Kohde ja tavoite

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusille raskaille hyötyajoneuvoille hiilidioksidipäästövaatimukset, joilla edistetään asetuksessa (EU) 2018/842¹⁶ vahvistetun unionin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteen ja Pariisin sopimuksen¹⁷ tavoitteiden saavuttamista sekä varmistetaan sisämarkkinoiden moitteeton toiminta.

2. Tässä asetuksessa säädetään myös unionissa rekisteröidyistä uusista raskaista hyötyajoneuvoista peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen ja kyseisten ajoneuvojen polttoaineenkulutuksen raportointia koskevista vaatimuksista.”

- 2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (EUVL L 16, 19.6.2018, s. 26).

¹⁷ EUVL L 282, 19.10.2016, s.4.

- a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tätä asetusta sovelletaan uusiin ajoneuvoihin, jotka on joko tyyppihyväksytty tai yksittäishyväksytty asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti tai jotka eivät edellytä tyyppihyväksyntää saman asetuksen 2 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja jotka kuuluvat seuraaviin luokkiin:

a) M₂ ja M₃;

b) muut kuin asetuksen (EU) 2019/631 soveltamisalaan kuuluvat N₁-luokan ajoneuvot, N₂ ja N₃;

c) O₃ ja O₄.

Tässä asetuksessa kyseisistä ajoneuvoista käytetään nimitystä raskaat hyötyajoneuvot. Edellä a ja b alakohdassa tarkoitetuista ajoneuvoista käytetään nimitystä raskaat moottoriajoneuvot.

Tässä asetuksessa tarkoitetuilla ajoneuvoluokilla tarkoitetaan asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklassa ja sen liitteessä I määriteltyjä ajoneuvoluokkia.”

- b) muutetaan 2 kohta seuraavasti:

- i) korvataan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

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

- ii) lisätään alakohta seuraavasti:

”Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka on ensirekisteröity enintään yhden kuukauden ajaksi ja jotka on rekisteröity ainoastaan unionin ulkopuoliseen maahan siirtämistä varten.”

- c) lisätään 4, 5 ja 6 kohta seuraavasti:

”4. Sen estämättä, mitä asetuksen (EU) 2017/2400 2 artiklan 3 kohdassa säädetään, tämän asetuksen 3 a artiklassa säädettyjä hiilidioksidipäästötavoitteita ei sovelleta asetuksen (EU) 2018/858 2 artiklan 3 kohdan b alakohdan soveltamisalaan kuuluviin hyväksyttyihin ajoneuvoihin, paitsi jos valmistaja päättää sisällyttää kyseiset ajoneuvot hiilidioksidipäästöjensä ja -tavoitteidensa laskentaan ilmoittaessaan ajoneuvosta tämän asetuksen liitteessä IV olevan B osan mukaisesti.

5. Jäljempänä 3 a artiklassa tarkoitettuja hiilidioksidipäästötavoitteita ei sovelleta muihin kuin 4 kohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity väestönsuojelun, palolaitosten, puolustusvoimien tai yleisestä järjestyksestä tai kiireellisestä sairaanhoidosta vastaavien voimien käyttöön, jos jäsenvaltio ilmoittaa asiasta rekisteröinti- ja raportointiprosessissa ja vahvistaa liitteessä IV olevan A osan mukaisesti ilmoitetuissa tiedoissa, että päästötön ajoneuvo ei sovellu kyseiseen käyttötarkoitukseen ja että tämän vuoksi on yleisen edun mukaista rekisteröidä polttomoottoriajoneuvo tätä tarkoitusta varten.

6. Jäljempänä 13 a –13 f artiklassa säädettyjä raportointivelvoitteita sovelletaan myös ajoneuvoihin, joihin ei sovelleta hiilidioksidipäästötavoitteita tämän artiklan 4 ja 5 kohdan mukaisesti.”

3) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 alakohta seuraavasti:

”1) ’CO₂-vertailupäästöillä’ kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen keskiarvoa vertailukaudella kussakin ajoneuvojen alaryhmässä, määritettynä liitteessä I olevan 3 kohdan mukaisesti;”

b) lisätään 3 a ja 3 b alakohta seuraavasti:

”3 a) ’raportointikaudella’ tiettyä yhden vuoden jaksoa, joka alkaa 1 päivänä heinäkuuta ja päättyy seuraavan vuoden 30 päivänä kesäkuuta;

3 b) ’vertailukaudella’ tiettyä yhden vuoden raportointikautta, jonka suhteen tietyn ajoneuvojen alaryhmän lakisääteiset vähennysvelvoitteet määritetään tämän asetuksen mukaisesti;”

c) korvataan 5 alakohta seuraavasti:

”5) ’hiilidioksidipäästötavoitteella’ yksittäisen valmistajan hiilidioksidipäästötavoitetta määritettynä liitteessä I olevan 4 kohdan mukaisesti vuosittain edellisen raportointikauden osalta;”

d) korvataan 9 alakohta seuraavasti:

”9) ’työajoneuvolla’ raskasta hyötyajoneuvoa, joka on tarkoitettu käytettäväksi erityistehtäviin ja joka jäsenvaltioiden ilmoittamien vaatimustenmukaisuustodistuksen tietojen mukaan täyttää liitteessä I olevassa 1.2 kohdassa vahvistetut kriteerit;”

e) kumotaan 10 alakohta;

f) lisätään 10 a ja 10 b alakohta seuraavasti:

”10 a) ’raportoijalla’ yhteisöä, joka vastaa tietojen toimittamisesta komissiolle;

10 b) ’raskaan hyötyajoneuvon määrittämisellä’ ajoneuvon hiilidioksidipäästöjen tai syöttöparametrien määrittämistä asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan mukaisesti tai sen suorituskyvyn arviointia siltä osin kuin on kyse sen vaikutuksesta hiilidioksidipäästöihin ja polttoaineenkulutukseen komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 8 artiklan mukaisesti;”

g) korvataan 11 alakohta seuraavasti:

”11) ’nollapäästöisellä ajoneuvolla’ seuraavia ajoneuvoja:

a) raskas hyötyajoneuvo, jonka asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan mukaisesti määritetyt hiilidioksidipäästöt ovat enintään 5 g/(t km) tai 5 g/(p km);

b) raskas moottoriajoneuvo, joka täyttää tämän asetuksen liitteessä I olevan 1.1.4 kohdan edellytykset, jos hiilidioksidipäästöjä ei ole määritetty asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti;

- c) perävaunu, joka on varustettu sen liikkumista aktiivisesti tukevalla laitteella ja jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 5 g CO₂/kWh määritettynä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden tai E-säännön (EY) N:o 49 mukaisesti;”
- h) korvataan 12 alakohta seuraavasti:
- ”12) ’vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla’ raskasta hyötyajoneuvoa, joka ei ole nollapäästöinen raskas hyötyajoneuvo ja jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle puolet sen ajoneuvojen alaryhmän kaikkien ajoneuvojen CO₂-vertailupäästöistä, johon raskas hyötyajoneuvo kuuluu, määritettyinä liitteessä I olevan 2.3.4 kohdan mukaisesti;”
- i) lisätään 16–23 alakohta seuraavasti:
- ”16) ’raskaan hyötyajoneuvon ensimmäisen vaiheen ajoneuvolla’ asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 22 alakohdassa määriteltyä ensimmäisen vaiheen ajoneuvoa, jonka simulointia varten käytettävä korin perusrakenne vastaa raskaan hyötyajoneuvon todellista koria sen lattia- (matala/korkea) ja kerrokokoonpanon (yksi-/kaksikerroksinen) sekä soveltuvin osin muiden parametrien osalta;
- 17) ’valmistuneella ajoneuvolla’ asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 26 alakohdassa määriteltyä valmistunutta ajoneuvoa;
- 18) ’valmiilla ajoneuvolla’ asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 27 alakohdassa määriteltyä valmista ajoneuvoa;
- 19) ’maastoajoneuvolla’ asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 2.1 kohdassa määriteltyä maastoajoneuvoa;
- 20) ’erikoiskäyttöön tarkoitettulla ajoneuvolla’ asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 31 alakohdassa määriteltyä erikoiskäyttöön tarkoitettua ajoneuvoa;
- 21) ’erikoiskäyttöön tarkoitettulla maastoajoneuvolla’ asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 2.3.1 kohdassa määriteltyä erikoiskäyttöön tarkoitettua maastoajoneuvoa;
- 22) ’vaatimustenmukaisuustodistuksella’ asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 5 alakohdassa määriteltyä vaatimustenmukaisuustodistusta;
- 23) ’hankintasopimuksella’ julkisten hankintamenettelyjen yhteydessä ja jollei toisin täsmennetä, direktiivin 2014/24/EU 2 artiklan 1 kohdan 5 alakohdassa määriteltyä hankintasopimusta, direktiivin 2014/25/EU 2 artiklan 1 alakohdassa määriteltyjä sopimuksia sekä direktiivin 2014/23/EU 5 artiklan 1 alakohdassa määriteltyjä käyttöoikeussopimuksia.”
- j) lisätään kohta seuraavasti:
- ”Tässä asetuksessa ’sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmällä’ tarkoitetaan valmistajaa ja siihen sidossuhteessa olevia yrityksiä.
- ’Sidossuhteessa olevilla yrityksillä’ tarkoitetaan
- a) yrityksiä, joissa valmistajalla on suoraan tai välillisesti:
- i) valtuudet käyttää yli puolta äänimäärästä; tai

ii) valtuudet nimittää yli puolet hallintoneuvoston, hallituksen tai yritystä lain mukaan edustavien elinten jäsenistä; tai

iii) oikeus johtaa yrityksen liiketoimintaa;

b) yrityksiä, joilla on suoraan tai välillisesti a alakohdassa tarkoitetut oikeudet tai valtuudet valmistajaan nähden;

c) yrityksiä, joissa b alakohdassa tarkoitetulla yrityksellä on suoraan tai välillisesti a alakohdassa tarkoitetut oikeudet tai valtuudet;

d) yrityksiä, joissa valmistajalla on yhden tai useamman a, b tai c alakohdassa tarkoitetun yrityksen kanssa a alakohdassa tarkoitetut oikeudet tai valtuudet taikka joissa kahdella tai useammalla a, b tai c alakohdassa tarkoitetuista yrityksistä on yhteisesti tällaiset oikeudet tai valtuudet;

e) yrityksiä, joissa a alakohdassa tarkoitetut oikeudet tai valtuudet ovat yhteisesti valmistajan tai yhden tai useamman siihen sidossuhteessa olevan a–d alakohdassa tarkoitetun yrityksen ja yhden tai useamman kolmannen osapuolen hallussa.”

4) Lisätään 3 a – 3 c artikla seuraavasti:

”3 a artikla

Hiilidioksidipäästötavoitteet

1. Unionin uusien raskaiden hyötyajoneuvojen, muiden kuin erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen, maastoajoneuvojen ja erikoiskäyttöön tarkoitettujen maastoajoneuvojen ajoneuvokannan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä vähennetään vuoden 2019 raportointikauden keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin verrattuna seuraavilla prosenttimäärillä:

a) ajoneuvojen alaryhmien 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH osalta 15 prosentilla vuosien 2025–2029 raportointikausilla,

b) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta 45 prosentilla vuosien 2030–2034 raportointikausilla,

c) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta 65 prosentilla vuosien 2035–2039 raportointikausilla,

d) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta 90 prosentilla vuoden 2040 raportointikaudella ja sitä seuraavilla raportointikausilla.

2. Ajoneuvojen alaryhmien on osallistuttava näihin hiilidioksidipäästötavoitteisiin liitteessä I olevan 4.3 kohdan mukaisesti.

3. Unionin uusien perävaunujen ajoneuvokantaan liittyviä hiilidioksidipäästöjä on vähennettävä liitteessä I olevan 4.3 kohdan mukaisesti.

3 b artikla

Kaupunkiliikenteen linja-autojen nollapäästötavoite

1. Liitteessä I olevassa 4.2 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta valmistajien on noudatettava nollapäästöisten ajoneuvojen vähimmäisosuusvaatimusta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen kannassaan liitteessä I olevan 4.3 kohdan mukaisesti. Nollapäästöisten ajoneuvojen osuus uusista

kaupunkiliikenteen linja-autoista on oltava 100 prosenttia vuoden 2030 raportointikaudesta alkaen.

2. Jäsenvaltiot voivat päättää jättää tämän artiklan mukaisen velvoitteen ulkopuolelle rajallisen osuuden kullakin raportointikaudella rekisteröidyistä kaupunkiliikenteen linja-autoista, jos ne vahvistavat, että nollapäästöiset ajoneuvot eivät sovellu yhtä hyvin ajoneuvojen käyttötarkoitukseen ja siksi on yleisen edun mukaista rekisteröidä kyseiseen käyttötarkoitukseen muu kuin nollapäästöinen ajoneuvo alueellisista maantieteellisistä erityispiirteistä tai sääolosuhteista johtuvan sosioekonomisen kustannus-hyötysuhteen vuoksi.

Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa määritetään niiden ajoneuvojen enimmäisosuus, jotka jäsenvaltio voi jättää tavoitteen ulkopuolelle sekä alueellisista maantieteellisistä erityispiirteistä ja sääolosuhteista johtuva sosioekonominen kustannus-hyötysuhde, joka oikeuttaa edellisessä kohdassa tarkoitettua velvoitteen ulkopuolelle jättämisen.

3. Siirretään komissiolle tässä artiklassa tarkoitettujen ajoneuvojen käytön osalta valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan yhteiset tekniset eritelmät, myös standardit, seuraavien osalta:

- a) lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ja ajoneuvojen välinen tekninen ja avoin yhteentoimivuus fyysisten liitännöiden ja tietojenvaihdon osalta;
- b) tuotetun datan turvallinen jakaminen ja käyttö.

3 c artikla

Julkiset hankintamenettelyt

1. Hankintaviranomaisten tai -yksiköiden on tehtävä 3 b artiklassa tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaa tai käyttöä koskevat julkiset hankintasopimukset kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen perusteella ottaen huomioon paras hinta-laatusuhde ja tarjouksen vaikutus toimitusvarmuuteen asiaankuuluvan kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

2. Tarjouksen vaikutusta toimitusvarmuuteen on arvioitava muun muassa seuraavien seikkojen perusteella:

- a) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 mukaisesti määritetty kolmansista maista peräisin olevien tuotteiden tai tarjousten osuus;
- b) kolmansien maiden käyttöön ottamat tällaisia ajoneuvoja tai lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ja ajoneuvojen teknistä ja avointa yhteentoimivuutta koskevat rajoittavat tai vääristävät toimenpiteet;
- c) tarjouskilpailun kohteena olevien laitteiden toiminnan kannalta olennaisten varaosien saatavuus;
- d) tarjoajan sitoutuminen siihen, että sopimuksen voimassaolon aikana mahdollisesti tapahtuvat muutokset sen toimitusketjussa eivät vaikuta haitallisesti sopimuksen täytäntöönpanoon;
- e) todistus tai asiakirjat, joka osoittavat, että tarjoajan toimitusketjun organisointi mahdollistaa toimitusvarmuutta koskevien vaatimusten täyttämisen.

3. Edellä olevan 3 b artiklan mukaisesti tarjouksen vaikutukselle toimitusvarmuuteen on annettava 15–40 prosentin painotus ratkaisuperusteista.”

- 5) korvataan 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohta seuraavasti:
”a) raportoitavat tiedot valmistajan uusista raskaista hyötyajoneuvoista, jotka on rekisteröity edellisellä raportointikaudella, ja”
- 6) Muutetaan 5 artikla seuraavasti:
a) korvataan 1 kohta seuraavasti:
”1. Komissio määrittää 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen ja kutakin seuraavaa raportointikautta varten vuoden 2029 raportointikauteen asti kunkin valmistajan nolla- ja vähäpäästöisyyskertoimen edellisen raportointikauden osalta.
Nolla- ja vähäpäästöisyyskerrointa määritettäessä on otettava huomioon kaikkien valmistajan ajoneuvokantaan kuuluneiden nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä ja hiilidioksidipäästöt.”
b) korvataan 3 kohta seuraavasti:
”3. Vuoden 2025 raportointikaudesta alkaen vuoden 2029 raportointikauteen saakka nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin määritetään 2 prosentin vertailuarvon perusteella liitteessä I olevan 2.3.2 kohdan mukaisesti.”
c) korvataan 4 kohta seuraavasti:
”4. Nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin saa alentaa valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään 3 prosenttia. Muihin kuin ajoneuvojen alaryhmään 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD tai 10-LH kuuluvien N-luokan nollapäästöisten ajoneuvojen vaikutus kyseiseen kertoimeen saa alentaa valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään 1,5 prosenttia.”
- 7) Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteet

Komissio vahvistaa vuoden 2025 raportointikautta ja kutakin seuraavaa raportointikautta varten kunkin valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteen edellisen raportointikauden osalta. Tavoite määritetään liitteessä I olevan 4.1 kohdan mukaisesti.”

- 8) Lisätään 6 a ja 6 b artikla seuraavasti:

”6 a artikla

Ajoneuvojen siirtäminen valmistajien välillä

1. Valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskemiseksi 4 artiklan ja liitteessä I olevan 2.2 kohdan mukaisesti yksittäiset ajoneuvot voidaan siirtää valmistajien välillä seuraavin edellytyksin:
a) kaikkien siirtojen osalta: siirtävän valmistajan ja vastaanottavan valmistajan on jätettävä pyyntö yhdessä;
b) muiden kuin nollapäästöisten ajoneuvojen siirtämiseksi siirtävän valmistajan ja vastaanottavan valmistajan on kuuluttava samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään;
c) nollapäästöisten ajoneuvojen siirtämiseksi sellaisten valmistajien välillä, jotka eivät kuulu samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään: valmistajalle

siirrettävien nollapäästöisten ajoneuvojen lukumäärä ei saa ylittää 5 prosenttia sen kaikista tietyllä raportointikaudella rekisteröidyistä uusista raskaista hyötyajoneuvoista.

Valmistajien on ilmoitettava siirtopyynnöistä komissiolle komission tätä tarkoitusta varten tarjoamien sähköisten työkalujen avulla.

2. Jos komissio katsoo, että siirron edellytykset täyttyvät, se ei ota siirrettävää ajoneuvoa huomioon siirtävän valmistajan asiaankuuluvien arvojen laskennassa, mutta ajoneuvo otetaan huomioon vastaanottavan valmistajan asiaankuuluvien arvojen laskennassa.

6 b artikla

Pieniä valmistajia koskeva poikkeus

1. Jos tietyllä raportointikaudella rekisteröitiin alle 100 valmistajan uutta raskasta hyötyajoneuvoa, 4 artiklassa ja liitteessä I olevassa 2.7 kohdassa säädettyjen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen sekä 6 artiklassa ja liitteessä I olevassa 4.1 kohdassa säädettyjen hiilidioksidipäästötavoitteiden arvoksi asetetaan 0 kyseisenä raportointikautena.
2. Keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä ja hiilidioksidipäästötavoitteita ei sisällytetä 11 artiklan mukaiseen tietojen julkaisemiseen kyseisten valmistajien ja raportointikausien osalta.
3. Edellä 1 kohdassa säädettyä poikkeusta ei sovelleta tietyntä raportointikautena seuraavissa tapauksissa:
 - a) valmistajan pyynnöstä;
 - b) jos valmistaja pyytää ajoneuvojen siirtoa 6 a artiklan mukaisesti;
 - c) jos valmistaja kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, johon kuuluvat valmistajat rekisteröivät yhteensä yli 100 ajoneuvoa kyseisenä raportointikautena tai johon kuuluu sellainen valmistaja, johon ei sovelleta 1 kohdan poikkeusta.
4. Valmistajien, jotka kuuluvat 3 kohdan c alakohdassa tarkoitettuun ryhmään, on ilmoitettava komissiolle, jos ne rekisteröivät vähemmän kuin 100 ajoneuvoa tietyntä raportointikautena.
5. Valmistajien, joihin ei sovelleta 1 kohdassa säädettyä poikkeusta, on ilmoitettava komissiolle kunakin raportointikautena kaikista niihin sidossuhteessa olevista yrityksistä, jotka täyttävät 1 kohdassa säädetyn poikkeuksen edellytykset.
6. Valmistajien on ilmoitettava vaaditut tiedot komissiolle komission tätä tarkoitusta varten tarjoamien sähköisten työkalujen avulla.”

9) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan johdantokappale seuraavasti:

”Määritettäessä, noudattaako valmistaja vuosien 2025–2039 raportointikausien hiilidioksidipäästötavoitteitaan, on otettava huomioon sen liitteessä I olevan 5 kohdan mukaisesti määritetyt päästöhyvitykset tai päästövelat, jotka vastaavat kyseisen valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen määrää raportointikauden aikana kerrottuna seuraavalla:”
- b) korvataan 1 kohdan toisessa alakohdassa vuosiluku ”2029” vuosiluvulla ”2039”;

- c) korvataan 1 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:
- ”Päästövelkoja on kerrytettävä vuosien 2025–2039 raportointikausilla. Valmistajan kokonaispäästövelka ei kuitenkaan saa olla suurempi kuin 5 prosenttia valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteesta kerrottuna asianomaisen valmistajan raskaiden hyötyajoneuvojen määrällä kyseisellä kaudella (”päästövelkaraja”).”
- d) korvataan 1 kohdan neljäs alakohta seuraavasti:
- ”Vuosien 2025–2039 raportointikausina kertyneet päästöhyvitykset ja päästövelat – jos niitä on – siirretään raportointikaudelta seuraavalle. Mahdolliset jäljellä olevat päästövelat on kuitenkin katettava vuosien 2029, 2034 ja 2039 raportointikausilla.”
- e) korvataan 2 kohta seuraavasti:
- ”2. Kullekin valmistajalle on liitteessä I olevan 5.1 kohdan mukaisesti määritettävä hiilidioksidipäästövähennyspolku, joka perustuu seuraaviin lineaarisiin kehityspolkuihin:
- a) CO₂-vertailupäästöjen ja 3 a artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa täsmennettyjen vuoden 2025 tai 2030 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen välillä;
- b) vuoden 2025 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen ja 3 a artiklan 1 kohdan b alakohdassa täsmennetyn vuoden 2030 hiilidioksidipäästötavoitteen välillä;
- c) vuoden 2030 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen ja 3 a artiklan 1 kohdan c alakohdassa täsmennetyn vuoden 2035 hiilidioksidipäästötavoitteen välillä; ja
- d) vuoden 2035 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitteen ja 3 a artiklan 1 kohdan d alakohdassa täsmennetyn vuoden 2040 hiilidioksidipäästötavoitteen välillä.”

- 10) Lisätään 7 a ja 7 b artikla seuraavasti:

”7 a artikla

Ajoneuvojen osoittaminen valmistajalle

Laskettaessa 4 artiklassa tarkoitettuja keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä ja 6 artiklassa tarkoitettuja hiilidioksidipäästötavoitteita tietyllä raportointikaudella rekisteröidyt ajoneuvot osoitetaan valmistajille seuraavasti:

- a) N-luokan ajoneuvot asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 4 a alakohdassa määritellylle valmistajalle;
- b) M-luokan ajoneuvot asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 29 alakohdassa määritellylle ensimmäisen vaiheen ajoneuvon valmistajalle;
- c) O-luokan ajoneuvot täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 2 artiklan 5 alakohdassa määritellylle ajoneuvonvalmistajalle.

7 b artikla

M-luokan ajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskeminen

M-luokan ajoneuvoihin sovelletaan seuraavaa:

a) Valmistajan ajoneuvojen alaryhmän keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskemiseksi M-luokan uusi raskas hyötyajoneuvo katsotaan hiilidioksidipäästöjen osalta valmiiksi tai valmistuneeksi ajoneuvoksi liitteessä I olevassa 2.2.2 kohdassa eikä sitä oteta huomioon liitteessä I olevassa 2.2.3 kohdassa.

b) M-luokan uusi raskas hyötyajoneuvo otetaan kuitenkin huomioon sen ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöissä liitteessä I olevassa 2.2.3 kohdassa jos 7 a artiklan b alakohdassa tarkoitettu valmistaja sitä pyytää ja jos 3 kohdassa säädetty edellytykset täyttyvät, eikä sitä oteta huomioon liitteessä I olevassa 2.2.2 kohdassa.

c) M-luokan uutta raskasta hyötyajoneuvoa koskevaa b alakohdassa tarkoitettua pyyntöä ei hyväksytä, jos ajoneuvon 7 a artiklan b alakohdassa määritelty valmistaja ja asetuksen (EU) 2017/2400 3 artiklan 4 a alakohdassa määritelty valmiin tai valmistetun ajoneuvon valmistaja ovat sidossuhteessa olevia yrityksiä tai sama oikeushenkilö. Esittämällä tällaisen pyynnön valmistaja vakuuttaa täyttävänsä nämä edellytykset ja sitoutuu antamaan komissiolle pyynnöstä asiaa tukevat tiedot.

d) Komissio asettaa Euroopan ympäristökeskuksen tuella b alakohdassa tarkoitettujen pyyntöjen tekemiseen tarvittavat välineet ja toimintaohjeet viipymättä sähköisessä muodossa valmistajien käyttöön.”

11) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan a alakohdassa ilmaisu ”kaudeksi 2025–2029” ilmaisulla ”kaudesta 2025 alkaen”;

b) kumotaan 1 kohdan b alakohta;

c) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Valmistajalla katsotaan olevan hiilidioksidipäästöylitys, jos jokin seuraavista tapauksista toteutuu:

a) jos jollain vuosien 2025–2028, 2030–2033 tai 2035–2038 raportointikaudella päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, ylittää 7 artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettua päästövelkarajan;

b) jos päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, on vuosien 2029, 2034, 2039 ja 2040 raportointikaudella positiivinen;

c) jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat vuoden 2041 raportointikaudesta alkaen suuremmat kuin sen hiilidioksidipäästötavoite.”

12) Muutetaan 9 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Tyypin hyväksyntäviranomaisten ja valmistajien on viipymättä ilmoitettava komissiolle seuraavista ilmoitettuihin tietoihin liittyvistä poikkeamista:

a) käytössä olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöarvot poikkeavat vaatimustenmukaisuustodistuksissa tai asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa asiakastiedotteissa ilmoitetuista arvoista tämän asetuksen 13 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen suoritettujen tarkastusten seurauksena;

- b) hiilidioksidipäästöjen määrittämisen yhteydessä havaitaan vääristä syöttötiedoista tai muista syistä johtuvia virheitä;
- c) hiilidioksidipäästöjen seurannassa ja raportoinnissa havaitaan virheitä;
- d) kaikista muista kuin a–c alakohdassa mainituista poikkeamista.”

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Komissio ottaa 1 kohdassa tarkoitetut poikkeamat huomioon laskiessaan valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä ja CO₂-vertailupäästöjä ja arvioi tarvittaessa 11 artiklan mukaisesti tehtyjen päätösten muuttamista. Komission ei tarvitse ottaa poikkeamia huomioon, jos valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen tai CO₂-vertailupäästöjen uudelleenlaskennan tuloksena oleva poikkeama on alle 0,1 prosenttia.”

13) Korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

CO₂-vertailupäästöjen arviointi

1. Jotta voidaan varmistaa sellaisten ajoneuvojen alaluokkien CO₂-vertailupäästöjen luotettavuus ja edustavuus, joiden liitteessä I olevan 3.2 kohdan mukainen vertailukausi on vuoden 2024 tai sen jälkeisen vuoden raportointikausi, komissio arvioi CO₂-vertailupäästöjen määrittämisedellytysten soveltamista ja määrittää, onko näitä päästöjä kasvatettu epäasianmukaisesti ja miten ne on korjattava, jos näin on tapahtunut.
2. Jos komissio katsoo, että kaikkia tai joitakin vertailupäästöjä on korjattava, se antaa 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastusmenettelyä noudattaen täytäntöönpanosäädöksen näiden korjausten tekemiseksi.”

14) Muutetaan 11 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

”Viimeistään sitä vuotta, jona vertailukausi on päättynyt, seuraavan vuoden 30 päivänä huhtikuuta julkaistavaan luetteloon on sisällytettävä kyseisenä vertailukautena määritetyt CO₂-vertailupäästöt.”

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Komissio muuttaa 1 kohdan nojalla hyväksytyjä täytäntöönpanosäädöksiä seuraavasti:

a) jos asetuksessa (EY) 595/2009 tarkoitettuja tyyppihyväksyntämenettelyjä muutetaan siten, että tämän kohdan mukaisesti määriteltyjen edustavien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt kasvavat tai vähenevät yli 5 g CO₂/km, lukuun ottamatta muutoksia hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi käytettäviin hyötykuormiin ja matkustajamääriin:

i) mukautetut vertailupäästöt lasketaan liitteessä II olevan 1 kohdan mukaisesti;

ii) uudet arvot julkaistaan täydennyksenä aikaisempiin arvoihin ja ilmoitetaan raportointikausi, jolloin niitä sovelletaan ensimmäisen kerran;

b) jos liitteitä on muutettu 14 artiklan 1 kohdan a–f alakohdan mukaisesti:

i) aiemmin julkaistut CO₂-vertailupäästöt on laskettava uudelleen liitteen I mukaisesti ottaen huomioon 14 artiklan 1 kohdan a, b, c, d, e tai f alakohdan mukaisesti muutetut parametrit;

ii) uudelleenlasketut CO₂-vertailupäästöt on julkaistava ja niillä on korvattava aiemmat vertailupäästöt siitä raportointikaudesta alkaen, josta alkaen 14 artiklan 1 kohdan a, b, c, d, e tai f alakohdan mukaisesti muutettuja parametrejä sovelletaan ensimmäisen kerran.”

c) lisätään kohta seuraavasti:

”3. Jos 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuja tyyppihyväksyntämenettelyjä muutetaan, niitä muuttavassa täytäntöönpanosäädöksessä on joko täsmennettävä tai määritettävä menetelmä, jolla ajoneuvojen alaryhmälle määritellään yksi tai useampi edustava ajoneuvo, mukaan lukien hiilidioksidipäästöjen määrittämiseen käytettävät tilastolliset painotukset sekä hyötykuorman ja matkustajamäärän numeeriset arvot ja jonka pohjalta 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettu mukautus määritetään, ottaen huomioon tämän asetuksen nojalla raportoidut valvontatiedot ja asetuksen (EU) 2017/2400 12 artiklan 1 kohdassa luetellut ajoneuvojen tekniset ominaisuudet. Kyseiset täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

15) Lisätään 13 artiklan 3 kohtaan virke seuraavasti:

”Jos asiakastiedotteissa, vaatimustenmukaisuustodistuksissa ja yksittäishyväksyntätodistuksissa olevia tietoja ei voida korjata asetuksen (EU) 2018/858 nojalla, asiasta vastaavan tyyppihyväksyntäviranomaisen on annettava korjatut tiedot sisältävä korjausilmoitus ja toimitettava se komissiolle ja asianomaisille osapuolille.”

16) Lisätään 13 a – 13 f artikla seuraavasti:

”13 a artikla

Jäsenvaltioiden suorittama seuranta ja raportointi

1. Jäsenvaltioiden on vuoden *[Julkaisutoimisto: lisätään vuosi: jos voimaantulopäivä on ennen 1 päivää heinäkuuta, lisätään asetuksen voimaantulovuotta edeltävä vuosi; jos voimaantulopäivä on 30 päivän kesäkuuta jälkeen, lisätään seuraava vuosi]* raportointikaudesta alkaen seurattava unionissa ensimmäisen kerran rekisteröitävistä uusista raskaista hyötyajoneuvoista liitteen IV A osassa yksilöityjä tietoja.

Viimeistään 30 päivänä syyskuuta kunakin vuonna vuodesta 2020 alkaen jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on raportoitava 1 päivänä heinäkuuta alkavan ja 30 päivänä kesäkuuta päättyvän edellisen raportointikauden tiedot komissiolle liitteessä V esitetyn raportointimenettelyn mukaisesti.

2. Tietojen seuraamisesta ja raportoinnista tämän asetuksen mukaisesti vastaavat toimivaltaiset viranomaiset, jotka jäsenvaltiot nimittävät asetuksen (EU) 2019/631 7 artiklan 6 kohdan mukaisesti.

3. Ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu väestönsuojelun, palolaitosten ja yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien käyttöön, sovelletaan

tämän artiklan velvoitetta, ellei niitä ole vapautettu velvoitteesta muiden säännösten nojalla.

4. Väestönsuojelun, palolaitosten, kiireellisen sairaanhoidon ja yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien käyttöön rekisteröityihin ajoneuvoihin sekä asevoimien käyttöön rekisteröityihin ajoneuvoihin sovelletaan tämän artiklan velvoitetta, riippumatta siitä, onko ne vapautettu 3 a artiklan noudattamisesta, ellei niitä ole vapautettu velvoitteesta muiden säännösten nojalla.

13 b artikla

Valmistajien tai raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämisestä vastaavien muiden tahojen suorittama raportointi

1. Valmistajien tai raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämisestä vastaavien muiden tahojen, joihin sovelletaan asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 8 artiklan velvoitteita, on raportoitava tiedot uusista raskaista hyötyajoneuvoista liitteessä IV olevan B osan säännösten mukaisesti.

Viimeistään 30 päivänä syyskuuta kunakin vuonna niiden on raportoitava komissiolle kyseiset tiedot kustakin uudesta raskaasta hyötyajoneuvosta, jonka määrittämisen tai arvioinnin päivä oli 30 päivänä kesäkuuta päättyneellä raportointikaudella, liitteessä V esitetyn raportointimenettelyn mukaisesti.

Tätä kohtaa ei sovelleta valmistajiin tai muihin tahoihin, joihin sovelletaan 6 b artiklan mukaista poikkeusta.

2. Kunkin valmistajan tai 1 kohdassa tarkoitetun muun tahon on nimettävä yhteyspiste tämän asetuksen mukaista tietojen raportointia varten.

3. Edellä 13 a artiklan 3 ja 4 kohdassa säädettyä raportointivelvoitetta sovelletaan valmistajiin ja 1 kohdassa tarkoitettuihin muihin tahoihin.

13 c artikla

Keskusrekisteri raskaita hyötyajoneuvoja koskeville tiedoille

1. Komissio pitää keskusrekisteriä 13 a ja 13 b artiklan mukaan raportoiduille raskaita hyötyajoneuvoja koskeville tiedoille, jäljempänä 'rekisteri'.

Rekisterin on oltava julkisesti saatavilla lukuun ottamatta liitteessä V olevan 3.2.2 kohdan tietoja.

Liitteessä IV olevan B osan 2 kohdan 23 kohdassa esitetyt arvot on julkistettava liitteessä IV olevassa C osassa asetettuina vaihteluväleinä.

2. Rekisteriä hallinnoi Euroopan ympäristökeskus komission puolesta.

13 d artikla

Ajonaikaisten varmentavien testien tulosten seuranta

1. Komissio seuraa asetuksen (EY) N:o 595/2009 puitteissa suoritettujen ajonaikaisten testien tuloksia aina, kun ne ovat saatavilla, tarkastaakseen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutuksen.

2. Komissiolla on valta antaa delegoituja säädöksiä 17 artiklan mukaisesti tämän asetuksen täydentämiseksi määrittelemällä tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut tiedot, jotka jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on raportoitava.

13 e artikla

Tietojen laatu

1. Toimivaltaiset viranomaiset ja valmistajat ovat vastuussa 13 a ja 13 b artiklan mukaan raportointiensa tietojen oikeellisuudesta ja laadusta. Niiden on viipymättä ilmoitettava komissiolle raportoinnissaan tiedoissa havaituista virheistä.
2. Komissio suorittaa oman varmennuksensa 13 a ja 13 b artiklan mukaan raportoitujen tietojen laadusta.
3. Jos komissiolle ilmoitetaan tiedoissa olevista virheistä tai se löytää oman varmennuksensa yhteydessä tiedoissa ristiriitaisuuksia, se toteuttaa tilanteen mukaan tarvittavat toimenpiteet 13 c artiklassa tarkoitetussa rekisterissä julkaistujen tietojen korjaamiseksi.
4. Komissio voi täytäntöönpanosäädöksillä määrittää tämän artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut varmennus- ja korjaustoimenpiteet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

13 f artikla

Hallinnolliset sakot

1. Komissio voi määrätä hallinnollisen sakon seuraavissa tapauksissa:

a) kun se havaitsee, että valmistajan tämän asetuksen 5 artiklan mukaisesti raportoidut tiedot poikkeavat tiedoista, jotka ovat peräisin valmistajan kirjanpito tiedostosta tai asetuksen (EY) N:o 595/2009 mukaisesti myönnetystä moottorien tyyppi hyväksyntä todistuksesta, ja kun poikkeama on tahallinen tai johtuu vakavasta huolimattomuudesta;

b) kun tietoja ei ole toimitettu 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti sovellettavaan määräaikaan mennessä eikä viivästyminen ole perusteltu asianmukaisesti.

Komissio kuulee asianomaisia hyväksyntäviranomaisia tarkastaakseen a alakohdassa tarkoitetut tiedot.

Hallinnollisten sakkojen on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, ja ne voivat olla enintään 30 000 euroa sitä raskasta hyötyajoneuvoa kohden, jota a ja b alakohdassa tarkoitettu poikkeama tai tietojen toimittamisen viivästyminen koskevat.

2. Komissio antaa tämän artiklan 3 kohdassa säädettyjen periaatteiden pohjalta 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla menettely ja menetelmät tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen hallinnollisten sakkojen laskemista ja perimistä varten.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettujen delegoitujen säädösten on oltava seuraavien periaatteiden mukaisia:

a) komission vahvistamassa menettelyssä on noudatettava oikeutta hyvään hallintoon ja erityisesti oikeutta tulla kuulluksi ja oikeutta tutustua asiakirjoihin, ottaen huomioon luottamuksellisuuteen ja liikesalaisuuksiin liittyvät oikeudet edut;

b) asianmukaisen hallinnollisen sakon laskennassa komissio noudattaa tehokkuuden, oikeasuhteisuuden ja varoittavuuden periaatteita ottaen tarvittaessa huomioon poikkeaman tai viivästyksen vakavuuden ja vaikutukset, niiden raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärän, joita poikkeavat tai viivästyneet tiedot koskevat, valmistajan vilpittömän mielen, sen, missä määrin valmistaja on osoittanut huolellisuutta ja toiminut yhteistyössä, poikkeaman tai viivästyksen toistuvuuden, tiheyden tai keston sekä samalle valmistajalle aiemmin määrätty seuraamukset;

c) hallinnolliset sakot on perittävä ilman aiheetonta viivytystä vahvistamalla maksumääräajat ja tapauksen mukaan myös mahdollisuus jakaa maksut useaan erään ja vaiheeseen.

4. Hallinnollisista sakoista kertyviä määriä on pidettävä unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.”

17) Korvataan 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

Liitteiden muuttaminen

1. Jotta voidaan ottaa huomioon tekninen kehitys, tavaraliikenteen logistiikan kehittyminen, tämän asetuksen soveltamiseen perustuvat tarvittavat mukautukset sekä taustalla olevan tyyppihyväksyntälainsäädännön, erityisesti asetusten (EU) 2018/858 ja (EU) 595/2009, muutokset, komissiolle siirretään valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteen I seuraavien kohtien muuttamiseksi:
 - a) liitteen 1.1 kohdassa vahvistettujen ajoneuvojen alaryhmien määrittämiskriteerit;
 - b) liitteen 1.2 kohdassa vahvistettujen työajoneuvojen määrittämiskriteerit;
 - c) liitteen 1.3 kohdassa vahvistettujen voimalinjateknologioiden toiminta-alueiden määrittämiskriteerit;
 - d) liitteen 1.4 kohdassa vahvistettu käyttöprofiilien luettelo;
 - e) liitteen 2.1 kohdassa vahvistetut käyttöprofiilien painoarvot;
 - f) liitteen 2.5 kohdassa vahvistetut ajoneuvojen alaryhmien *sg* hyötykuormat, matkustajamäärät, matkustajien massat, suurimmat teknisesti sallitut hyötykuormat, suurin teknisesti sallittu matkustajamäärä ja lastimäärät;
 - g) liitteen 2.6 kohdassa vahvistetut vuosittaiset ajokilometriarvot.
2. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 17 artiklan mukaisesti liitteen IV seuraavien kohtien muuttamiseksi:
 - a) A ja B osassa täsmennetyt tietovaatimukset teknisen kehityksen, tämän asetuksen soveltamiseen perustuvien tarvittavien mukautusten sekä taustalla olevan tyyppihyväksyntälainsäädännön, erityisesti asetusten (EU) 2018/858 ja (EU) 595/2009, muutosten huomioon ottamiseksi;
 - b) C osassa esitettyjen vaihteluvälien saattamiseksi ajantasalle tai mukauttamiseksi, jotta voidaan ottaa huomioon raskaiden hyötyajoneuvojen suunnittelussa tapahtuneet muutokset ja varmistaa, että vaihteluvälit ovat edelleen tarkoituksenmukaiset tiedotus- ja vertailutarkoituksiin.
3. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 17 artiklan mukaisesti liitteen V seuraavien kohtien muuttamiseksi:
 - a) liitteen V mukaisen seuranta- ja raportointimenettelyn muuttamiseksi tämän asetuksen soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella ja sen mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen;

- b) liitteen 3.2 kohdan muuttamiseksi rekisteriin lisättyjen uusien tietojen lisäämiseksi.”

18) Korvataan 15 artikla seuraavasti:

”15 artikla
Uudelleentarkastelu

Komissio tarkastelee tämän asetuksen tehokkuutta ja vaikuttavuutta vuonna 2028 ja toimittaa tämän uudelleentarkastelun tuloksista kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotus tämän asetuksen muuttamiseksi.”

19) Muutetaan 17 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 2 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ...[*Julkaisutoimisto: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä*] viiden vuoden ajaksi 3 b artiklassa, 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 c artiklan 3 kohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 e artiklan 4 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.”

- b) korvataan 3 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 c artiklan 3 kohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 e artiklan 4 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron.”

- c) korvataan 6 kohdassa ilmaisu ”11 artiklan 2 kohdan, 13 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ja 14 artiklan 1 kohdan” seuraavasti: ”11 artiklan 2 kohdan, 13 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan, 13 c artiklan 3 kohdan, 13 d artiklan 2 kohdan, 13 f artiklan 2 kohdan ja 14 artiklan 1 kohdan”;

20) Korvataan asetuksen (EU) 2019/1242 liitteet I, II ja III tämän asetuksen liitteessä I olevalla tekstillä.

21) Lisätään tämän asetuksen liitteessä II oleva teksti asetuksen (EU) 2019/1242 liitteiksi IV, V ja VI.

2 artikla
Asetuksen (EU) 2018/956 kumoaminen

Kumotaan asetus (EU) 2018/956 ... päivästä ...kuuta[*Julkaisutoimisto: lisätään soveltamispäivä*].

Viittauksia asetukseen (EU) 2018/956 pidetään viittauksina tähän asetukseen tämän asetuksen liitteessä VI olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

3 artikla
Voimaantulo

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

Sitä sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta[*Julkaisutoimisto: lisätään kalenterivuosi, joka on tämän asetuksen voimaantulopäivää seuraavan 1 päivän heinäkuuta vuosi*].

Kuitenkin ...päivää ...kuuta ...[*Julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on soveltamispäivä*] edeltäviin raportointikausiin sovelletaan edelleen asetusta (EU) 2019/1242, sellaisena kuin sitä sovelletaan 30 päivänä kesäkuuta[*Julkaisutoimisto: lisätään kalenterivuosi, joka on tämän säädöksen voimaantuloa seuraavan 1 päivän heinäkuuta vuosi*], ja asetusta (EU) 2018/956, sellaisena kuin sitä sovelletaan 30 päivänä kesäkuuta[*Julkaisutoimisto: lisätään kalenterivuosi, joka on tämän säädöksen voimaantuloa seuraavan 1 päivän heinäkuuta vuosi*].

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

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus asetukseksi asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta

1.2. Toimintalohko(t)

Otsake 3 – Luonnonvarat ja ympäristö

Osasto 9 – Ympäristö ja ilmastotoimet

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

☐ uuteen toimeen

☐ uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen²⁵

☒ käynnissä olevan toimen jatkamiseen

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

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Tämän ehdotuksen yleisenä tavoitteena on asettaa uusia päästönormeja uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja edistää siirtymistä päästöttömään liikkuamiseen osana laajempaa kontekstia, johon kuuluvat tiukemmat vuotta 2030 koskevat EU:n ilmastotavoitteet ja ilmastoneutraaliuden saavuttaminen EU:ssa vuoteen 2050 mennessä.

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Tämän ehdotuksen erityisenä tavoitteena on

vähentää raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä kustannustehokkaasti ja EU:n ilmastotavoitteiden mukaisesti ja parantaa samalla EU:n energiaturvallisuutta;
tarjota Euroopan liikenteenharjoittajille ja niiden asiakkaille, joista useimmat ovat pk-yrityksiä, hyötyjä energiatehokkaampien ajoneuvojen laajemmasta käyttöönnotosta;
vahvistaa EU:n teollisuuden johtajuutta teknologiassa ja innovoinnissa kanavoimalla investointeja päästöttömiin teknologioihin.

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

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

Ehdotuksella varmistetaan, että raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vähennetään, liikenteenharjoittajille ja käyttäjille tuotetaan hyötyjä paremman ilmanlaadun ja energiansäästöjen muodossa ja autoteollisuuden arvoketjun teknologista ja

²⁵

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

innovointiin liittyvää johtoasemaa vahvistetaan. Odotettuja lisähyötyjä ovat parempi energiatehokkuus ja energiavarmuus.

1.4.4. Tulosindikaattorit

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

Seuranta varten on yksilöity seuraavat indikaattorit:

1. EU:n ajoneuvokannan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, jotka mitataan tyyppi hyväksynnän yhteydessä ja joita seurataan vuosittain.
2. Raskaiden hyötyajoneuvojen kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt, joita seurataan jäsenvaltioiden vuotuisten kasvihuonekaasuinventaariorien avulla.
3. Ensirekisteröityjen nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen lukumäärä ja osuus, jota seurataan jäsenvaltioiden toimittamien vuotuisten seurantatietojen avulla.
4. Innovoinnin taso, jota mitataan eurooppalaisten autonvalmistajien päästöttömään teknologiaan liittyvien uusien patenttien määrän perusteella käyttäen julkisesti saatavilla olevia patenttitietokantoja.
5. Työllisyyden taso, jota seurataan EU:n alakohtaisia työllisyystietoja koskevien julkisesti saatavilla olevien Eurostatin tilastojen perusteella.

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

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

Unionissa ensirekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien on seurattava päästöjä ja raportoitava niistä ja noudatettava tarkistettuja hiilidioksidipäästötavoitteita.

Jäsenvaltioiden on raportoitava vuosittain komissiolle ja Euroopan ympäristökeskukselle ensirekisteröityjä raskaita hyötyajoneuvoja koskevat tekniset tiedot.

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.

Ilmastomuutos on valtioiden rajat ylittävä ongelma, jota ei voida ratkaista yksin kansallisella tai paikallisella toiminnalla. Ilmastotoimien koordinointi EU:n tasolla on tarpeen ja EU:n toimet ovat perusteltuja toissijaisuusperiaatteen perusteella.

Kansallisen ja paikallisen tason aloitteet eivät ole riittäviä. EU:n koordinoitujen toimien puute johtaisi riskiin markkinoiden pirstoutumisesta. Yksittäiset jäsenvaltiot muodostaisivat myös liian pienet markkinat, jotka eivät voisi edistää koko alan muutosta tai luoda mittakaavaetuja.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

Ehdotus perustuu seuranta- ja raportointivelvoitteita sekä hiilidioksidipäästönormeja koskevaan olemassaolevaan lainsäädäntöön.

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

Tämä ehdotus on yhdenmukainen Next Generation EU -välineen ja vuodet 2021–2027 kattavan monivuotisen rahoituskehityksen²⁶ tavoitteiden kanssa, jotka auttavat toteuttamaan Euroopan vihreän ja digitaalisen siirtymän.

Tämä lainsäädäntöehdotus täydentää 55-valmiuspaketin ehdotuksia sekä Euro 7 -ehdotusta ja on johdonmukainen niiden kanssa.

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

Ei sovelleta.

²⁶

https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_en

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

☐ kesto on rajattu

☐ toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV.

☐ maksusitoumusmäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset koskevat vuosia VVVV–VVVV ja maksumäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset vuosia VVVV–VVVV.

☒ kestoa ei ole rajattu

- käynnistysvaihe alkaa vuonna 2024 ja päättyy vuonna 2025,

- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)²⁷

☒ Suora hallinnointi, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

☒ yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään

☐ toimeenpanovirastoja

☐ Hallinnointi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa

☒ Välillinen hallinnointi, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

☐ kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille

☐ kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)

☐ Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle

☒ varainhoitoasetuksen 70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille

☐ julkisoikeudellisille yhteisöille

☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, jotka antavat riittävät rahoitustakuut

☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja jotka antavat riittävät rahoitustakuut

☐ henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.

Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, olisi annettava lisätietoja kohdassa ”Huomautukset”.

Huomautukset:

Ei

sovelleta.

²⁷ Kuvaukset eri hallinnointitavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston verkkosivuilla osoitteessa:

<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Aloitteessa hyödynnetään ilmastotoimien pääosaston olemassa olevia hallinnollisia järjestelyjä Yhteisen tutkimuskeskuksen kanssa ja siihen sisältyy Euroopan ympäristökeskuksen rahoitusosuuden lisääminen.

Tietoja on kerättävä eri lähteistä, kuten jäsenvaltioilta, ajoneuvovalmistajilta ja kansallisilta tyyppihyväksyntäviranomaisilta. Tiedonkeruun koordinoinnista vastaavat Euroopan ympäristökeskus ja ilmastotoimien pääosasto, joita avustaa myös Yhteinen tutkimuskeskus.

Jäsenvaltiot ja valmistajat ilmoittavat vuosittain tiedot uusien ajoneuvojen rekisteröinnistä. Näiden tietokokonaisuuksien perusteella määritetään, miten valmistajat noudattavat normeja, ja määrätään mahdollisia sakkoja. Tiedot vahvistetaan tämän jälkeen komission päätöksellä.

Ehdotus edellyttää komissiolta ja Euroopan ympäristökeskukselta lisää tietojen arviointia uusien soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvoryhmien, pieniä valmistajia koskevien poikkeusten ja ajoneuvojen siirron vuoksi.

Tiedot todellisesta ajonaikaisesta polttoaineen ja/tai sähköenergian kulutuksesta, sellaisina kuin ne on mitattu ajoneuvoista, ja tiedot käytönaikaisesta vaatimustenmukaisuudesta raportoidaan vuosittain, myös soveltamisalaan lisättävien ajoneuvojen osalta. Voimassa olevat todellista ajonaikaista ja käytönaikaista vaatimuksenmukaisuutta koskevat oikeudelliset säännökset tiukentuivat lainsäätäjien käsittelyssä komission ehdotukseen verrattuna.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

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

Ehdotuksella ei panna täytäntöön rahoitusohjelmaa vaan suunnitellaan pitkän aikavälin politiikkaa. Hallinnointitapaa, rahoituksen toteutusmekanismeja, maksutapoja ja virhetasoihin liittyvää valvontastrategiaa ei sovelleta.

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

Valvontatavoista säädetään varainhoitoasetuksessa ja soveltamissäännöissä. Tämä ehdotus ei koske meno-ohjelmaa.

Ajoneuvorekisteritietojen tehokas ja asianmukainen seuranta on olennaisen tärkeää oikeusvarmuuden takaamiseksi lainsäädännön täytäntöönpanossa ja sisämarkkinoiden tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi eri valmistajille.

Todellisten ajonaikaisten tietojen keräämisellä ja käytönaikaisella tarkastusmenettelyllä varmistetaan, että havaitaan ajoneuvorekisteritietojen sääntöjenvastaisuudet ja toteutetaan oikea-aikaisesti tehokkaat korjaavat toimenpiteet ja että EU:n hiilidioksidipäästötavoitteiden pitkän aikavälin vaikuttavuus ei heikkene.

Tärkeimpiä sisäisen valvonnan järjestelmiä ovat ilmoitettujen rekisteröintitietojen ja teknisten tietojen todentaminen.

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

Tämä aloite ei aiheuta uusia merkittäviä valvontatarpeita/riskejä, joita ei olisi jo katettu nykyisellä sisäisen valvonnan kehyksellä. Varainhoitoasetuksen soveltamisen lisäksi ei ole suunniteltu muita erityistoimenpiteitä.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

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

Sen lisäksi, että varainhoitoasetusta sovelletaan petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi, tässä ehdotuksessa esitettyjä tiukempia hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimuksia ja soveltamisalan laajentamista tuetaan parannetulla käytönaikaisen tarkastuksen ja todellisten ajonaikaisten päästötietojen seurannalla ja raportoinnilla.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM ²⁸	EFTA-mailta ²⁹	Ehdokasmaailta ³⁰	Kolmansilta mailta	Varainhoitoasetuksen 21 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitetut rahoitusosuudet
3	09 02 03 Ilmastotoimet (hillitseminen ja sopeutuminen)	JM	KYLLÄ	EI	EI	EI
3	09 10 02 Euroopan ympäristökeskus (EEA)	JM	KYLLÄ	KYLLÄ	EI	EI
7	20 02 01 01 Sopimussuhteiset toimihenkilöt	EI-JM	EI	EI	EI	EI

Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat: Ei sovelleta.

²⁸ JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

²⁹ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

³⁰ Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioituista vaikutuksista toimintamäärärahoihin

☐ Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.

☒ Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	3	”Luonnonvarat ja ympäristö”
---	---	-----------------------------

Pääosasto: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	YHTEENSÄ
Toimintamäärärahat								
09 02 03 Ilmastotoimet (hillitseminen ja sopeutuminen)	Sitoumukset	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Maksut	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat								
		(3)						
Pääosaston CLIMA määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400
	Maksut	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	0,400

- Yhteinen tutkimuskeskus tulee tarjoamaan komissiolle keskeisen tärkeää tukea tarvittavassa teknisessä työssä. CLIMA-pääosaston ja Yhteisen tutkimuskeskuksen välillä on hallinnollinen järjestely.

Virasto: Euroopan ympäristökeskus (EEA)			2023	2024	2025	2026	2027	YHTEENSÄ
Toimintamäärärahat								
Osasto 1: Henkilöstömenot	Sitoumukset	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Maksut	(2 a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

Osasto 2: Infrastruktuuri	Sitoumukset	(1b)		0,080	0,080			0,160
	Maksut	(2b)		0,080	0,080			0,160
Osasto 3: Toimintamenot	Sitoumukset	(1c)			0,020	0,040	0,040	0,100
	Maksut	(2c)			0,020	0,040	0,040	0,100
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat								
		(3)						
Ympäristökeskuksen määrärahat YHTEENSÄ*	Sitoumukset	=1a+1b +1c		0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Maksut	=2a+2b +2c		0,379	0,835	0,790	0,805	2.809

*Euroopan ympäristökeskuksen lisärahoituksen talousarviovaikutus kompensoidaan Life-ohjelman määrärahoihin tehtävällä vähennyksellä, tarkemmin sanottuna ilmastotoimien pääosaston budjettikohdasta 09 02 03 Ilmastotoimet (hillitseminen ja sopeutuminen).

- Henkilöstömenot Tarvitaan väliaikainen toimihenkilö (AD) ja yksi sopimussuhteinen toimihenkilö (CA), jotta voidaan i) varmistaa seurattavien ja raportoitavien ajoneuvojen päästöjen absoluuttisen kasvun hallitsemiseksi tarpeellisen tietojen keruun, analysoinnin ja käsittelyn koordinointi, valmistelu ja seuranta, ii) raportointijärjestelmän, laadunvarmistusjärjestelmän ja tietojen laadunvalvontajärjestelmien täytäntöönpano ja käyttö laajennetun soveltamisalan piiriin kuuluvien uusien ajoneuvojen osalta sekä tiedonhallinta ja tekninen neuvontapalvelu soveltamisalaan lisättäville valmistajille.

Lisäksi tarvitaan kolme sopimussuhteista toimihenkilöä (joista kaksi vuonna 2024) seuraavia tehtäviä varten:

yksityiskohtaisten sertifiointimenetelmien (esimerkiksi hiilipoistumia koskevien EU:n laatukriteerien noudattamisen osoittaminen ehdotetun asetuksen 8 artiklan mukaisesti) valmistelun ja kehittämisen tukeminen;

tiedonkeruu esimerkiksi kosteikkojen uudelleenkestutukseen, viljelymenetelmiin ja metsitys-/uudelleenmetsitysalotteisiin liittyviä eri hiiliviljelytoimia koskevasta tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta;

tuki rekistereiden (esimerkiksi sertifiointijärjestelmien ja kansallisten kasvihuonekaasuinventarioiden) välisten yhteyksien varmistamiseksi.

- Infrastruktuuri- ja toimintamenot: Euroopan ympäristökeskus tarvitsee ensimmäisten kahden vuoden aikana tietojenkäsittelyyn (yhteensä 160 000 euroa) alustavia tietotekniikkainvestointeja, jotta voidaan tarkistaa normien noudattaminen myös aiempaa useampien ajoneuvojen ja

valmistajien osalta. Myös toistuvia vuotuisia tietotekniikkamenoja tarvitaan raportoinnin työnkulkujen, MSSQL-tietokantojen ja muiden tietoteknisten prosessivälineiden ylläpitoon ja säännölliseen päivittämiseen.

○ Toimintamäärärahat YHTEENSÄ			2023	2024	2025	2026	2027	YHTEENSÄ
	Sitoumukset	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Maksut	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
Monivuotisen rahoituskehysten OTSAKKEESEEN 3 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Maksut	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehysten otsake	7	”Hallintomenot”
---	---	-----------------

		2023	2024	2025	2026	2027	YHTEENSÄ
Pääosasto: CLIMA							
○ Henkilöresurssit			0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
○ Muut hallintomenot							
PÄÄOSASTO CLIMA YHTEENSÄ	Määrärahat		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Lisätietojen hallintaa varten tarvitaan kokoaikainen sopimussuhteinen toimihenkilö.

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
---	---	--	-------	-------	-------	-------	--------------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		2023	2024	2025	2026	2027	YHTEENSÄ
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEISIIN 1–7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
	Maksut		0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset

maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset↴			2023		2024		2025		2026		2027		YHTEENSÄ	
	TUOTOKSET													
	Tyyppi ³¹	Keski määr. kustan nukset	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Lkm	Kusta nnus	Luku määrä yhteen sä	Kustann ukset yhteensä
ERITYISTAVOITE 1... ³²														
– Tuotos														
– Tuotos														
– Tuotos														

³¹ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

³² Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoitteet”.

Välisumma, erityistavoite 1													
ERITYISTAVOITE 2													
– Tuotos													
Välisumma, erityistavoite 2													
KAIKKI YHTEENSÄ													

3.2.3. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

3.2.3.1. Arvioidut vaikutukset Euroopan ympäristökeskuksen henkilöresursseihin

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

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	2024	2025	2026	2027	YHTEEN SÄ
--	------	------	------	------	----------------------

Väliaikaiset toimihenkilöt (AD-palkkaluokka)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Väliaikaiset toimihenkilöt (AST-palkkaluokat)					
Sopimussuhteiset toimihenkilöt	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Kansalliset asiantuntijat					

YHTEENSÄ	0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
-----------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Henkilöstötarpeet (kokoaikaiseksi muutettuna):

	2024	2025	2026	2027	YHTEEN SÄ
--	-------------	-------------	-------------	-------------	----------------------

Väliaikaiset toimihenkilöt (AD- palkkaluokka)	1	1	1	1	1
Väliaikaiset toimihenkilöt (AST- palkkaluokat)					
Sopimussuhteiset toimihenkilöt	3	4	4	4	4
Kansalliset asiantuntijat					

YHTEENSÄ	4	5	5	5	5
-----------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Hallintomäärärahojen arvioitu tarve komissiossa

3.2.3.3. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

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

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	YHTEENSÄ
--	--	------------	------------	------------	------------	----------

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKE 7						
Henkilöresurssit		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
Muut hallintomenot						
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKE 7, välisumma		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 sisällymättömät ³³		Ei sovelleta.	Ei sovelleta.	Ei sovelleta.	Ei sovelleta.	Ei sovelleta.
Henkilöresurssit						

³³ Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

Muut hallintomenot						
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEESEEN 7 sisältyvät, välisumma		Ei sovelleta.	Ei sovelleta.	Ei sovelleta.	Ei sovelleta.	Ei sovelleta.

YHTEENSÄ		0,091	0,091	0,091	0,091	0,364
-----------------	--	-------	-------	-------	-------	--------------

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

3.2.3.4. Henkilöresurssien arvioitu tarve

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

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

	Vuosi 2023	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027
O Henkilöstötaulukoon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)					
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)					
20 01 02 03 (EU:n ulkopuoliset edustustot)					
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)					
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)					
O Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)³⁴					
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)		1	1	1	1
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)					
XX 01 xx yy zz³⁵	– päätoimipaikassa				
	– EU:n ulkopuolisissa edustustoissa				
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - epäsuora tutkimustoiminta)					
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö - suora tutkimustoiminta)					
YHTEENSÄ		1	1	1	1

XX viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

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

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
Ulkopuolinen henkilöstö	Komissiossa tarvitaan 1 sopimussuhteinen toimihenkilö lainsäädännön monimutkaistumisen ja soveltamisajan laajentamisen sekä niihin liittyvän lisäseurannan ja hallinnoinnin vuoksi.

3.2.4 Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa

- Ehdotus/aloite
- ☒ voidaan rahoittaa kokonaan kohdentamalla menoja uudelleen monivuotisen rahoituskehyksen kyseisen otsakkeen sisällä.

³⁴ Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

³⁵ Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

Muita lisämenoja ei ole tarkoitus syntyä. Joka tapauksessa mahdolliset menot katetaan Life-ohjelman määrärahoista.

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

☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehysten tarkistamista.

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

Ehdotus/aloite

☒ rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja

☐ rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	2023	2024	2025	2026	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:

☐ vaikutukset omiin varoihin

☒ vaikutukset muihin tuloihin

tulot on kohdennettu menopuolen budjettikohtiin ☐

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ³⁶				
		2023	2024	2025	2026	2027
Momentti 4 2 9						

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

Ei sovelleta.

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

³⁶ Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.

Tuloja voi syntyä hiilidioksidin liikapäästömaksuista. Valmistajien maksamat tulot olisi edelleen katsottava EU:n yleiseen talousarvioon otettaviksi tuloiksi.