



2017/0293(COD)

14.3.2018

*****I**

MIETINTÖLUONNOS

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (uudelleenlaadittu teksti)
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

Esittelijä: Miriam Dalli

(Uudelleenlaatiminen – työjärjestyksen 104 artikla)

Menettelyjen symbolit

- * Kuulemismenettely
- *** Hyväksyntämenettely
- ***I Tavallinen lainsäätämismenettely (ensimmäinen käsittely)
- ***II Tavallinen lainsäätämismenettely (toinen käsittely)
- ***III Tavallinen lainsäätämismenettely (kolmas käsittely)

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

Tarkistukset säädösesitykseen

Palstoina esitettävät parlamentin tarkistukset

Poistettava teksti merkitään vasempaan palstaan lihavoidulla kursiivilla. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään molempiin palstoihin lihavoidulla kursiivilla. Uusi teksti merkitään oikeaan palstaan lihavoidulla kursiivilla.

Tarkistuksen tunnistetietojen ensimmäisellä ja toisella rivillä ilmoitetaan käsiteltävänä olevan säädösesityksen kohta, jota tarkistetaan. Jos tarkistus koskee olemassa olevaa säädöstä, jota säädösesityksellä muutetaan, tunnistetietojen kolmannella rivillä ilmoitetaan muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus.

Konsolidoituna tekstinä esitettävät parlamentin tarkistukset

Uusi teksti merkitään lihavoidulla kursiivilla. Poistettava teksti merkitään symbolilla ¶ tai yliviivauksella. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään siten, että uusi teksti lihavoidaan ja kursivoidaan ja korvattava teksti poistetaan tai viivataan yli. Parlamentin yksiköiden tekemiä lopullisen tekstin teknisiä muutoksia ei merkitä.

SISÄLTÖ

Sivu

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI 5	
PERUSTELUT.....	44
LIITE: OIKEUDELLISTEN ASIOIDEN VALIOKUNNAN KIRJE	47
LIITE: EUROOPAN PARLAMENTIN, NEUVOSTON JA KOMISSION OIKEUDELLISISTA YKSIKÖISTÄ KOOSTUVAN NEUVOA-ANTAVAN RYHMÄN LAUSUNTO	48

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

**ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (uudelleenlaadittu teksti)
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))**

(Tavallinen lainsäätämisympäristys – uudelleenlaatiminen)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2017)0676),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 192 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komission on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C8-0395/2017),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon säädösten uudelleenlaatimistekniikan järjestelmällisestä käytöstä 28. marraskuuta 2001 tehdyn toimielinten välisen sopimuksen¹,
 - ottaa huomioon oikeudellisten asioiden valiokunnan ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle työjärjestyksen 104 artiklan 3 kohdan mukaisesti osoittaman 14. maaliskuuta 2018 päivätyn kirjeen,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 104 ja 59 artiklan,
 - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön sekä teollisuus-, tutkimus- ja energiavalokunnan ja liikenne- ja matkailuvalokunnan lausunnot (A8-0000/2018),
- A. toteaa, että Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission oikeudellisista yksiköistä koostuvan neuvoa-antavan ryhmän mukaan komission ehdotus ei sisällä muita sisällöllisiä muutoksia kuin ne, jotka siinä on sellaisiksi yksilöity, ja siinä ainoastaan kodifioidaan aikaisemman säädöksen muuttumattomina säilyvät säännökset näiden muutosten kanssa säännösten asiasisältöä muuttamatta;
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan ja ottaa huomioon Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission oikeudellisista yksiköistä koostuvan neuvoa-antavan ryhmän suositukset;

¹ EYVL C 77, 28.3.2002, s. 1.

2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;
3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(3) **Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa eurooppalaisessa strategiassa¹⁶ asetetaan seuraava selkeä tavoite: tämän** vuosisadan **puoleenväliin** mennessä **liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen on oltava vähintään 60 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990 ja vakaalla uralla kohti nollatasoa.** Terveyttämme vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä on vähennettävä jyrkästi ilman viivettä. Perinteisten polttomoottoreiden päästöjä on tarpeen vähentää edelleen vuoden 2020 jälkeen. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen on oltava käytössä ja saatava merkittävä markkinaosuus vuoteen 2030 mennessä.

¹⁶ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia, COM(2016) 501 final.

Tarkistus

(3) **Jotta unioni voisi täyttää sitoumuksensa, jotka se antoi YK:n ilmastopöytäkirjan osapuolten 21. konferenssissa Pariisissa 2015, liikenteen alalla on irrottauduttava hiilestä nopeammin ja alan kasvihuonekaasupäästöissä olisi määrätietoisesti pyrittävä nollatasoon** vuosisadan **puoliväliin** mennessä. Terveyttämme vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä on vähennettävä jyrkästi ilman viivettä. Perinteisten polttomoottoreiden päästöjä on tarpeen vähentää edelleen vuoden 2020 jälkeen. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen on oltava käytössä ja saatava merkittävä markkinaosuus vuoteen 2030 mennessä.

¹⁶ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia, COM(2016) 501 final.

Or. en

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

(4 a) Rakenteellinen siirtyminen kohti vaihtoehtoisia voimalaitteita yhdistetään rakenteellisiin muutoksiin autoteollisuuden arvoketjuissa. On ratkaisevan tärkeää tarkastella väistämättömiä sosiaalisia vaikutuksia, joita vähähiiliseen tuotantoon siirtyminen autoteollisuudessa aiheuttaa, ja käsitellä ennaltaehkäisevästi väistämättömiä työllisyysvaikutuksia, jotka näkyvät erityisen voimakkaasti eniten kärsimään joutuvilla alueilla.

Or. en

Perustelu

On todettava selvästi, että vähähiiliseen tuotantoon siirtymisellä on väistämättömiä rakenteellisia vaikutuksia.

Tarkistus 3

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 9 kappale**

(9) Vuonna 2015 tehdyssä asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 arvioinnissa tultiin siihen tulokseen, että kyseiset asetukset ovat olleet merkitykselliset ja laajasti ottaen johdonmukaiset ja että ne ovat saaneet aikaan huomattavia energiasäästöjä ja olleet samaan aikaan alun perin ennakoitua kustannustehokkaampia. Ne ovat myös luoneet unionille tuntuvaa lisäarvoa, jota ei olisi voitu saavuttaa samassa määrin kansallisilla toimenpiteillä.

(9) Vuonna 2015 tehdyssä asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 arvioinnissa tultiin siihen tulokseen, että kyseiset asetukset ovat olleet merkitykselliset ja laajasti ottaen johdonmukaiset ja että ne ovat saaneet aikaan huomattavia energiasäästöjä ja olleet samaan aikaan alun perin ennakoitua kustannustehokkaampia. Ne ovat myös luoneet unionille tuntuvaa lisäarvoa, jota ei olisi voitu saavuttaa samassa määrin kansallisilla toimenpiteillä. **Arvioinnissa todettiin myös, että todelliset hiildioksidisäästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin ne, joita saadaan tuloksiksi tyyppihyväksyntätesteissä, ja että tyyppihyväksyntätestien ja todellisten**

arvojen välinen ”päästökuilu” on merkittävästi heikentänyt hiilidioksidipäästönormien tehokkuutta ja kuluttajien luottamusta uusien ajoneuvojen mahdollisiin polttoainesäästöihin.

Or. en

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(12 a) Komission direktiivistä 1999/94/EY^{1 a} vuonna 2016 tekemässä arvioinnissa todettiin, että lainsäädäntöä on tarpeen entisestään selventää ja yksinkertaistaa, millä voitaisiin lisätä sen merkityksellisyyttä, vaikuttavuutta, tehokkuutta ja yhtenäisyyttä. Komission suosituksella (EU) 2017/948^{1 b} pyritään kannustamaan direktiivin 1999/94/EY yhdenmukaiseen soveltamiseen. Paremmiin suunnitelluille ja pidemmälle yhdenmukaistetuille unionin vaatimuksilla autojen merkinnöistä, jotka tarjoavat kuluttajille vertailtavaa, luotettavaa ja käyttäjäystävällistä tietoa vähäpäästöisten autojen eduista, mukaan lukien tiedot ilman epäpuhtauksista ja käyttökustannuksista hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen lisäksi, voitaisiin tukea polttoainetaloudellisimpien ja ympäristöystävällisimpien autojen käyttöönottoa kaikkialla unionissa. Komission olisi sen vuoksi tarkasteltava uudelleen direktiiviä 1999/94/EY 31 päivään joulukuuta 2019 mennessä ja esitettävä asiaa koskeva lainsäädäntöehdotus.

^{1 a} Euroopan parlamentin ja neuvoston

direktiivi 1999/94/EY, annettu 13 päivänä joulukuuta 1999, kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja (EYVL L 12, 18.1.2000, s. 16).

^{1b} Komission suositus (EU) 2017/948, annettu 31 päivänä toukokuuta 2017, yhdenmukaistetun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisen testimenetelmän mukaisesti tyyppihyväksytyjen ja mitattujen polttoaineenkulutus- ja hiilidioksidipäästöarvojen käyttämisestä saatettaessa tietoja kuluttajien saataville Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/94/EY mukaisesti (EUVL L 142, 2.6.2017, s. 100).

Or. en

Perustelu

Voidakseen tehdä tietoon perustuvia ostopäätöksiä kuluttajien on saatava tutustua realistisiin polttoainekulutuksen arvoihin. Myyntipisteissä esitetyt EU:n polttoaineenkulutusmerkintöjen arvot olisi mukautettava vastaamaan keskimääräistä polttoaineenkulutusta ajon aikana eikä pelkästään laboratorio-olosuhteissa. Autojen merkintädirektiivistä komission vuonna 2016 tekemässä arvioinnissa todetaan, että merkintöjen vähäinen yhdenmukaistaminen jäsenvaltioissa heikentää direktiivin yleistä vaikuttavuutta. Myös tietojen puuttuminen ilmansaastepäästöistä rajoittaa tätä vaikuttavuutta. Siksi komissiolle olisi annettava tehtäväksi tarkistuksen esittäminen.

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

(13) Uusien henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman unionin koko ajoneuvokannan vähennystasot olisi sen vuoksi vahvistettava vuodeksi 2025 ja vuodeksi 2030, kun otetaan huomioon aika, joka kuluu ajoneuvokannan uusiutumiseen, ja se, että tieliikennealan on osaltaan

Tarkistus

(13) Uusien henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman unionin koko ajoneuvokannan vähennystasot olisi sen vuoksi vahvistettava vuodeksi 2025 ja vuodeksi 2030, kun otetaan huomioon aika, joka kuluu ajoneuvokannan uusiutumiseen, ja se, että tieliikennealan on osaltaan

edistettävä vuoden 2030 ilmasto- ja energiavoitteiden saavuttamista. Tämä asteittainen lähestymistapa antaa myös autoteollisuudelle selkeän ja varhaisen signaalin olla viivyttämättä energiatehokkaiden teknologioiden sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuontia markkinoille.

edistettävä vuoden 2030 ilmasto- ja energiavoitteiden *sekä pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden* saavuttamista. Tämä asteittainen lähestymistapa antaa myös autoteollisuudelle selkeän ja varhaisen signaalin olla viivyttämättä energiatehokkaiden teknologioiden sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuontia markkinoille.

Or. en

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

(14) Vaikka unioni on maailman suurimpia moottoriajoneuvojen valmistajia ja osoittaa teknologista johtajuutta tällä alalla, kilpailu kovenee ja maailmanlaajuinen autoteollisuusala muuttuu nopeasti, kun innovoidaan sähköisiin voimalaitteisiin sekä vuorovaikutteiseen, verkotettuun ja automatisoituun liikkuvuuteen. Jotta unioni voi säilyttää maailmanlaajuisen kilpailukykyä ja markkinoillepääsyn, se tarvitsee sääntelykehyksen, mukaan lukien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen alalla erityisen *kannustimen*, jolla luodaan laajat kotimarkkinat ja tuetaan teknologista kehitystä ja innovointia.

Tarkistus

(14) Vaikka unioni on maailman suurimpia moottoriajoneuvojen valmistajia ja osoittaa teknologista johtajuutta tällä alalla, kilpailu kovenee ja maailmanlaajuinen autoteollisuusala muuttuu nopeasti, kun innovoidaan sähköisiin voimalaitteisiin sekä vuorovaikutteiseen, verkotettuun ja automatisoituun liikkuvuuteen. Jotta unioni voi säilyttää maailmanlaajuisen kilpailukykyä ja markkinoillepääsyn, se tarvitsee sääntelykehyksen, mukaan lukien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen alalla erityisen *toimintapoliittisen mekanismin*, jolla luodaan laajat kotimarkkinat ja tuetaan teknologista kehitystä ja innovointia.

Or. en

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

(15) Käyttöön olisi otettava erityinen **kannustinmekanismi**, jolla helpotetaan sujuvaa siirtymistä kohti päästötöntä liikkuvuutta. Tämä **hyvitysmekanismi** olisi suunniteltava niin, että sillä edistetään **päästöttömien** ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille.

Tarkistus

(15) Käyttöön olisi otettava erityinen **politiikkamekanismi**, jolla helpotetaan sujuvaa siirtymistä kohti päästötöntä liikkuvuutta. Tämä **hyvitys- ja veloitusmekanismi** olisi suunniteltava niin, että sillä edistetään **päästöttömien** ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille.

Or. en

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(16) **Vahvistamalla** vertailuarvo päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuudelle **EU:n** ajoneuvokannasta sekä ottamalla käyttöön hyvin suunniteltu mekanismi, jolla mukautetaan valmistajakohtaista hiilidioksiditavoitetta sen mukaan, mikä on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan omassa ajoneuvokannassa, tarjotaan voimakas ja uskottava signaali tällaisten uusien ajoneuvojen kehittämiselle ja käyttöönotolle, kun samaan aikaan mahdollistetaan perinteisten polttomoottoreiden tehostaminen.

Tarkistus

(16) **Asettamalla vahva** vertailuarvo päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuudelle **unionin** ajoneuvokannasta sekä ottamalla käyttöön hyvin suunniteltu mekanismi, jolla mukautetaan valmistajakohtaista hiilidioksiditavoitetta sen mukaan, mikä on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan omassa ajoneuvokannassa, tarjotaan voimakas ja uskottava signaali tällaisten uusien ajoneuvojen kehittämiselle ja käyttöönotolle, kun samaan aikaan mahdollistetaan perinteisten polttomoottoreiden tehostaminen.

Or. en

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

(17) Kun määritetään päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hyvityksiä, on aiheellista ottaa huomioon hiilidioksidipäästöjen erot eri ajoneuvojen välillä. Mukautumismekanismeilla on määrä varmistaa, että vertailuarvotasoa paremmin suoriutuva valmistaja saa suuremman hiilidioksiditavoitteen. Jotta varmistettaisiin tasapainoinen lähestymistapa, olisi vahvistettava raja-arvot sille, miten paljon mukautuksia voidaan kyseisessä mekaniismissa tehdä. Näin luodaan kannustimia, joilla edistetään lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ajoissa tapahtuvaa käyttöönottoa sekä tuodaan kuluttajille, kilpailukyvyille ja ympäristölle huomattavia etuja.

Tarkistus

(17) Kun määritetään päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hyvityksiä, on aiheellista ottaa huomioon hiilidioksidipäästöjen erot eri ajoneuvojen välillä. Mukautumismekanismeilla on määrä varmistaa, että vertailuarvotasoa paremmin suoriutuva valmistaja saa suuremman hiilidioksiditavoitteen ***kun taas valmistaja, joka ei saavuta vertailuarvoa, joutuisi noudattamaan tiukempaa hiilidioksiditavoitetta***. Jotta varmistettaisiin tasapainoinen lähestymistapa, olisi vahvistettava raja-arvot sille, miten paljon mukautuksia voidaan kyseisessä mekaniismissa tehdä. Näin luodaan kannustimia, joilla edistetään lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ajoissa tapahtuvaa käyttöönottoa sekä tuodaan kuluttajille, kilpailukyvyille ja ympäristölle huomattavia etuja.

Or. en

Tarkistus 10

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)**

Komission teksti

(17 a) Tämä lataus- ja tankkausinfrastruktuuri on toteutettava nopeasti, jotta kuluttajat voivat luottaa päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, ja eri tukivälineiden sekä unionin että jäsenvaltioiden tasolla on toimittava tehokkaasti yhdessä merkittävien julkisten ja yksityisten investointien tekemiseksi.

Or. en

Perustelu

Tämä liittyy johdanto-osan kappaleeseen 17 ja muodostaa sille loogisen jatkon.

Tarkistus 11

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 b kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(17 b) Onnistunut siirtyminen päästöttömään liikkuvuuteen edellyttää, että käytössä on kattavia keinoja, mukaan luettuina vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurien käyttöönotto, selkeä autojen merkintäjärjestelmä sekä ilmanlaadun parantamista ja ilmastonmuutoksen hillitsemistä koskevien vaatimusten noudattamisen tiukka valvonta. Oikeudenmukainen siirtyminen edellyttää vahvaa tukijärjestelmää autoteollisuuden työntekijöitä varten. Siirtyminen edellyttää lisäksi yleistä ajoneuvoja, infrastruktuureja, sähköverkkoja, työllisyyttä ja taloudellisia kannustimia koskevaa poliittista kehystä, joka toimii kaikkialla unionissa kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla. Kaikki tämä edellyttää vahvempia unionin rahoitusvälineitä.

Or. en

Perustelu

Tämä liittyy johdanto-osan kappaleeseen 4 a, 17 ja 17 a ja muodostaa niille loogisen jatkon.

Tarkistus 12

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)**

(18 a) Ajoneuvon painoa vastaava hyötyparametri ei enää ole tarpeen. Teknologisen kehityksen ansiosta painavimmat ja suuremmat ajoneuvot eivät enää välttämättä tuota suurempia päästöjä. Tehokkuutta parantavat tekniikat, kuten hybridisaatio, on irrotettu hiilidioksidipäästöistä. Massan käyttö hyötyparametrina voi näin ollen johtaa raskaampien autojen liialliseen palkitsemiseen. Jotta mahdollistetaan pienentämistä ja keventämistä koskevien ympäristö- ja muiden etujen hyödyntäminen, henkilöautojen hiilidioksiditavoitteiden ei pitäisi enää olla riippuvaisia ajoneuvon massasta. Koska päästötavoitteet vuosiksi 2025 ja 2030 on annettu suhteellisina prosenttiosuuksina, on asianmukaista olla esittämättä hyötyparametria.

Or. en

Perustelu

Tämä tarkistus liittyy tarkistuksiin, joilla poistetaan massa hyötyparametrina liitteessä I. Katso niiden tarkistusten perusteluja.

Tarkistus 13

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale**

(19) Jotta henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen markkinoiden monimuotoisuus ja kyky vastata erilaisiin kuluttajien tarpeisiin säilyisi, hiilidioksiditavoitteet olisi määriteltävä lineaarisessa suhteessa ajoneuvojen tarjoamaan hyötyyn. Massan säilyttämistä hyötyparametrina pidetään johdonmukaisena nykyisen järjestelmän

Poistetaan.

kanssa. Jotta voitaisiin ottaa paremmin huomioon maanteillä liikkuvien ajoneuvojen massa, parametri olisi muutettava ajokuntoisen ajoneuvon massasta ajoneuvon testimassaan, kuten täsmennetään 1 päivänä kesäkuuta 2017 annetussa asetuksessa (EU) 2017/1151, vuodesta 2025 alkaen.

Or. en

Perustelu

Tämä tarkistus liittyy tarkistuksiin, joilla poistetaan massa hyötyparametrina liitteessä I. Katso niiden tarkistusten perusteluja.

Tarkistus 14

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

(20) Olisi vältettävä sitä, että EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavia tavoitteita muutetaan ajoneuvokannan keskimääräisen massan muuttuessa. Keskimääräisen massan muutokset olisi sen vuoksi otettava viipymättä huomioon päästötavoitteiden laskelmissa ja tässä tarkoituksessa käytetyn keskimääräisen massa-arvon mukautukset olisi sen vuoksi tehtävä joka toinen vuosi vuodesta 2025 alkaen.

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Tämä tarkistus liittyy tarkistuksiin, joilla poistetaan massa hyötyparametrina liitteessä I. Katso niiden tarkistusten perusteluja.

Tarkistus 15

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 21 kappale**

Komission teksti

(21) Jotta voidaan jakaa päästövähennystoimet kilpailuneutraalilla ja oikeudenmukaisella tavalla, **joka heijastaa henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen markkinoiden monimuotoisuutta, ja jotta voidaan ennakoita vuonna 2021 tapahtuvaa siirtymistä WLTP:llä mitattuihin päästötavoitteisiin, on aiheellista määrittää raja-arvokäyrän kaltevuus käyttäen perustana kyseisenä vuonna ensimmäisen kerran rekisteröitävien ajoneuvojen päästöjä ja ottaa huomioon EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavien tavoitteiden muutos vuosien 2021, 2025 ja 2030 välillä sen varmistamiseksi**, että vähentämistoimet jakautuvat tasapuolisesti kaikkien valmistajien kesken. **Kun kyseessä ovat kevyet kuljetusajoneuvot, ajoneuvojen valmistajiin sovellettavaa lähestymistapaa olisi sovellettava myös kevyempien, autosta johdettujen pakettiautojen valmistajiin, kun taas raskaampiin segmentteihin kuuluvien ajoneuvojen valmistajien osalta olisi vahvistettava jyrkempi kiinteä kaltevuus koko tavoitejakson ajaksi.**

Tarkistus

(21) Jotta voidaan jakaa päästövähennystoimet kilpailuneutraalilla ja oikeudenmukaisella tavalla, **olisi varmistettava**, että vähentämistoimet jakautuvat tasapuolisesti kaikkien valmistajien kesken.

Or. en

Tarkistus 16

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 23 kappale**

Komission teksti

(23) Sen vuoksi olisi varmistettava tasapaino niiden kannustimien välillä, joita annetaan ekoinnovaatioihin ja sellaisiin teknologioihin, joiden päästövähennystehokkuus osoitetaan virallisella testimenetelmällä. Sen vuoksi

Tarkistus

(23) Sen vuoksi olisi varmistettava tasapaino niiden kannustimien välillä, joita annetaan ekoinnovaatioihin ja sellaisiin teknologioihin, joiden päästövähennystehokkuus osoitetaan virallisella testimenetelmällä. Sen vuoksi

on aiheellista säilyttää ekoinnovaatiosäästöissä enimmäisvaikutus, jonka valmistaja voi ottaa huomioon tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi. Komissiolla olisi oltava mahdollisuus tarkistaa enimmäisvaikutuksen tasoa, jotta erityisesti voidaan ottaa huomioon virallisen testimenetelmän muutokset. On aiheellista myös selvittää, miten säästöt olisi laskettava tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi.

on aiheellista säilyttää ekoinnovaatiosäästöissä enimmäisvaikutus, jonka valmistaja voi ottaa huomioon tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi. Komissiolla olisi oltava mahdollisuus tarkistaa enimmäisvaikutuksen tasoa **alaspäin**, jotta erityisesti voidaan ottaa huomioon virallisen testimenetelmän muutokset. On aiheellista myös selvittää, miten säästöt olisi laskettava tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi.

Or. en

Perustelu

Tekstissä olisi täsmennettävä, että on järkevää sallia ainoastaan alaspäin tehtävä päästökaton mukautus ja välttää mahdollisia puutteita, jotka voivat lisätä ekoinnovaatioiden osuutta.

Tarkistus 17

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti

(28) ***Menettelyllä, jolla myönnetään kapealla erikoisalalla toimiville valmistajille poikkeuksia ajoneuvokannan tavoitteesta, joka on 95 g CO₂/km, varmistetaan, että kyseisten valmistajien vähennyspyrkimykset ovat yhdenmukaisia suurten valmistajien kanssa kyseisen tavoitteen osalta. Kokemus on kuitenkin osoittanut, että kapealla erikoisalalla toimivilla valmistajilla on sama potentiaali kuin suurilla valmistajilla päästä hiilidioksiditavoitteisiin, ja vuodesta 2025 alkaen vahvistettujen tavoitteiden osalta ei pidetä tarkoituksenmukaisena erotella näitä kahta valmistajien luokkaa toisistaan.***

Tarkistus

(28) ***Kokemus*** on osoittanut, että kapealla erikoisalalla toimivilla valmistajilla on sama potentiaali kuin suurilla valmistajilla päästä hiilidioksiditavoitteisiin, ***minkä vuoksi*** ei pidetä tarkoituksenmukaisena erotella näitä kahta valmistajien luokkaa toisistaan.

Or. en

Perustelu

Kokemus on osoittanut, että kapealla erikoisalalla toimivilla valmistajilla, jotka tuottavat 10 000 – 300 000 autoa vuodessa, on sama potentiaali kuin suurilla valmistajilla päästä hiilidioksiditavoitteisiin, minkä vuoksi ei pidetä tarkoituksenmukaisena erotella näitä kahta valmistajien luokkaa toisistaan. Poikkeuksen soveltamisen jatkamisella olisi haitallisia vaikutuksia kilpailun puolueettomuuteen ja saattaisi heikentää sääntelyn tehokkuutta.

Tarkistus 18

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 38 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(38 a) On ratkaisevan tärkeää tarkastella väistämättömiä sosiaalisia vaikutuksia, joita vähähiiliseen tuotantoon siirtyminen autoteollisuudessa aiheuttaa, ja käsitellä ennaltaehkäisevästi väistämättömiä työllisyysvaikutuksia, jotka näkyvät erityisen voimakkaasti eniten kärsimään joutuvilla alueilla. Sen vuoksi on ensiarvoisen tärkeää, että nykyisiin toimiin, joilla edistetään siirtymistä vähähiiliseen talouteen, liitetään myös työntekijöiden uudelleensijoittamista, uusien taitojen hankkimista ja uudelleen koulutusta koskevia kohdennettuja ohjelmia sekä koulutus- ja työnhakualoitteita, jotka toteutetaan tiiviissä vuoropuhelussa työmarkkinaosapuolten kanssa. Tällaiset toimet olisi yhteisrahoitettava käyttötarkoitukseensa sidotuilla tuloilla, joita saadaan kerättävistä liikapäästömaksuista.

Or. en

Perustelu

Liikapäästömaksuista kerätyt tulot olisi käytettävä työntekijöiden uusien taitojen hankkimiseen ja uudelleen koulutukseen ja työvoiman uudelleensijoittamiseen, jotta edistetään oikeudenmukaista siirtymistä vähähiiliseen talouteen erityisesti alueilla, jotka kärsivät eniten autoteollisuusalan siirtymästä. Tämä on tehtävä tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa.

Tarkistus 19

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 41 kappale

Komission teksti

(41) Se, kuinka tehokkaasti tässä asetuksessa säädetyillä tavoitteilla pystytään todellisuudessa vähentämään hiilidioksidipäästöjä, riippuu hyvin paljon virallisen testimenetelmän edustavuudesta. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) antaman lausunnon²³ ja autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta annetun Euroopan parlamentin suosituksen mukaisesti²⁴ olisi otettava käyttöön mekanismi, jolla arvioidaan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen todellista edustavuutta ja energian kulutusarvoja määriteltyinä asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti. Komissiolla olisi oltava valtuudet varmistaa tällaisten tietojen julkinen saatavuus ja **tarvittaessa** kehittää menetelmät, joita tarvitaan **kartoittamaan ja keräämään** tällaisten arviointien suorittamiseksi **tarvittavat tiedot**.

Tarkistus

(41) Se, kuinka tehokkaasti tässä asetuksessa säädetyillä tavoitteilla pystytään todellisuudessa vähentämään hiilidioksidipäästöjä, riippuu hyvin paljon virallisen testimenetelmän edustavuudesta. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) antaman lausunnon²³ ja autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta annetun Euroopan parlamentin suosituksen mukaisesti²⁴ olisi otettava käyttöön mekanismi, jolla arvioidaan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen todellista edustavuutta ja energian kulutusarvoja määriteltyinä asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti. ***Kaikkein paras tapa varmistaa tyyppihyväksytyjen arvojen todellinen edustavuus on, että otetaan käyttöön todellisia hiilidioksidipäästöjä mittaava testi, joka komissio valtuutetaan kehittämään. Tämä testi olisi kehitettävä delegoiduilla säännöksillä ja otettava käyttöön viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä. Sillä välin ja siihen asti, kunnes testiä voidaan käyttää, noudattaminen olisi varmistettava käyttäen polttoaineen kulutusmittareista saatuja tietoja, joista valmistajien on raportoitava, yhdistettynä enimmäisarvoon (not-to-exceed, NTE), joka on enintään 15 prosenttia korkeampi kuin vuonna 2021 WLTP-testillä mitatut tyyppihyväksynnän arvot.*** Komissiolla olisi oltava valtuudet varmistaa tällaisten tietojen julkinen saatavuus ja kehittää menetelmät, joita tarvitaan **polttoaineen kulustietojen keräämiseen** tällaisten arviointien suorittamiseksi.

²³ Tieteellisten neuvonantajien korkean tason ryhmän tieteellinen lausunto 1/2016 ”Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO2 emissions and laboratory testing”.

²⁴ Autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta 4 päivänä huhtikuuta 2017 annettu Euroopan parlamentin suositus neuvostolle ja komissiolle (2016/2908(RSP)).

²³ Tieteellisten neuvonantajien korkean tason ryhmän tieteellinen lausunto 1/2016 ”Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO2 emissions and laboratory testing”.

²⁴ Autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta 4 päivänä huhtikuuta 2017 annettu Euroopan parlamentin suositus neuvostolle ja komissiolle (2016/2908(RSP)).

Or. en

Perustelu

Tarkistus liittyy 12 artiklaan esitettyihin tarkistuksiin. Katso niiden perusteluja.

Tarkistus 20

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 41 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(41 a) Tällä hetkellä ei ole käytössä yhdenmukaistettua tapaa arvioida kevyiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisia päästöjä. Komission olisi tehtävä tällainen analyysi vuoden 2026 loppuun mennessä, jotta voidaan esittää laaja kuva kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöistä. Sitä varten komission olisi vuoteen 2025 mennessä laadittava delegoiduilla säädöksillä unionin yhteinen menetelmä, jolla valmistajat ilmoittavat yhdenmukaisella tavalla tiedot kaikentyyppisten polttoaineiden ja valmistajien markkinoille saattamien ajoneuvojen voimalaitteiden elinkaaren aikaisista hiilidioksidipäästöistä. Menetelmän olisi oltava myös asiaa koskevien ISO-standardien mukainen ja siinä olisi otettava huomioon päästöt ”lähteeltä pyöriin” ja ”tankista pyöriin” sekä elinkaaren loppuvaiheesta

aiheutuvat päästöt. Komission analyysin olisi perustuttava valmistajien ilmoittamiin tietoihin sekä muihin asiaa koskeviin tietoihin.

Or. en

Perustelu

Vaikka nykyinen asetus on todellisuudessa pakokaasupäästöihin perustuva väline, puuttuu selkeä käsitys ajoneuvojen erityyppisten polttoaineiden elinkaaren aikaisista päästöistä. Komission olisi pyrittävä kehittämään yhteinen menetelmä, jolla alkuperäiset laitevalmistajat ilmoittavat kyseiset tiedot. Komission on analysoitava ”lähteeltä pyöriin”-päästöt, jotta voidaan antaa paremmat tiedot alan päätöksentekoa varten.

Tarkistus 21

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 42 kappale

Komission teksti

(42) *Vuonna 2024 on tarkoitus tarkastella edistymistä, jota on tapahtunut [taakanjakoasetuksen ja päästökauppajärjestelmää koskevan direktiivin] nojalla. Sen vuoksi on aiheellista arvioida tämän asetuksen tehokkuutta samana vuonna, jotta näiden välineiden mukaisia toimenpiteitä voidaan arvioida koordinoitulla ja johdonmukaisella tavalla.*

Tarkistus

(42) *On* aiheellista arvioida tämän asetuksen tehokkuutta *jo* vuonna 2023, jotta näiden välineiden mukaisia toimenpiteitä *ja edistystä asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa vahvistetussa aikataulussa* voidaan arvioida koordinoitulla ja johdonmukaisella tavalla.

Or. en

Perustelu

Uudelleentarkasteluvuotta olisi aikaistettava jonkin verran, jotta saadaan hyvissä ajoin kuva saavutetusta edistyksestä ja siitä, ollaanko asetetut tavoitteet saavuttamassa aikataulun mukaisesti.

Tarkistus 22

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 46 kappale

(46) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi tai täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti liitteiden II ja III muuttamiseksi tietovaatimusten ja tietoparametrien osalta, niiden sääntöjen täydentämiseksi, jotka koskevat tietyistä päästötavoitteista poikkeamisen hyväksyttävyydelle asetettujen vaatimusten tulkintaa, poikkeushakemusten sisältöä ja hiilidioksidipäästöjä koskevien vähentämisohjelmien sisältöä ja arviointia, 13 artiklassa tarkoitettujen lukujen M0 ja TM0 mukauttamiseksi, 11 artiklassa tarkoitetun enimmäisvaikutuksen, joka on 7 g CO₂/km, mukauttamiseksi sekä 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen, liitteessä I esitettyjen kaavojen mukauttamiseksi. 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.

(46) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi tai täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti liitteiden II ja III muuttamiseksi tietovaatimusten ja tietoparametrien osalta, **7 artiklan 8 a kohdassa tarkoitettujen elinkaaren aikaisten päästöjen ilmoittamista koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamiseksi**, niiden sääntöjen täydentämiseksi, jotka koskevat tietyistä päästötavoitteista poikkeamisen hyväksyttävyydelle asetettujen vaatimusten tulkintaa, poikkeushakemusten sisältöä ja hiilidioksidipäästöjä koskevien vähentämisohjelmien sisältöä ja arviointia, 13 artiklassa tarkoitettujen lukujen M0 ja TM0 mukauttamiseksi, 11 artiklassa tarkoitetun enimmäisvaikutuksen, joka on 7 g CO₂/km, mukauttamiseksi, **12 artiklan 1 a kohdassa tarkoitetun todellisia hiilidioksidipäästöjä mittaavan testin kehittämiseksi** sekä 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen, liitteessä I esitettyjen kaavojen mukauttamiseksi. 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 **olisi toimitettava** kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla **olisi oltava** järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

Perustelu

Nämä tarvittavat mukautukset johtuvat 7 artiklan 8 a kohdassa ja 12 artiklan 1 a kohdassa säädetyistä uusista delegoiduista toimivaltuuksista. Katso niiden perusteluja.

Tarkistus 23**Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta***Komission teksti*

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevat vaatimukset, jotta voidaan varmistaa sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta.

Tarkistus

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevat vaatimukset, jotta voidaan **saavuttaa unionin ilmastotavoitteet ja** varmistaa sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta.

Or. en

Perustelu

Kuten asetuksen otsikossa todetaan, asetuksen tavoitteena on edistää unionin yleisiä ilmastotavoitteita. On tärkeää korostaa tätä 1 artiklassa.

Tarkistus 24**Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 4 kohta – a alakohta***Komission teksti*

a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **15** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.1 kohdan mukaisesti;

Tarkistus

a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **25** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.1 kohdan mukaisesti;

Or. en

Tarkistus 25

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 4 kohta – b alakohta

Komission teksti

b) kevyistä kuljetusajoneuvoista muodostuvan uuden ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **15** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.1 kohdan mukaisesti.

Tarkistus

b) kevyistä kuljetusajoneuvoista muodostuvan uuden ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **25** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.1 kohdan mukaisesti.

Or. en

Tarkistus 26

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 4 kohta – b a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

b a) päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen osalta vertailuarvo, joka on 20 prosenttia uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen markkinaosuudesta vuonna 2025 määriteltynä liitteessä I olevan A osan 6.3 kohdan ja B osan 6.3 kohdan mukaisesti.

Or. en

Tarkistus 27

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 5 kohta – a alakohta

Komission teksti

a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **30** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.2 kohdan mukaisesti;

Tarkistus

a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **50** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.2 kohdan mukaisesti;

Or. en

Tarkistus 28

**Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 5 kohta – b alakohta**

Komission teksti

b) kevyistä kuljetusajoneuvoista muodostuvan uuden ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **30** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.2 kohdan mukaisesti.

Tarkistus

b) kevyistä kuljetusajoneuvoista muodostuvan uuden ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **50** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.2 kohdan mukaisesti.

Or. en

Tarkistus 29

**Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 5 kohta – b a alakohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

b a) päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen osalta vertailuarvo, joka on 50 prosenttia uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen markkinaosuudesta vuonna 2030

*määriteltynä liitteessä I olevan A osan
6.3 kohdan ja B osan 6.3 kohdan
mukaisesti.*

Or. en

Tarkistus 30

**Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 kohta – g alakohta**

Komission teksti

Tarkistus

*g) 'ajokuntoisen ajoneuvon massalla'
korilla varustetun ajokuntoisen
henkilöauton tai kevyen kuljetus
ajoneuvon massaa
vaatimustenmukaisuustodistuksen
mukaisena ja direktiivin 2007/46/EY
liitteessä I olevassa 2.6 kohdassa
määriteltynä;*

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

*Tämä tarkistus liittyy tarkistuksiin, joilla poistetaan massa hyötyparametrina liitteessä I.
Katso niiden tarkistusten perusteluja.*

Tarkistus 31

**Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 kohta – i alakohta**

Komission teksti

Tarkistus

*i) 'jalanjäljellä' akselivälillä
kerrottua keskimääräistä raideväliä
vaatimustenmukaisuustodistuksen
mukaisena ja direktiivin 2007/46/EY
liitteessä I olevassa 2.1 ja 2.3 kohdassa
määriteltynä;*

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Tämä tarkistus liittyy tarkistuksiin, joilla poistetaan massa hyötyparametrina liitteessä I. Katso niiden tarkistusten perusteluja.

Tarkistus 32

**Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 kohta – 1 alakohta**

Komission teksti

l) 'testimassalla' henkilöauton tai kevyen kuljetusajoneuvon testimassaa, sellaisena kuin se on ilmoitettuna vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja määriteltynä asetuksen (EU) 2017/1151 liitteessä XXI olevan 3.2.25 kohdan mukaisesti;

Tarkistus

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Tämä tarkistus liittyy tarkistuksiin, joilla poistetaan massa hyötyparametrina liitteessä I. Katso niiden tarkistusten perusteluja.

Tarkistus 33

**Ehdotus asetukseksi
7 artikla – 8 kohta – 3 alakohta**

Komission teksti

Komissio **voi hyväksyä** yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat menettelyjä tällaisista poikkeamista ilmoittamiseksi ja niiden ottamiseksi huomioon keskimääräisten päästöjen laskennassa. Nämä menettelyt hyväksytään täytäntöönpanosäädöksillä 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tarkistus

Komissio **hyväksyy** yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat menettelyjä tällaisista poikkeamista ilmoittamiseksi ja niiden ottamiseksi huomioon keskimääräisten päästöjen laskennassa. Nämä menettelyt hyväksytään täytäntöönpanosäädöksillä 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Or. en

Tarkistus 34

Ehdotus asetukseksi 7 artikla – 8 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

8 a. Valmistajien on 1 päivästä tammikuuta 2025 lähtien ilmoitettava komissiolle sellaisten ajoneuvotyyppiensä elinkaaren mittaiset hiilidioksidipäästöt, jotka ne tuovat markkinoille siihen päivämäärään mennessä unionin yhdenmukaistetun menetelmän mukaisesti. Siirretään komissiolle valta antaa tätä tarkoitusta varten 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta, laatimalla yksityiskohtaisia sääntöjä unionin markkinoilla olevien kaikentyyppisten polttoaineiden ja ajoneuvojen voimalaitteiden elinkaaren mittaisten hiilidioksidipäästöjen ilmoittamismenettelyistä.

Komissio esittää 31 päivään joulukuuta 2026 mennessä analyysin uusien hyötyajoneuvojen yleisistä koko elinkaaren aikaisista päästöistä unionissa, jotta unionin tulevia toimia voidaan suunnata paremmin alan päästöjen vähentämiseen. Analyysi on julkistettava.

Or. en

Perustelu

Vaikka nykyinen asetusta on todellisuudessa pakokaasupäästöihin perustuva väline, puuttuu selkeä käsitys ajoneuvojen erityyppisten polttoaineiden elinkaaren aikaisista päästöistä. Komission olisi pyrittävä kehittämään yhteinen menetelmä, jolla alkuperäiset laitevalmistajat ilmoittavat kyseiset tiedot. Komission on analysoitava ”lähteeltä pyöriin”-päästöt, jotta voidaan antaa paremmat tiedot alan päätöksentekoa varten.

Tarkistus 35

Ehdotus asetukseksi 8 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Liikapäästömaksusta kertyviä määriä pidetään unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

Tarkistus

4. Liikapäästömaksusta kertyviä määriä pidetään unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina **ja ne sidotaan politiikkatoimiin, jotka toteutetaan tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa edistäen uusien taitojen hankkimista ja uudelleensijoittamista autoteollisuuden alalla, jotta edistetään oikeudenmukaista siirtymistä vähähiiliseen talouteen.**

Or. en

Perustelu

Liikapäästömaksuista kerätyt tulot olisi käytettävä työntekijöiden uusien taitojen hankkimiseen ja uudelleen koulutukseen ja työvoiman uudelleensijoittamiseen, jotta edistetään oikeudenmukaista siirtymistä vähähiiliseen talouteen erityisesti alueilla, jotka kärsivät eniten autoteollisuusalan siirtymästä. Tämä on tehtävä tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa.

Tarkistus 36

**Ehdotus asetukseksi
10 artikla – 3 kohta**

Komission teksti

3. Jos komissio katsoo, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus ja että valmistajan esittämä päästötavoite vastaa sen mahdollisuuksia vähentää päästöjä, mukaan lukien taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, komissio myöntää valmistajalle poikkeuksen ottaen huomioon valmistetun kevyen kuljetusajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet. Hakemus on jätettävä viimeistään 31 päivänä lokakuuta sinä ensimmäisenä vuonna, jona poikkeusta on määrä soveltaa.

Tarkistus

3. Jos komissio katsoo, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus ja että valmistajan esittämä päästötavoite vastaa sen mahdollisuuksia vähentää päästöjä, mukaan lukien taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, komissio myöntää valmistajalle poikkeuksen ottaen huomioon valmistetun **henkilöauton tai** kevyen kuljetusajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet. Hakemus on jätettävä viimeistään 31 päivänä lokakuuta sinä ensimmäisenä vuonna, jona poikkeusta on määrä soveltaa.

Or. en

Korjataan puute tekstissä.

Tarkistus 37

Ehdotus asetukseksi 10 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Tarkistus

4. Valmistaja, joka kaikkien siihen sidossuhteessa olevien yritysten kanssa vastaa 10 000–30 0000 uudesta unionissa rekisteröitävästä henkilöautosta kalenterivuotta kohden, voi hakea poikkeusta liitteessä I olevan A osan 1–4 kohdan mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta.

Poistetaan.

Valmistaja voi tehdä tällaisen hakemuksen itseään tai itseään ja siihen sidossuhteessa olevia yrityksiä varten. Hakemus on tehtävä komissiolle, ja siinä on oltava seuraavat tiedot:

- a) kaikki edellä 2 kohdan a ja c alakohdassa tarkoitettut tiedot, mukaan lukien tarvittaessa tiedot myös siihen sidossuhteessa olevista yrityksistä;*
- b) tavoite, joka on joko 45 prosentin vähennys vuoden 2007 keskimääräisistä hiilidioksidipäästöistä tai, kun useamman sidossuhteessa olevan yrityksen osalta tehdään yhteinen hakemus, 45 prosentin vähennys kyseisten yritysten vuonna 2007 tuottamien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen keskiarvosta.*

Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vuodelta 2007 eivät ole tiedossa, komissio määrittää vastaavan suuruisen vähennystavoitteen, joka perustuu parhaaseen saatavissa olevaan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tarkoitettuun teknologiaan, jota on kehitetty massaltaan vastaavia henkilöautoja varten ja jossa on otettu huomioon valmistetun ajoneuvotyypin

markkinoiden ominaisuudet. Hakija käyttää tätä tavoitetta b alakohdan soveltamiseksi.

Komissio myöntää valmistajalle poikkeuksen, jos on osoitettu, että tässä kohdassa tarkoitetut poikkeuksen myöntämistä koskevat arviointiperusteet ovat olemassa.

Or. en

Perustelu

Kokemus on osoittanut, että kapealla erikoisalalla toimivilla valmistajilla, jotka tuottavat 10 000 – 300 000 autoa vuodessa, on sama potentiaali kuin suurilla valmistajilla päästä hiilidioksiditavoitteisiin, minkä vuoksi ei pidetä tarkoituksenmukaisena erotella näitä kahta valmistajien luokkaa toisistaan. Poikkeuksen soveltamisen jatkamisella olisi haitallisia vaikutuksia kilpailun puolueettomuuteen ja saattaisi heikentää sääntelyn tehokkuutta.

Tarkistus 38

Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tällaiset teknologiat otetaan huomioon ainoastaan, jos niiden arvioinnissa käytetyt menetelmät kykenevät tuottamaan todennettavia, toistettavia ja vertailtavia tuloksia.

Tarkistus

Tällaiset teknologiat otetaan huomioon ainoastaan, jos niiden arvioinnissa käytetyt menetelmät kykenevät tuottamaan todennettavia, toistettavia ja vertailtavia tuloksia, **ja ainoastaan siihen asti, kunnes WLTP-mitattua arvoa täydennetään tai se korvataan muilla tiedoilla, jotka edustavat paremmin todellisia päästöjä.**

Or. en

Perustelu

Jos todellisten päästöjen arvo mitataan nykyisen asetuksen nojalla, nämä innovatiiviset teknologiat sisällytetään kokonaan viralliseen päästöarvoon eikä sen vuoksi sovelleta ylimääräisiä hyvityksiä.

Tarkistus 39

Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Komission teksti

Komissio voi mukauttaa tätä enimmäisvaikutusta vuodesta 2025 alkaen. Mukautukset tehdään delegoiduilla säädöksillä 16 artiklan mukaisesti.

Tarkistus

Komissio voi mukauttaa tätä enimmäisvaikutusta **alaspäin** vuodesta 2025 alkaen. Mukautukset tehdään delegoiduilla säädöksillä 16 artiklan mukaisesti.

Or. en

Perustelu

Tekstissä olisi täsmennettävä, että on järkevää sallia ainoastaan alaspäin tehtävä päästökaton mukautus ja välttää mahdollisia puutteita, jotka voivat lisätä ekoinnovaatioiden osuutta.

Tarkistus 40

**Ehdotus asetukseksi
12 artikla – 1 kohta**

Komission teksti

1. Komissio seuraa ja arvioi, kuinka edustavia asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määritetyt hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvot todellisuudessa ovat. ***Se varmistaa, että yleisölle tiedotetaan siitä, miten edustavuus kehittyy ajan mittaan.***

Tarkistus

1. Komissio seuraa ja arvioi, kuinka edustavia asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määritetyt hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvot todellisuudessa ovat.

Or. en

Tarkistus 41

**Ehdotus asetukseksi
12 artikla – 1 a kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

1 a. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun edustavuuden varmistamiseksi noudattamista mitataan todellisia hiilidioksidipäästöjä mittaavalla testillä. Siirretään komissiolle valta hyväksyä 16 artiklan mukaisesti delegoituja

säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta laatimalla todellisia hiilidioksidipäästöjä mittaava testi viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä.

Or. en

Perustelu

Virallisten ja todellisten hiilidioksidipäästöarvojen kasvavalla erolla on merkittäviä vaikutuksia koko yhteiskuntaan. Vaikka siirtyminen NEDC-testistä WLTP-testiin todennäköisesti antaa edustavampia tyyppihyväksynnän hiilidioksidipäästölukuja, sen ei odoteta kurovan kokonaan umpeen tätä eroa. Tämän asetuksen tarkoituksenmukaisuuden varmistamiseksi ja sen varmistamiseksi, että tarkoituksensa mukaisesti asetus todella vähentää päästöjä, on asianmukaista kehittää kunnollinen RDE-testi hiilidioksidipäästöjä varten, ja sitä odottaessa tehdään lisätarkastuksia ja otetaan käyttöön ylityksiä koskeva yläraja.

Tarkistus 42

Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 1 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 b. Noudattamista valvotaan polttoaineenkulutusmittareista saatavien tietojen perusteella siihen asti, kunnes voidaan soveltaa todellisia hiilidioksidipäästöjä koskevaa testiä, ja tällöin sovelletaan enimmäisrajaa (NTE), joka on enintään 15 prosenttia valmistajan ilmoittamien ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti vuodesta 2021 tehtäviä tyyppihyväksyntämenettelyjä varten mitattujen hiilidioksidipäästöjen yläpuolella.

Or. en

Perustelu

Sama perustelu kuin 12 artiklan 1 a kohdassa.

Tarkistus 43

Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a. Komissio varmistaa, että yleisölle tiedotetaan siitä, miten todellinen edustavuus kehittyy ajan mittaan.

Or. en

Perustelu

Sama perustelu kuin 12 artiklan 1 a kohdassa.

Tarkistus 44

Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Tarkistus

3. Komissio *voi hyväksyä tässä artiklassa tarkoitetut toimenpiteet täytäntöönpanosäädöksillä, jotka hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.*

3. Komissio *hyväksyy 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt menettelyistä, joilla polttoaineenkulutussmittareista saatavat tiedot ilmoitetaan.*

Or. en

Perustelu

Sama perustelu kuin 12 artiklan 1 a kohdassa.

Tarkistus 45

Ehdotus asetukseksi 13 artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

b) viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2022 mukautetaan liitteessä I olevan B osan 1–5 kohdassa mainittu luku M0

Poistetaan.

uusien ajokuntoisten kevyiden kuljetusajoneuvojen kolmen edellisen kalenterivuoden eli vuosien 2019, 2020 ja 2021 keskimääräiseen massaun. Tätä uutta lukua M0 sovelletaan vuonna 2024;

Or. en

Perustelu

Nämä kolme kohtaa poistetaan, jotta voidaan poistaa massa parametrina.

Tarkistus 46

**Ehdotus asetukseksi
13 artikla – 1 kohta – c alakohta**

Komission teksti

Tarkistus

c) viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2022 määritetään vuoden 2025 ohjeelliseksi TM0-luvuksi uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen vuoden 2021 keskimääräinen testimassa;

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Nämä kolme kohtaa poistetaan, jotta voidaan poistaa massa parametrina.

Tarkistus 47

**Ehdotus asetukseksi
13 artikla – 1 kohta – d alakohta**

Komission teksti

Tarkistus

d) viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2024 ja sen jälkeen joka toinen vuosi mukautetaan liitteessä I olevassa A ja B osassa TM0-luvut uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen kahden edellisen kalenterivuoden, alkaen kalenterivuosisista 2022 ja 2023, keskimääräiseen testimassaan. Kutakin uutta TM0-lukua sovelletaan

Poistetaan.

Perustelu

Nämä kolme kohtaa poistetaan, jotta voidaan poistaa massa parametrina.

Tarkistus 48

**Ehdotus asetukseksi
14 artikla – 1 kohta**

Komission teksti

1. Komissio esittää vuonna **2024** Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta ja tarvittaessa ehdotuksen tämän asetuksen muuttamiseksi. Kyseisessä kertomuksessa tarkastellaan muun muassa asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määriteltyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen todellista edustavuutta, päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuurin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU²⁹ mukaisesti raportoitua käyttöönottoa.

²⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

Tarkistus

1. Komissio esittää vuonna **2023** Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta ja tarvittaessa ehdotuksen tämän asetuksen muuttamiseksi, ***jotta voidaan vahvistaa unionin ajoneuvokannan hiilidioksidipäästötavoite ja päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen vertailuarvot, tai tarvittaessa tarkistaa niitä ylöspäin, kuten määritellään tämän direktiivin 1 artiklassa.*** Kyseisessä kertomuksessa tarkastellaan muun muassa asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määriteltyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen todellista edustavuutta, päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuurin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU²⁹ mukaisesti raportoitua käyttöönottoa.

²⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

Perustelu

Uudelleentarkasteluvuotta olisi aikaistettava jonkin verran, jotta saadaan hyvissä ajoin kuva saavutetusta edistyksestä ja siitä, ollaanko asetetut tavoitteet saavuttamassa aikataulun mukaisesti.

Tarkistus 49**Ehdotus asetukseksi
14 artikla – 2 kohta***Komission teksti*

2. Komissio ottaa huomioon 12 artiklan nojalla suoritettavat arvioinnit ja **voi** tarvittaessa tarkistaa asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädettyjä hiilidioksidipäästöjen mittaamenetelmiä. Komissio tekee erityisesti aiheellisia ehdotuksia mukauttaakseen näitä menettelyjä siten, että ne kuvastavat riittävästi henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen todellisia hiilidioksidipäästöjä.

Tarkistus

2. Komissio ottaa huomioon 12 artiklan nojalla suoritettavat arvioinnit ja tarvittaessa tarkistaa asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädettyjä hiilidioksidipäästöjen mittaamenetelmiä. Komissio tekee erityisesti aiheellisia ehdotuksia mukauttaakseen näitä menettelyjä siten, että ne kuvastavat riittävästi henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen todellisia hiilidioksidipäästöjä.

Or. en

Tarkistus 50**Ehdotus asetukseksi
14 artikla – 3 kohta – 2 a alakohta (uusi)***Komission teksti**Tarkistus*

Komissio tarkistaa direktiiviä (1999/94/EY) 31 päivään joulukuuta 2019 mennessä ja tarvittaessa esittää asiaan kuuluvan ehdotuksen, jotta kuluttajille tarjotaan täsmällistä, luotettavaa ja vertailtavaa tietoa markkinoille saatettavien uusien henkilöautojen polttoaineenkulutuksesta, hiilidioksidipäästöistä ja epäpuhtauspäästöistä.

Perustelu

Voidakseen tehdä tietoon perustuvia ostopäätöksiä kuluttajien on saatava tutustua realistisiin polttoainekulutuksen arvoihin. Myyntipisteissä esitetyt EU:n polttoaineenkulutusmerkintöjen arvot olisi mukautettava vastaamaan keskimääräistä polttoaineenkulutusta ajon aikana eikä pelkästään laboratorio-olosuhteissa. Autojen merkintädirektiivistä komission vuonna 2016 tekemässä arvioinnissa todetaan, että merkintöjen vähäinen yhdenmukaistaminen jäsenvaltioissa heikentää direktiivin yleistä vaikuttavuutta. Myös tietojen puuttuminen epäpuhtauspäästöistä rajoittaa asetuksen vaikuttavuutta. Siksi komissiolle olisi annettava tehtäväksi tarkistaa asetusta.

Tarkistus 51**Ehdotus asetukseksi
15 artikla – 1 kohta***Komission teksti*

1. Komissiota avustaa [...] **annetun** Euroopan parlamentin ja neuvoston **asetuksen** (EU) [...] ⁴⁹ [37] artiklalla perustettu **energiaunioni komitea**. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011⁵⁰ tarkoitettu komitea.

³⁰ **Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) [.../...], annettu [...], energiaunionin hallinnasta (EUVL L ...,...).**

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

Tarkistus

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston **asetuksen** (EU) N:o 525/2013 **26** artiklalla perustettu **ilmastonmuutoskomitea**. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011⁵⁰ tarkoitettu komitea.

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

Perustelu

Saattaminen Euroopan parlamentin energiaunionin hallintojärjestelmää koskevan kannan mukaiseksi.

Tarkistus 52

Ehdotus asetukseksi 16 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen **voimaantulopäivästä**] **määräämättömäksi** ajaksi valta antaa 7 artiklan 7 kohdan toisessa alakohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 2 kohdassa sekä 14 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä.

Tarkistus

1. Siirretään komissiolle ... **päivästä ...kuuta** ... [tämän asetuksen **voimaantulopäivä**] **viiden vuoden** ajaksi valta antaa 7 artiklan 7 kohdan toisessa alakohdassa, **7 artiklan 8 a kohdassa**, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, **12 artiklan 1 a kohdassa**, 13 artiklan 2 kohdassa sekä 14 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä. **Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.**

Or. en

Perustelu

Palataan säädösvallan siirtämisen alkuperäiseen viiden vuoden keston mukaan lukien raportointi säädösvallan käytöstä ja lisätään kaksi uutta perustetta säädösvallan siirrolle.

Tarkistus 53

Ehdotus asetukseksi 16 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 7 artiklan 7 kohdan toisessa alakohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 2 kohdassa sekä 14 artiklan 3 kohdan

Tarkistus

2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 7 artiklan 7 kohdan toisessa alakohdassa, **7 artiklan 8 a kohdassa**, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, **12 artiklan 1 a kohdassa**,

toisessa alakohdassa tarkoitettun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

13 artiklan 2 kohdassa sekä 14 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

Or. en

Perustelu

Lisätään kaksi uutta perustetta säädösvallan siirtämiselle.

Tarkistus 54

Ehdotus asetukseksi 16 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Edellä olevan 7 artiklan 7 kohdan toisen alakohdan, 10 artiklan 8 kohdan, 11 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan, 13 artiklan 2 kohdan ja 14 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

Tarkistus

4. Edellä olevan 7 artiklan 7 kohdan toisen alakohdan, **7 artiklan 8 a kohdan**, 10 artiklan 8 kohdan, 11 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan, **12 artiklan 1 a kohdan**, 13 artiklan 2 kohdan ja 14 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

Or. en

Perustelu

Lisätään kaksi uutta perustetta säädösvallan siirtämiselle.

Tarkistus 55

Ehdotus asetukseksi

Liite I – A osa – 6.2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

[...]

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevat tavoitteet olisi asetettava siten, että ne ovat mahdollisimman kustannustehokkaita. Nykyiset tavoitteet on määritelty ottamalla huomioon ajoneuvon massa, mikä pohjimmiltaan merkitsee, että mitä painavampi auto, sitä lievempiä ovat tavoitteet. Ajoneuvon painon vähentämistä pidetään erittäin tehokkaana teknisenä vaihtoehtona ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen vähentämiseksi. Näin ollen on parempi, että ajoneuvomarkkinoita käsitellään yhtenä yksikkönä eikä siten edellytetä massan korjauskerrointa, joka on suunniteltu skaalautumaan suhteessa markkinoiden keskimääräiseen massaan.

Tarkistus 56

Ehdotus asetukseksi

Liite I – A osa – 6.3 kohta – 3 alakohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin **1,0**, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai **1,0**, **1.0** tapauksen mukaan

ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin **0,95**, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai **0,95** tapauksen mukaan

Or. en

Tarkistus 57

Ehdotus asetukseksi

Liite I – A osa – 6.3 kohta – 4 alakohta – 3 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

x on **15** prosenttia vuosina 2025–2029 ja **30** prosenttia vuodesta 2030 eteenpäin.

x on **20** prosenttia vuosina 2025–2029 ja **50** prosenttia vuodesta 2030 eteenpäin.

Or. en

Tarkistus 58

Ehdotus asetukseksi
Liite I – B osa – 6.2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

[...]

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevat tavoitteet olisi asetettava siten, että ne ovat mahdollisimman kustannustehokkaita. Nykyiset tavoitteet on määritelty ottamalla huomioon ajoneuvon massa, mikä pohjimmiltaan merkitsee, että mitä painavampi auto sitä lievempiä ovat tavoitteet. Ajoneuvon painon vähentämistä pidetään erittäin tehokkaana teknisenä vaihtoehtona ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen vähentämiseksi. Näin ollen on parempi, että ajoneuvomarkkinoita käsitellään yhtenä yksikkönä eikä siten edellytetä massan korjauskerrointa, joka on suunniteltu skaalautumaan suhteessa markkinoiden keskimääräiseen massaan.

Tarkistus 59

Ehdotus asetukseksi
Liite I – B osa – 6.3.1 kohta – 3 alakohta – 3 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin **1,0**, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai **1,0**, **1,0** tapauksen mukaan

ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin **0,95**, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai **0,95** tapauksen mukaan

Or. en

Tarkistus 60

Ehdotus asetukseksi

Liite I – B osa – 6.3.1 kohta – 4 alakohta – 3 alakohta

Komission teksti

x on **15** prosenttia

Tarkistus

x on **20** prosenttia

Or. en

Tarkistus 61

Ehdotus asetukseksi

Liite I – B osa – 6.3.2 kohta – 3 alakohta – 3 alakohta

Komission teksti

ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin **1,0**, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai **1,0, 1,0** tapauksen mukaan

Tarkistus

ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin **0,95**, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai **0,95** tapauksen mukaan

Or. en

Tarkistus 62

Ehdotus asetukseksi

Liite I – B osa – 6.3.2 kohta – 4 alakohta – 3 alakohta

Komission teksti

x on **30** prosenttia

Tarkistus

x on **50** prosenttia

Or. en

PERUSTELUT

Uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen paremmilla päästönormeilla voidaan vähentää hiilidioksidipäästöjä ja samalla myötävaikuttaa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmastomuutoksen hillitsemiseen. Samalla asianmukaisilla standardeilla voidaan saada aikaan merkittäviä polttoainesäästöjä sekä parantaa ilmanlaatua kansalaisten kannalta.

Esittelijä katsoo, että oikeiden hiilidioksiditavoitteiden asettaminen ajoneuvoille on keskeistä siirryttäessä kohti talouden hiilestä irtautumista Pariisin ilmastopöytäkirjan mukaisesti. Tämä on tarpeen, jotta unioni voisi hoitaa oman osuutensa maailmanlaajuisista ilmastoponnisteluista ja varmistaa samalla unionin ajoneuvoja valmistavan teollisuuden kilpailukykyyn.

Muutokset ovat nopeita nykypäivän globaalissa autoteollisuudessa. Keskittymällä voimakkaammin innovointiin ja uusiin teknologioihin helpotetaan unionin teollisuuden sopeutumista muuttuviin tarpeisiin. Tämän lisäksi odotetaan, että tulevana vuosina akku- ja polttokennoteknologian jatkuva kehittyminen johtaa päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen nopeampaan globaalien markkinaosuuksien kasvuun.

Esittelijä panee merkille, että tähän mennessä innovoinnin kannustimena ovat olleet jo käytössä olevat kunnianhimoiset päästöjen vähentämistä koskevat normit. Autoteollisuus on sitä paitsi talouden ala, jossa on jo olemassa kohtuuhintaisia päästöjä vähentämistekniikoita, joiden avulla voidaan saada aikaan kustannustehokkaampia ja laajempia muutoksia. Näin ollen tässä asetuksessa päästöttömille ja vähäpäästöisille ajoneuvoille asetettavien hiilidioksiditavoitteiden ja vertailuarvotasojen on oltava tarpeeksi kunnianhimoisia, jotta ne olisivat unionin ilmastotavoitteiden mukaisia ja auttaisivat tukemaan tehokasta teknologista siirtymistä vähähiiliseen talouteen.

Asianmukaiset hiilidioksiditavoitteet ja päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tukemisen edellyttämät toimintapolitiikat ovat tärkeässä asemassa teknologianeutraaliuden saavuttamiseksi, markkinoiden vääristymisen ehkäisemiseksi ja teknologian tuotannon ja kehittämisen nopeuttamiseksi EU:ssa. Hiilidioksidipäästöjen vähentämistoimien on oltava vakaassa käytössä vuonna 2025, jotta voidaan varmistaa, että kykenemme noudattamaan ilmastositoumuksiamme ja suojelemaan samalla autoteollisuuden kilpailukykyä. Jos vähentämistavoitteet jätetään niinkin myöhäisiksi kuin vuoteen 2030, tuloksena on vain teoreettinen vähentyminen. Näin ollen asetuksessa on asetettava voimakkaammat ja kunnianhimoisemmat hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet ja ZLEV-tavoitteet, jotta varmistetaan, että EU noudattaa pitkän aikavälin ilmastositoumuksiaan ja tuottaa hyötyä kansalaisille ja kuluttajille.

Esittelijä katsoo, että kunnianhimoiset hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevat tavoitteet kevyille hyötyajoneuvoille ja vahvat ja vakaat kotimarkkinat ZLEV:lle auttavat nopeuttamaan talouskasvua samalla kun parannetaan unionin teollisuuden kilpailukykyä. Siirryttäessä öljyn ja öljytuotteiden tuontia koskevasta riippuvuudesta kotimaisesti tuotettuun energiaan ja sähköön odotetaan, että BKT kasvaa ja kotimainen työllisyys lisääntyy sähköntuotannossa ja siihen liittyvillä aloilla. Siirtyminen vähähiiliseen liikkuvuuteen auttaa luomaan kasvua myös moottoriajoneuvojen toimitusketjussa ja lisäämään työllisyyttä asiaan kuuluvilla teollisuudenaloilla. Huolimatta siitä, että ajoneuvon hankinnan alkukustannukset ovat oletetusti ja väliaikaisesti korkeammat, pitkällä aikavälillä kuluttajat, sekä uuden että käytetyn ajoneuvon ostajat, hyötyvät auton omistamiseen liittyvien kokonaiskustannusten

huomattavasta laskusta vähäisempien polttoaine- ja ylläpitokustannusten takia. Silloin voidaan odottaa, että kuluttajien käyttöön jää enemmän varoja, joilla he voivat hankkia muita tavaroita ja palveluja, ja että reaalitytulot, kulutusmenot ja BKT kasvavat.

Siirtymä kohti vaihtoehtoisia voimalaitteita yhdistetään rakenteellisiin muutoksiin autoteollisuuden arvoketjussa. Siksi on ratkaisevan tärkeää, että tarkastellaan vakavasti vähähiiliseen tuotantoon siirtymisen väistämättömiä sosiaalisia vaikutuksia autoteollisuudessa. Samalla tavalla on tärkeää, että Euroopan unioni käsittelee ennaltaehkäisevästi työllisyysvaikutuksia, jotka ovat erityisen voimakkaita eniten kärsimään joutuvilla alueilla. Nykyisiin politiikkatoimiin on siksi liitettävä työntekijöiden uudelleensijoittamista, uusien taitojen hankkimista ja uudelleen koulutusta koskevia kohdennettuja ohjelmia. Koulutus- ja työnhakualoitteet on toteutettava tiiviissä vuoropuhelussa kaikkien asiaankuuluvien työmarkkinaosapuolten kanssa. Tällaiset toimet olisi yhteisrahoitettava käyttötarkoitukseensa sidotuilla tuloilla, joita saadaan tämän asetuksen mukaisesti kerätyistä liikapäästömaksuista.

Onnistunut siirtyminen päästöttömään ja vähäpäästöiseen liikkuvuuteen edellyttää ajoneuvoja, infrastruktuureja, sähköverkkoja, työllisyysohjelmia ja taloudellisia kannustimia koskevaa johdonmukaista poliittista kehystä kaikkialla unionissa kansallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla. Käsi kädessä tämän kanssa kulkee aisanmukaisen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto. Tämä infrastruktuuri on toteutettava viipymättä, jotta saadaan kuluttajien ja päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen potentiaalisten ostajien luottamus. Erilaisten unionin ja jäsenvaltion tason tukiohjelmien onkin toimittava tehokkaasti yhdessä merkittävien julkisten ja yksityisten investointien tekemiseksi.

Esittelijä korostaa, että kuluttajat tarvitsevat realistisia polttoaineenkulutuksen arvoja voidakseen tehdä tietoon perustuvia ostopäätöksiä. Tiedot näistä arvoista auttavat lisäämään kuluttajien luottamusta. Paremmiin suunnitelluilla ja pidemmälle harmonisoiduilla unionin vaatimuksilla autojen merkinnöistä autetaan tarjoamaan kuluttajille vertailtavaa, luotettavaa ja käyttäjätystävällistä tietoa päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen eduista. Näihin merkintöihin on sisällyttävä tietoja ilman epäpuhtauksista, hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineenkulutuksesta sekä käyttökuluista. Asianmukaiset autojen merkinnät auttavat lisäksi tukemaan polttoainetaloudellisimpien ja ympäristöystävällisimpien autojen käyttöönottoa kaikkialla unionissa.

Uusien henkilöautojen virallisten tyyppihyväksyntätietojen ja ajonaikaisia hiilidioksidipäästöjä koskevien tietojen välinen kasvava ero on erittäin huolestuttavaa: vuonna 2015 se oli 42 prosenttia ja kasvaa yhä. Esittelijä on huolissaan siitä, että tämä ero vähentää merkittävästi nykyisten hiilidioksidipäästöjä koskevien säännösten tehokkuutta, ja edellyttää, että asiaan kiinnitetään välittömästi huomiota vuoden 2020 jälkeisten säännösten osalta. Vaikka siirtyminen NEDC-testistä WLTP-testiin todennäköisesti antaa edustavampia tyyppihyväksynnän hiilidioksidipäästölukuja, sen ei odoteta kurovan kokonaan umpeen eroa testeissä mitattujen ja ajonaikaisten päästöjen välillä. Tällä kasvavalla erolla on huomattava vaikutus kuluttajiin, ilman laatuun, kaupunkeihin ja poliittisiin päättäjiin ja sitä on käsiteltävä vakavasti ja tehokkaasti.

Esittelijä katsoo, että paras tapa varmistaa tyyppihyväksytyjen arvojen todellinen edustavuus reaali maailmassa on, että otetaan käyttöön todellisia hiilidioksidipäästöjä mittaava testi, jonka kehittämistä koskevat valtuudet annetaan komissiolle. Sillä välin ja siihen asti, kunnes

ajonaikainen testi tulee voimaan ja sitä voidaan käyttää, noudattamisen valvonta olisi varmistettava käyttämällä polttoaineen kulutusmittareista saatuja tietoja, josta valmistajat ilmoittavat, sekä asetettavia enimmäisarvoja.

Pitkällä aikavälillä esittelijän tavoitteena on varmistaa, että saadaan selkeä käsitys ajoneuvojen erityyppisten polttoaineiden elinkaaren aikaisista kokonaispäästöistä. Tällaisten tietojen avulla voidaan muotoilla paremmin tämän alan tulevaa poliittista päätöksentekoa ja varmistaa, että päästöjä vähennetään tehokkaasti koko arvoketjussa.

LIITE: OIKEUDELLISTEN ASIOIDEN VALIOKUNNAN KIRJE

LIITE: EUROOPAN PARLAMENTIN, NEUVOSTON JA KOMISSION
OIKEUDELLISISTA YKSIKÖISTÄ KOOSTUVAN NEUVOA-ANTAVAN RYHMÄN
LAUSUNTO



OIKEUDELLISTEN YKSIKÖIDEN
NEUVOA-ANTAVA RYHMÄ

Bryssel, 14. maaliskuuta 2018

LAUSUNTO

**EUROOPAN PARLAMENTILLE
NEUVOSTOLLE
KOMISSIOLLE**

**ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien
asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana
unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen
hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta
(uudelleenlaadittu teksti)
COM(2017)0676 of 15.12.2016 – 2017/0293(COD)**