



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

*Liikenne- ja matkailuvaliokunta*

**2012/0191(COD)**

28.3.2013

## LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalta

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) N:o 510/2011 muuttamisesta uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä koskevien keinojen määrittelemiseksi (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Valmistelija: Eider Gardiazábal Rubial

PA\_Legam

## LYHYET PERUSTELUT

Yli puolet kaikista Euroopan liikennealan kasvihuonekaasupäästöistä ovat peräisin henkilö- ja pakettiautoista. Vaikka muiden sektoreiden kasvihuonekaasupäästöt yleisesti vähenevät, tieliikenteen vastaavat päästöt ovat kasvaneet 23 prosenttia vuodesta 1990 alkaen.

Jotta vuodeksi 2020 pakettiautoille asetettu päästöjen tavoitetaso 147 g CO<sub>2</sub>/km voidaan saavuttaa, polttoaineen vuosikulutusta on vähennettävä 17 prosentilla vuoden 2017 tavoitetasosta, joka on 175 g. Tämän odotetaan voimistavan tutkimusta ja innovointia autoteollisuuden alalla, edistävän vihreää kasvua ja työllisyyttä ja parantavan unionin teollisuuden kansainvälistä kilpailukykyä sekä vähentävän unionin riippuvuutta öljyntuonnista.

Vaikutustenarvioinnin yhteydessä tehdyn teknisen analyysin mukaan tavoitteena olevan tason 147 g CO<sub>2</sub>/km saavuttamiseksi tarvittava teknologia on käytettävissä. Vaaditut vähennykset voidaan saavuttaa alhaisemmilla kustannuksilla kuin aikaisemmassa, ennen asetuksen (EU) N:o 510/2011 hyväksymistä tehdyssä analyysissä arvioitiin. Lisäksi uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen nykyisten keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ero tavoitetasoon on kaventunut.

Koska tämän lainsäädäntöehdotuksen tavoitteilla on laaja kannatus, valmistelija ehdottaa vain muutamia tarkistuksia, joiden yleisenä tarkoituksena on vahvistaa ehdotuksen tavoitteita:

### **i) Vuoden 2020 jälkeinen tavoite**

Komission ehdotuksen heikkoutena on vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevan näkemyksen puute. Vaikka ei ehkä ole mahdollista ennustaa teknologian kehityksen tarkkaa kulkua vuoteen 2025 mennessä, vuoden 2025 tavoitetaso asetettiin a) tarjoaisi autoteollisuudelle varmuutta suunnittelun ja investointien pohjaksi; b) vilkastuttaisi erittäin vähän hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien ajoneuvojen markkinoita; c) säilyttäisi unionin maailmanlaajuisen johtoaseman puhtaampien polttoainetehokkaiden ajoneuvojen valmistajana; ja d) antaisi selkeän poliittisen viestin siitä, että päästöjä on jatkuvasti vähennettävä. Euroopan parlamentilla on tilaisuus antaa suunta vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevalle keskustelulle.

Valmistelija ehdottaa vuodeksi 2025 tavoitetasoa, joka vaihtelee välillä 100–115 g CO<sub>2</sub>/km. Komission olisi ehdotettava vuoden 2014 loppuun mennessä esitettävässä lainsäädäntöehdotuksessa täsmällistä tavoitetasoa odotetun markkinoilla tapahtuvan vähäpäästöisten tekniikkojen yleistymisen perusteella. Olisi pantava merkille, että Yhdysvalloissa vuoden 2025 tavoitetaso on jo asetettu.

### **ii) Tyyppi hyväksynnän mukaisten ja todellisten päästöjen väliset eroavuudet (testisykli)**

Pakettiautojen tyyppi hyväksynnän mukaisten ja todellisten päästöjen välinen kasvava ero on tärkeä huolenaihe. Lähdeaineiston tarkastelun ja tyyppi hyväksynnästä vastaavilta viranomaisilta sekä testauslaitoksilta saatujen tietojen perusteella on selvää, että joustomahdollisuuksia käytetään yhä enemmän uusien ajoneuvojen CO<sub>2</sub>/km-päästöjen

vähentämiseen. Pakettiautojen kohdalla arvioidaan, että joustojen käyttö on viime vuosikymmenellä johtanut siihen, että tyyppihyväksytyjen uusien autojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet noin 7 prosentilla (vaihteluvälillä 3,5–10,5 prosenttia), ja niiden osuus on vähintään yksi kolmasosa kaudella 2002–2010 saavutetuista vähennyksistä (12,5 g/km kokonaisvähennyksestä, joka on 35,5 g/km)<sup>1</sup>.

Joustojen lisääntyneen käytön mahdollinen vaikutus on merkittävä muutenkin kuin sääntelyn kannalta. Sellaiset tyyppihyväksyntätesteissä saavutetut vähennykset, jotka eivät johdu ajoneuvojen teknologian kehityksestä, eivät vähennä polttoaineen kulutusta todellisessa ajossa. Tämä merkitsee sitä, että ajoneuvot eivät tuo loppukäyttäjille luvattuja vähennyksiä polttoainekustannuksissa, joten kuluttajille annetaan vääriä tietoja. Kuluttajien pettyminen todelliseen polttoaineenkulutukseen voi viime kädessä vähentää unionin CO<sub>2</sub>-päästöjen vähentämispolitiikan saamaa kannatusta. Lisäksi se, että valmistajat käyttävät joustoja vaihtelevasti, voi johtaa vilpilliseen kilpailuun.

Valmistelija korostaa, että on tarkistettava asetusta (EY) N:o 715/2007<sup>2</sup>, jotta voidaan varmistaa, että testimenetelmissä otetaan asianmukaisella tavalla huomioon tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyvät päästöt. Esitetyillä tarkistuksilla puututaan tähän kysymykseen.

## TARKISTUKSET

Liikenne- ja matkailuvaliokunta pyytää asiasta vastaavaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokuntaa sisällyttämään mietintöönsä seuraavat tarkistukset:

### Tarkistus 1

#### Ehdotus asetukseksi – muutossäädös Johdanto-osan 2 kappale

##### *Komission teksti*

(2) On asianmukaista selventää, että tavoitteena olevan tason 147 g CO<sub>2</sub>/km noudattamisen todentamiseksi hiilidioksidipäästöt olisi edelleen mitattava moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja kuljetusajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja

##### *Tarkistus*

(2) On asianmukaista selventää, että tavoitteena olevan tason 147 g CO<sub>2</sub>/km noudattamisen todentamiseksi hiilidioksidipäästöt olisi edelleen mitattava moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja kuljetusajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja

<sup>1</sup> Ks. komission teettämät tutkimukset:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf)  
[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf)

<sup>2</sup> Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 715/2007.

ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä hyödyntäen innovatiivista teknologiaa.

ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä hyödyntäen innovatiivista teknologiaa. **Komission teettämässä tutkimuksissa on kuitenkin käynyt ilmi, että kyseisessä asetuksessa säädetyt testimenetelmät hiilidioksidipäästöjen mittaamiseksi eivät ole estäneet valmistajia käyttämästä enenevässä määrin joustoa, ja että nämä ovat johtaneet väitettyihin hiilidioksidipäästöjen vähennyksiin, jotka eivät johdu teknologian kehityksestä ja joita ei voida saavuttaa todellisuudessa tieliikenteessä ajamisessa. Asetusta (EY) N:o 715/2007 olisi tämän vuoksi tarkasteltava uudelleen mahdollisimman pikaisesti vuoden 2014 loppuun mennessä, jotta voidaan varmistaa, että testimenettelyissä saadaan oikea kuva tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyvistä päästöistä.**

## Tarkistus 2

### Ehdotus asetukseksi – muutossäädös Johdanto-osan 2 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(2 a) Useimmat Euroopan unionin toimialat ovat tehneet runsaasti työtä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja tehokkuuden lisäämiseksi, joten kevyiden kuljetusajoneuvojen valmistajien on myös tehostettava toimintaansa, jotta saavutetaan unionin kunnianhimoiset ilmastotavoitteet.***

### Tarkistus 3

#### Ehdotus asetukseksi – muutossäädös Johdanto-osan 2 b kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(2 b) Kunnianhimoisemmat hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet on mahdollista saavuttaa, mutta valmistajat tarvitsevat oikeudellista neuvontaa, jotta ne voivat investoida ympäristöä ja polttoainetta säästävään teknologiaan joutumatta epäedulliseen kilpailuasemaan.***

### Tarkistus 4

#### Ehdotus asetukseksi – muutossäädös Johdanto-osan 4 kappale

*Komission teksti*

*Tarkistus*

(4) Ottaen huomioon pienille valmistajille aiheutuvat kohtuuttomat vaikutukset ajoneuvon tarjoaman hyödyn mukaan määriteltyjen päästötavoitteiden noudattamisesta, poikkeusmenettelyyn liittyvä suuri hallinnollinen taakka ja näiden valmistajien myymien autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä saatava vain marginaalinen hyöty, ei alle **500** uutta kevyttä kuljetusajoneuvoa vuodessa valmistaviin ajoneuvonvalmistajiin sovelleta päästötavoitetta eikä liikapäästömaksua.

(4) Ottaen huomioon pienille valmistajille aiheutuvat kohtuuttomat vaikutukset ajoneuvon tarjoaman hyödyn mukaan määriteltyjen päästötavoitteiden noudattamisesta, poikkeusmenettelyyn liittyvä suuri hallinnollinen taakka ja näiden valmistajien myymien autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä saatava vain marginaalinen hyöty, ei alle **1000** uutta kevyttä kuljetusajoneuvoa vuodessa valmistaviin ajoneuvonvalmistajiin sovelleta päästötavoitetta eikä liikapäästömaksua.

## Tarkistus 5

### Ehdotus asetukseksi – muutossäädös Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(4 a) Lisääntyvistä polttoainekustannuksista on tulossa suuri ongelma unionin yrityksille, ja unioni tuo suurimman osan liikennealalla käytetystä öljystä. Polttoainekulutuksen väheneminen auttaisi sekä yrityksiä että unionia vähentämällä riippuvuutta öljystä.**

## Tarkistus 6

### Ehdotus asetukseksi – muutossäädös Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(6 a) Jotta erittäin vähän hiilidioksidipäästöjä aiheuttavat ajoneuvot saisivat nopeammin jalansijaa markkinoilla, on tarpeen kehittää kaikkialla unionissa asianmukainen infrastruktuuri vaihtoehtoisten polttoaineiden ja sähkön toimittamiseksi ajoneuvoille ja myös tiheä latauspisteiden verkosto kaikissa asianmukaisissa paikoissa kuten asuinalueilla, työpaikoilla, ostoskeskuksissa ja pääväylillä.**

## Tarkistus 7

### Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 kappale

#### *Komission teksti*

(9) *Komissio on arvioinut jalanjälkitietojen* saatavuutta ja niiden käyttöä hyötyparametrina liitteessä I olevissa kaavoissa. ***Nämä tiedot ovat saatavilla ja niiden mahdollista käyttöä on arvioitu vaikutustenarvioinnissa, ja tämän arvioinnin perusteella on tehty päätelmä siitä, että vuotta 2020 koskevan kaavan hyötyparametrina olisi oltava massa.***

#### *Tarkistus*

(9) ***Komission olisi arvioitava tarkemmin muita hyötyparametreja kuin massaa koskevien tietojen*** saatavuutta ja niiden käyttöä hyötyparametrina liitteessä I olevissa kaavoissa.

#### *Perustelu*

*Muiden hyötyparametrien kuin massan käyttö toimisi yhä raskaampia ajoneuvoja suosivaa suuntausta vastaan ja edistäisi kevyiden ajoneuvojen valmistusta, jota varten ei nykyisin ole kannusteita.*

## Tarkistus 8

### Ehdotus asetukseksi – muutossäädös Johdanto-osan 10 kappale

#### *Komission teksti*

(10) Asetuksessa säädetään, että komissio tekee vaikutustenarvioinnin tarkastellakseen uudelleen testimenettelyjä, jotta näissä otettaisiin riittävällä tavalla huomioon autojen hiilidioksidipäästöjen todellinen käyttäytyminen. Tämä työ ***ei ole vielä valmis, mutta se*** etenee Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission puitteissa kehitettävän World Light Duty Test -menettelyn myötä. Tästä syystä asetuksen (EY) N:o 443/2009 liitteessä I säädetään vuotta 2020 koskevista päästörajoista, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 liitteen XII

#### *Tarkistus*

(10) Asetuksessa säädetään, että komissio tekee vaikutustenarvioinnin tarkastellakseen uudelleen testimenettelyjä, jotta näissä otettaisiin riittävällä tavalla huomioon autojen hiilidioksidipäästöjen todellinen käyttäytyminen. Tämä työ etenee Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission puitteissa kehitettävän World Light Duty Test -menettelyn (WLTP) myötä, ***ja se olisi mahdollisimman pian valmistuttuaan sisällytettävä unionin lainsäädäntöön. Komission olisi harkittava, olisiko WLTP-menettelyä täydennettävä lisäsäännöksillä, kun se sisällytetään***



mukaisesti. Kun testimenettelyjä muutetaan, olisi liitteessä I vahvistetut rajat mukautettava sen varmistamiseksi, että valmistajien ja ajoneuvoluokkien normeja kiristetään vertailukelpoisella tavalla.

***unionin lainsäädäntöön, jotta voidaan varmistaa, että testimenetelmissä otetaan asianmukaisella tavalla huomioon tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyvät päästöt.*** Tästä syystä asetuksen (EY) N:o 443/2009 liitteessä I säädetään vuotta 2020 koskevista päästörajoista, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 liitteen XII mukaisesti. Kun testimenettelyjä muutetaan, olisi liitteessä I vahvistetut rajat mukautettava sen varmistamiseksi, että valmistajien ja ajoneuvoluokkien normeja kiristetään vertailukelpoisella tavalla.

## Tarkistus 9

### Ehdotus asetukseksi – muutossäädös Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

***(10 a) Energiansaannin turvaamiseen sekä ajoneuvojen valmistukseen ja hävittämiseen liittyvien kasvihuonekaasupäästöjen osuus nykyisessä tieliikenteen yleisessä hiilijalanjäljessä on merkittävä, ja on todennäköistä, että niiden merkitys kasvaa huomattavasti tulevaisuudessa. Tästä syystä olisi toteutettava toimia valmistajien ohjaamiseksi käyttämään optimaalisia ratkaisuja, joissa otetaan huomioon erityisesti ne kasvihuonekaasupäästöt, jotka liittyvät ajoneuvoille toimitetun energian tuottamiseen, ja varmistetaan, että nämä päästöt eivät murena niitä hyötyjä, jotka liittyvät ajoneuvojen operatiivisen energiankäytön parantumiseen, johon tällä asetuksella pyritään. Tätä varten komission on syytä harkita sellaista sääntelyä koskevaa lähestymistapaa, jossa otetaan huomioon ajoneuvon energiansaannin turvaamiseen ja elinkaareen liittyvät***

*kasvihuonekaasupäästöt, kun tätä asetusta tarkistetaan tulevaisuudessa vuoden 2020 jälkeiseksi ajaksi.*

## **Tarkistus 10**

### **Ehdotus asetukseksi – muutossäädös**

#### **1 artikla – 1 a kohta (uusi)**

Asetus (EY) N:o 510/2011

1 artikla – 2 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*(1 a) Lisätään 1 artiklaan 2 a kohta seuraavasti:*

*”Tässä asetuksessa vahvistetaan vuodesta 2025 alkaen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ohjeelliseksi tavoitetasoksi 100–115 g CO<sub>2</sub>/km 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti.”*

## **Tarkistus 11**

### **Ehdotus asetukseksi – muutossäädös**

#### **1 artikla – 2 kohta**

Asetus (EY) N:o 510/2011

2 artikla – 4 kohta

*Komission teksti*

*Tarkistus*

Jäljempänä 4 artiklaa, 8 artiklan 4 kohdan b ja c alakohtaa, 9 artiklaa ja 10 artiklan 1 kohdan a ja c alakohtaa ei sovelleta valmistajiin, joiden kaikki yritykset yhteensä ovat vastuussa alle **500:sta** EU:ssa edellisen kalenterivuoden aikana rekisteröidystä uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta.”

Jäljempänä 4 artiklaa, 8 artiklan 4 kohdan b ja c alakohtaa, 9 artiklaa ja 10 artiklan 1 kohdan a ja c alakohtaa ei sovelleta valmistajiin, joiden kaikki yritykset yhteensä ovat vastuussa alle **1000:sta** EU:ssa edellisen kalenterivuoden aikana rekisteröidystä uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta.

## **Tarkistus 12**

### **Ehdotus asetukseksi – muutossäädös**

#### **1 artikla – 2 a kohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(2 a) Korvataan 5 artikla seuraavasti:**

**”5 artikla**

**Superbonukset**

**Laskettaessa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä jokainen uusi kevyt kuljetusajoneuvo, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g CO<sub>2</sub>/km, vastaa**

**– 3,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2014,**

**– 3,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2015,**

**– 2,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2016,**

**– 1,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2017,**

**– yhtä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuodesta 2018.”**

*Perustelu*

*Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen käyttökustannuksia ja saavuttaa tässä ehdotuksessa asetetut ympäristötavoitteet, superbonusten avulla on tehokkaasti kannustettava kehittämään kaikentyyppisiä puhtaita ajoneuvoja (sähkö, hybridi jne.). Ehdotetun ylärajan poistaminen kannustaa valmistajia saattamaan markkinoille lisää puhtaita ajoneuvoja ja vastaa yritysten polttoaineiden hintoja koskevaan huoleen.*

**Tarkistus 13**

**Ehdotus asetukseksi – muutossäädös**

**1 artikla – 2 b kohta (uusi)**

Asetus (EY) N:o 510/2011

8 artikla – 4 a kohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(2 b) Lisätään 8 artiklaan 4 a kohta seuraavasti:**

**”(4 a) Jos jokin jäsenvaltio direktiivin 2007/46/EY 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti toteaa tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastuksessa, että tuotannossa olevan ajoneuvon hiilidioksidipäästöt poikkeavat huomattavasti tyyppihyväksynnästä, tästä poikkeamasta on ilmoitettava komissiolle ja ilmoitukseen on liitettävä tämän asetuksen liitteessä II täsmennetyt yksityiskohtaiset tiedot.**

**Sen ajoneuvotyyppin hiilidioksidipäästöjä, joissa poikkeama on todettu, on mukautettava vastaavasti, kun lasketaan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä seuraavana kalenterivuonna.”**

#### **Tarkistus 14**

**Ehdotus asetukseksi – muutossäädös**

**1 artikla – 2 c kohta (uusi)**

Asetus (EY) N:o 510/2011

**8 artikla – 4 b kohta (uusi)**

*Komission teksti*

*Tarkistus*

**(2 c) Lisätään 8 artiklaan 4 b kohta seuraavasti:**

**”(4 b) Komissio seuraa ajoneuvotyyppi- ja valmistajakohtaisesti ilmoitettuja todellisia toteutuneita hiilidioksidipäästöarvoja parhaiden saatavilla olevien tietolähteiden perusteella ja esittää vuotuisissa seurantakertomuksissaan, miten ne vastaavat tyyppihyväksynnän arvoja.”**

## Perustelu

*Todellisesta toteutuneesta polttoaineenkulutuksesta saadaan tietoja monesta eri lähteestä. Tietoja saadaan muun muassa seuraavista lähteistä: yksityishenkilöiden keräämät ja ilmoittamat tiedot omasta polttoaineenkulutuksestaan, leasing-ajoneuvojen polttoaineenkulutuksen seuranta ja kuluttaja- tai autoilujärjestöjen tekemät testit. Näistä ja muista lähteistä saatavat tiedot voidaan kerätä yhteen, jotta saadaan kuva siitä, miten erot todellisen toteutuneen polttoaineenkulutuksen ja tyyppihyväksynnän välillä muuttuvat ja voidaan verrata eri valmistajien ajoneuvojen suoriutumista.*

### Tarkistus 15

#### **Ehdotus asetukseksi – muutossäädös**

#### **1 artikla – 4 kohta – a alakohta**

Asetus (EY) N:o 510/2011

13 artikla – 1 kohta

#### *Komission teksti*

"Komissio tarkastelee 31 päivään joulukuuta **2014** mennessä uudelleen päästötavoitteet, keinot ja muut tämän asetuksen näkökohdat uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamiseksi vuoden 2020 jälkeistä ajanjaksoa varten."

#### *Tarkistus*

"Komissio tarkastelee 31 päivään joulukuuta **2015** mennessä **uuden World Light Duty Test -menettelyn (WLTP) perusteella** uudelleen päästötavoitteet, keinot ja muut tämän asetuksen näkökohdat uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamiseksi vuoden 2020 jälkeistä ajanjaksoa varten, **jotta voidaan saavuttaa vuoteen 2025 mennessä ohjeellinen tavoite, joka vaihtelee välillä 100–115 g CO<sub>2</sub>/km, ellei alhaisempi tavoite ole asianmukaisesti perusteltu siksi, että käytetään vähäpäästöisiä teknologioita ja nämä ovat saaneet jalansijaa markkinoilla.**

**Uudelleentarkasteluun sisältyy kokonaisarvio vaikutuksista autoteollisuuteen ja siihen liittyviin teollisuudenaloihin, ja komissio esittää tarvittaessa uudelleentarkastelun perusteella ehdotuksen tämän asetuksen muuttamisesta tavalla, joka on kustannustehokas ja kilpailun kannalta mahdollisimman neutraali ja joka varmistaa unionin pitkän tähtäimen**

*tavoitteiden saavuttamisen  
ilmastonmuutoksen torjunnassa.”*

## **Tarkistus 16**

**Ehdotus asetukseksi – muutossäädös**  
**1 artikla – 4 kohta – b a alakohta (uusi)**  
Asetus (EY) N:o 510/2011  
13 artikla – 6 kohta – 1 a alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*Lisätään 13 artiklan 6 kohtaan  
1 a alakohta seuraavasti:*

*”Jotta voidaan varmistaa, että todelliset  
toteutuneet päästöt otetaan  
asianmukaisesti huomioon ja että mitatut  
hiilidioksidiarvot ovat täysin  
vertailukelpoisia, komissio varmistaa  
asetuksen (EY) N:o 715/2007 14 artiklan  
3 kohdan mukaisesti, että ne  
testimenetelmän osatekijät, jotka  
vaikuttavat merkittävästi mitattuihin  
hiilidioksidipäästöihin, määritellään  
tarkasti sen estämiseksi, että valmistajat  
käyttävät testisyklin tarjoamia  
joustomahdollisuuksia.”*

## **Tarkistus 17**

**Ehdotus asetukseksi – muutossäädös**  
**1 artikla – 4 kohta – b b alakohta (uusi)**  
Asetus (EY) N:o 510/2011  
13 artikla – 6 kohta – 1 b alakohta (uusi)

*Komission teksti*

*Tarkistus*

*Lisätään 13 artiklan 3 kohtaan  
1 b alakohta seuraavasti:*

*”Jotta voidaan todentaa, että tuotannossa  
olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt  
vastaavat tyyppihyväksynnän arvoja, on  
varmistettava, että ilmanvastusta ja*

***vierintävastusta koskevat arvot on saatu ajoneuvosta, jonka tuotannon vaatimustenmukaisuutta ollaan todentamassa.”***

#### *Perustelu*

*On olennaisen tärkeää, että ajoneuvolle, jonka tuotannon vaatimustenmukaisuus on tarkastettu, on tehty testi ajoneuvon vauhdin hidastumisesta vapaalla ajettaessa, jotta voidaan todeta sen ilmanvastus ja vierintävastus, ja tiedot on annettava käytettäviksi dynamometristessä, joka kuuluu osana tuotannon vaatimustenmukaisuuden tarkastukseen. Tämä korvaisi nykyisen tilanteen, jossa käytetään alkuperäisen testiajoneuvon dynamometriasetuksia. Tarkistus johtuu siitä, että kokemusten mukaan tuotannossa olevilla ajoneuvoilla ei usein päästä niihin alkuperäisiin testiarvoihin, jotka saatiin ajoneuvon vauhdin hidastumisesta vapaalla ajettaessa tehdyssä testissä.*

### **Tarkistus 18**

#### **Ehdotus asetukseksi – muutossäädös**

#### **1 artikla – 4 kohta – b c alakohta (uusi)**

Asetus (EY) N:o 510/2011

13 artikla – 6 a kohta (uusi)

#### *Komission teksti*

#### *Tarkistus*

***Lisätään 13 artiklaan 6 a kohta seuraavasti:***

***”(6 a) Komissio tarkastelee, mitä hyötyjä saataisiin, jos varmistettaisiin, että tyyppihyväksynnän hiilidioksidipäästöarvot kattavat päästöt, jotka johtuvat ajoneuvon eniten energiaa kuluttavista laitteista, ja esittää tarvittaessa tätä koskevia ehdotuksia, jotka tulisivat voimaan vuoden 2020 jälkeen.”***

#### *Perustelu*

*Energiaa kuluttavat laitteet ovat nykyään sammutettuina testimenettelyissä, esimerkiksi ilmastointi ja valot ovat pois päältä.*





## ASIAN KÄSITTELY

<b>Otsikko</b>	Uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä koskevat keinot
<b>Viiteasiakirjat</b>	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)
<b>Asiasta vastaava valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 11.9.2012
<b>Lausunnon antanut valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 11.9.2012
<b>Valmistelija</b> Nimitetty (pvä)	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012
<b>Valiokuntakäsittely</b>	19.2.2013                      25.3.2013
<b>Hyväksytty (pvä)</b>	26.3.2013
<b>Lopullisen äänestyksen tulos</b>	+:                      36 -:                      5 0:                      0
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils