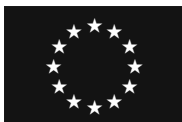


EUROOPAN PARLAMENTTI

2004



2009

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

VÄLIAIKAINEN
2005/0282(COD)

5.5.2006

*****I**

MIETINTÖLUONNOS

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiltä osin kuin se koskee päästöjä ja ajoneuvojen korjaamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta sekä direktiivien 72/306/ETY ja .././EY muuttamisesta
(KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

Esittelijä: Matthias Groote

Valmistelija(t) (*): Anja Weisgerber

(*) Valiokuntien tehostettu yhteistyö – työjärjestyksen 47 artikla

Lainsäädäntömenettelyistä käytettävät symbolit

- * Kuulemismenettely
yksinkertainen enemmistö
- **I Yhteistoimintamenettely (ensimmäinen käsittely)
yksinkertainen enemmistö
- **II Yhteistoimintamenettely (toinen käsittely)
*yksinkertainen enemmistö yhteisen kannan hyväksymiseksi
parlamentin jäsenten enemmistö yhteisen kannan hylkäämiseksi tai
tarkistamiseksi*
- *** Hyväksyntämenettely
*parlamentin jäsenten enemmistö lukuun ottamatta EY-sopimuksen
105, 107, 161 ja 300 artiklassa ja EU-sopimuksen 7 artiklassa
tarkoitettuja tapauksia*
- ***I Yhteispäätösmenettely (ensimmäinen käsittely)
yksinkertainen enemmistö
- ***II Yhteispäätösmenettely (toinen käsittely)
*yksinkertainen enemmistö yhteisen kannan hyväksymiseksi
parlamentin jäsenten enemmistö yhteisen kannan hylkäämiseksi tai
tarkistamiseksi*
- ***III Yhteispäätösmenettely (kolmas käsittely)
yksinkertainen enemmistö yhteisen tekstin hyväksymiseksi

(Ilmoitettu menettely perustuu komission esittämään oikeusperustaan.)

Tarkistukset säädösehdotukseen

Parlamentin tarkistukset merkitään ***lihavoidulla kursivilla***. Pelkkää *kursivointia* käytetään kiinnittämään asiasta vastaavien yksiköiden huomio sellaisiin säädösehdotuksen osiin, jotka ehdotetaan korjattavaksi lopullisessa tekstissä (esimerkiksi selvästi virheelliset tai kyseisestä kieliversiosta pois jääneet kohdat). Korjausehdotusten hyväksymisestä päättävät asiasta vastaavat yksiköt.

SISÄLTÖ

Sivu

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI.5	
PERUSTELUT.....	31

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiltä osin kuin se koskee päästöjä ja ajoneuvojen korjaamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta sekä direktiivien 72/306/ETY ja ../../EY muuttamisesta (KOM(2005)0683 – C6-0007/2006 – 2005/0282(COD))

(Yhteispäätösmenettely: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (KOM(2005)0683)¹,
 - ottaa huomioon EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan ja 95 artiklat, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C6-0007/2006),
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 51 artiklan,
 - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön ja teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan, liikenne- ja matkailuvaliokunnan ja sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunnan lausunnot (A6-0000/2006),
1. hyväksyy komission ehdotuksen sellaisena kuin se on tarkistettuna;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se aikoo tehdä tähän ehdotukseen huomattavia muutoksia tai korvata sen toisella ehdotuksella;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle.

Komission teksti

Parlamentin tarkistukset

Tarkistus 1

JOHDANTO-OSAN 4 KAPPALE

(4) Komissio käynnisti maaliskuussa 2001 Puhdasta ilmaa Eurooppaan (CAFE) -ohjelman, jonka tärkeimmät piirteet esitetään tiedonannossa. Sen jälkeen on hyväksytty ilman pilaantumista koskeva teemakohtainen strategia. Teemakohtaiseen strategiaan sisältyy muun muassa päätelmä, jonka mukaan *ajoneuvojen* päästöjä on saatava vähennettyä edelleen, jotta

(4) Komissio käynnisti maaliskuussa 2001 Puhdasta ilmaa Eurooppaan (CAFE) -ohjelman, jonka tärkeimmät piirteet esitetään tiedonannossa. Sen jälkeen on hyväksytty ilman pilaantumista koskeva teemakohtainen strategia. Teemakohtaiseen strategiaan sisältyy muun muassa päätelmä, jonka mukaan *liikenteen alan (ilma-, meri- ja maaliikenne) ja talouden alan*

¹ Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

Euroopan ilmanlaatutavoitteet voidaan saavuttaa.

(alkutuotteita jalostava teollisuus) päästöjä on saatava vähennettyä edelleen, jotta Euroopan ilmanlaatutavoitteet voidaan saavuttaa. **Ajoneuvojen päästöjen vähentämistä on pidettävä kattavan strategian yhtenä osana.**

Perustelu

Ilman pilaantumista koskevan teemakohtaisen strategian yhteydessä on muistettava, että ajoneuvojen ohella on muitakin aloja, joiden päästöjä on vähennettävä tuntuvasti.

Tarkistus 2 JOHDANTO-OSAN 5 KAPPALE

(5) Päästönormeja asetettaessa on tärkeää ottaa huomioon niiden vaikutukset markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn, liiketoiminnalle aiheutuvat suorat ja välilliset kustannukset sekä innovaatiotoiminnan lisääntymisestä, paremmasta ilmanlaadusta **ja** pienenevistä terveydenhuoltokustannuksista saatava hyöty.

(5) Päästönormeja asetettaessa on tärkeää ottaa huomioon niiden vaikutukset markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn, liiketoiminnalle aiheutuvat suorat ja välilliset kustannukset sekä innovaatiotoiminnan lisääntymisestä, paremmasta ilmanlaadusta, pienenevistä terveydenhuoltokustannuksista **ja lisäelinvuosien karttumisesta** saatava hyöty.

Perustelu

Tässä ei ole kyse pelkästään terveydenhuoltokustannusten alenemisesta vaan myös lisäelinvuosien karttumisesta. Komissio arvioi, että vuonna 2020 säästetään 20 500 elinvuotta.

Tarkistus 3 JOHDANTO-OSAN 6 KAPPALE

(6) Ajoneuvojen korjaamiseen tarvittavien tietojen rajoittamaton ja standardoitu saatavuus sekä tehokas kilpailu ajoneuvojen korjaamisen ja tiedotuspalveluiden markkinoilla ovat edellytyksenä helpotettaessa ajoneuvojen vapaata liikkuvuutta sisämarkkinoilla. Suuri osa tällaisista tiedoista koskee ajoneuvojen sisäisiä valvontajärjestelmiä ja niiden yhteentoimivuutta ajoneuvojen muiden järjestelmien kanssa. On aiheellista

(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.).

säätää teknisistä eritelmistä, joita valmistajien verkkosivuilla on noudatettava.

Tarkistus 4
JOHDANTO-OSAN 7 KAPPALE

(7) Komission olisi seurattava tarkasti päästöjen vähentämiseen liittyvän teknologian kehitystä ja **tarvittaessa** mukautettava tätä asetusta vastaavasti.

(7) Komission olisi seurattava tarkasti päästöjen vähentämiseen liittyvän teknologian kehitystä ja mukautettava tätä asetusta vastaavasti, **jos itse asetuksen tekstissä niin edellytetään.**

Perustelu

Kaikkea ei pitäisi ratkaista komiteamenettelyllä, vaan meidän on syytä varmistaa, että päälinjoja koskevat ratkaisut tehdään yhteispäätösmenettelyllä.

Tarkistus 5
JOHDANTO-OSAN 8 KAPPALE

(8) Komission olisi tarkasteltava nykyään sääntelemättömiä päästöjä, joita syntyy uusien polttoaineiden, moottoritekniikoiden ja pakokaasupäästöjen rajoitusjärjestelmien yleistyvän käytön seurauksena, ja tarvittaessa annettava **niitä koskevia säännöksiä. Olisi myös tarkasteltava, millaista hyötyä saadaan siirryttäessä hiilivetyjen kokonaisuutensa (THC) perustuvasta päästöjen sääntelystä järjestelmään, joka perustuu metaaniin (CH₄) ja muihin hiilivetyihin kuin metaaniin (NMHC).**

(8) Komission olisi tarkasteltava nykyään sääntelemättömiä päästöjä, joita syntyy uusien polttoaineiden, moottoritekniikoiden ja pakokaasupäästöjen rajoitusjärjestelmien yleistyvän käytön seurauksena, ja tarvittaessa annettava **neuvostolle ja parlamentille ehdotus niiden sääntelemiseksi.**

Perustelu

Erilliset raja-arvot on otettava huomioon jo nyt. Paineistettua maakaasua käyttävät ajoneuvot eivät voi noudattaa niitä.

Tarkistus 6
JOHDANTO-OSAN 8 A KAPPALE (uusi)

(8 a) Jotta kaasulla käyviä autoja, joiden typen oksidien ja hiukkasten päästöt ovat

vähäisiä, ei poistettaisi markkinoilta ja jotta samalla voitaisiin tukea myös bensiinillä käyvien ajoneuvojen edistymistä, tällä asetuksella otetaan käyttöön erilliset raja-arvot hiilivetyjen kokonaisuudessa ja muiden hiilivetyjen kuin metaanin massaa varten.

Perustelu

Paineistettua maakaasua käyttävät ajoneuvot edistävät merkittävästi typen oksidien päästöjen ja hiukkaspäästöjen vähentämistä. Niiden päästöt ovat paljon pienempiä kuin bensiinillä käyvillä henkilöautoilla ja siten niitä ei pitäisi ajaa pois markkinoilta raja-arvoilla, joiden noudattaminen on teknisesti mahdotonta.

Tarkistus 7

JOHDANTO-OSAN 9 KAPPALE

(9) Jotta mikrohiukkaspäästöjen valvonta voitaisiin varmistaa, komission olisi ***myös tarkasteltava mahdollisuutta mitata hiukkaspäästöjä hiukkasten määrän perusteella*** nykyisin käytettävän hiukkasmassan mittauksen lisäksi.

(9) Jotta mikrohiukkaspäästöjen ***(2,5 tai sen alle)*** valvonta voitaisiin varmistaa, komission olisi ***mahdollisimman pian ja viimeistään toisen vaiheen (Euro 6) voimaan tullessa vahvistettava, että*** nykyisin käytettävän hiukkasmassan mittauksen lisäksi ***tarkastellaan myös hiukkasten määrää YK:n Euroopan talouskomission hiukkasmittausohjelman (Particulate Measurement Programme - PMP) tulosten mukaisesti ja kunnianhimoisia ympäristötavoitteita noudattaen.***

Perustelu

Hiukkasten lukumäärää koskevan raja-arvon käyttöön ottamisella varmistetaan, että terveydelle todistetusti erityisen vaaralliset mikrohiukkaset otetaan mittauksissa huomioon. Hiukkasmassan vähentäminen ei ole vielä teknisesti mahdollista, mutta hiukkasten lukumäärää kartoittava mittausmenetelmä varmistaa, että mikrohiukkasia rajoitetaan.

Tarkistus 8
JOHDANTO-OSAN 10 KAPPALE

(10) Hiukkaspäästöjen massaa koskevien laboratoriomittausten toistettavuuden parantamiseksi komission olisi otettava käyttöön **uusi testimenettely. Kun asiaa koskeva tutkimusohjelma on saatu päätökseen, tarkastellaan** nykyisen mittausmenetelmän **korvaamista uudella ratkaisulla.** Kun uusi mittausmenetelmä on pantu täytäntöön, tässä ehdotuksessa asetetut hiukkasmassaan perustuvat päästöjen raja-arvot kalibroidaan uudelleen, sillä uudella tekniikalla mitaten massatasot ovat alhaisempia kuin nykyisellä menetelmällä saatavat.

(10) Hiukkaspäästöjen massaa **ja hiukkasten lukumäärää** koskevien laboratoriomittausten toistettavuuden parantamiseksi komission olisi **mahdollisimman pian ja viimeistään toisen vaiheen (Euro 6) voimaan tullessa** otettava käyttöön nykyisen mittausmenetelmän **korvaava uusi mittausmenettely YK:n Euroopan talouskomission hiukkasmittausohjelman (Particulate Measurement Programme - PMP) tulosten mukaisesti.** Kun uusi mittausmenetelmä on pantu täytäntöön, tässä ehdotuksessa asetetut hiukkasmassaan perustuvat päästöjen raja-arvot kalibroidaan uudelleen, sillä uudella tekniikalla mitaten massatasot ovat alhaisempia kuin nykyisellä menetelmällä saatavat.

Perustelu

Hiukkasten lukumäärää koskevan raja-arvon käyttöön ottamisella varmistetaan, että terveydelle erityisen vaaralliset mikrohiukkaset otetaan mittauksissa huomioon. Hiukkasmassan vähentäminen ei ole vielä teknisesti mahdollista, mutta hiukkasten lukumäärää kartoittava mittausmenetelmä varmistaa, että mikrohiukkasia rajoitetaan.

Tarkistus 9
JOHDANTO-OSAN 13 A KAPPALE (uusi)

(13 a) Komission olisi harkittava seuraavaa pakokaasunormien vaihetta (Euro 7) koskevassa ehdotuksessa, että jo aiemmin säänneltyjen päästöjen lisäksi otettaisiin käyttöön hiilidioksidipäästöjä koskevat raja-arvot. Vaihtoehtoisia polttoaineita, kuten biopolttoaineita, on tässä tarkoituksessa tuettava erityisesti, koska niiden hiilidioksiditase on positiivinen ja siten niistä aiheutuu vain vähän hiilidioksidipäästöjä.

Perustelu

Asetuksella olisi jatkossa rajattava myös hiilidioksidipäästöjä, jotta korkean tason Cars 21 -työryhmän prosessin jatkuvuus voidaan varmistaa, jotta autoteollisuudelle voidaan antaa lainsäädännössä selkeä signaali ja jotta kaikkia palamisesta aiheutuvia ja ympäristön kannalta merkittäviä henkilöautojen päästöjä voidaan vähentää.

Biopolttoaineiden yleistymistä on edistettävä, koska ne ovat taloudellinen ja ekologisesti kestävä vaihtoehto Euroopan maanteillä kulkeville ympäristöystävällisille ajoneuvoille.

Tarkistus 10

JOHDANTO-OSAN 13 B KAPPALE (uusi)

(13 b) Jotta puhtaan ympäristön suhteen saavutettaisiin tuloksia, komission olisi harkittava, että pakokaasunormien lisäksi otettaisiin käyttöön myös muiden alojen normeja, kuten ajoneuvoalan energiatehokkuutta koskevia normeja.

Perustelu

Ei ole syytä keskittyä pelkästään päästöihin, vaan ajoneuvojen energiatehokkuuden saralla riittää myös tekemistä, jotta päästään paneutumaan ongelmien alkulähteeseen. Esimerkiksi älykkäiden ajoneuvojen yhteydessä on pyrittävä vähentämään ajoneuvojen polttoaineen kulutusta tietokoneen avulla.

Tarkistus 11

JOHDANTO-OSAN 13 C KAPPALE (uusi)

(13 c) Komission olisi harkittava seuraavaa pakokaasunormien vaihetta (Euro 7) koskevassa ehdotuksessa, onko ajoneuvoluokkien jaotteluminen alaluokkiin enää tarpeen.

Perustelu

Näin voitaisiin kenties yksinkertaistaa asetusta entisestään.

Tarkistus 12

JOHDANTO-OSAN 16 A KAPPALE (uusi)

(16 a) Ajoneuvojen puristussytytysmoottoreiden kaasumaisten ja hiukkasmaisten päästöjen sekä ajoneuvoissa käytettävien maa- tai

nestekaasulla toimivien ottomoottoreiden kaasupäästöjen torjumiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 28 päivänä syyskuuta 2005 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä¹ olisi oikeudellisen epävarmuuden poistamiseksi muutettava siten, että se kattaa kaikki raskaat ajoneuvot samalla kun tehdään selväksi, että tämä asetus koskee kevyitä ajoneuvoja.

¹*EUVL L 275, 20.10.2005, s. 1. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2005/78/EY (EUVL L 313, 29.11.2005, s. 1).*

Perustelu

Paremmän lainsäädäntötyön kannalta on tärkeää, että soveltamisala määritetään selkeästi. Raskaat bensiinikäyttöiset ajoneuvot kuuluvat toistaiseksi direktiivin 70/2200/EY soveltamisalaan. Tapaus on lähinnä hypoteettinen, koska raskaita bensiinikäyttöisiä ajoneuvoja on vain vähän, mutta väärinkäsitys kannattaa selvyiden vuoksi oikaista.

Tarkistus 13

JOHDANTO-OSAN 17 A KAPPALE (uusi)

(17 a) Jotta nykyisistä direktiiveistä voitaisiin siirtyä tämän asetuksen soveltamiseen sujuvasti, Euro 5 -vaiheessa olisi säilytettävä tiettyjä yhteiskunnallisia tarpeita vastaaville ajoneuvoille myönnetty poikkeus, jonka avulla kokonaismassaltaan yli 2 500 kg:n painoiset, M₁-luokan ajoneuvot voitiin tyyppihyväksyä N₁-luokan II- ja III-alaluokkaan kuuluvina ajoneuvoina. Poikkeuksen soveltaminen päättyy Euro 6 -vaiheen tullessa voimaan.

Perustelu

Muuhun kuin maastokäyttöön tarkoitettut perheajoneuvot, joihin mahtuu kuljettaja ja yli kuusi muuta matkustajaa, pelastus- ja hätäajoneuvot ja hoitoajoneuvot, vammaiskuljetuksiin tarkoitettut ajoneuvot ja julkisten palvelujen tarjoamisessa käytettävät ajoneuvot olisi voitava edelleen luokitella N₁-luokan II- ja III-alaluokkaan kuuluviksi ajoneuvoiksi aina siihen saakka kunnes Euro 6 -vaihe tulee voimaan.

Tarkistus 14
JOHDANTO-OSAN 18 KAPPALE

(18) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tai muuttamiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY mukaisesti.

(18) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tai muuttamiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY mukaisesti, **mikäli näin on vastaavissa artikloissa ilmoitettu.**

Perustelu

Kaikkea ei pitäisi ratkaista komiteamenettelyllä, vaan meidän on syytä varmistaa, että päälinjoja koskevat ratkaisut tehdään yhteispäätösmenettelyllä.

Tarkistus 15
JOHDANTO-OSAN 19 KAPPALE

(19) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on sisämarkkinoiden toteuttaminen ottamalla käyttöön moottoriajoneuvojen päästöjä koskevat yhteiset tekniset vaatimukset. **Tarvittavien** toimien laajuuden vuoksi tavoite voidaan paremmin toteuttaa yhteisön tasolla. **Tästä syystä** yhteisö voi hyväksyä toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa määrätyn suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tällä asetuksella ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi,

(19) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on sisämarkkinoiden toteuttaminen ottamalla käyttöön moottoriajoneuvojen päästöjä koskevat yhteiset tekniset vaatimukset **ja takaamalla, että riippumattomat korjausliikkeet saavat ajoneuvojen korjaamiseen tarvittavat tiedot samalla tavoin kuin valtuutetut jälleenmyyjät ja korjaamot, ja tarvittavien** toimien laajuuden vuoksi tavoite voidaan paremmin toteuttaa yhteisön tasolla, **joten** yhteisö voi hyväksyä toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa tarkoitetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi,

Perustelu

Ajoneuvojen korjaamiseen tarvittavien tietojen saanti on välttämätöntä sisämarkkinoilla olevien ajoneuvojen vapaan liikkuvuuden kannalta. On syytä varmistaa, että riippumattomat

korjausliikkeet kykenevät huollon ja muiden palvelujen tarjoamiseen myös ympäristöystävällisiä ajoneuvoja varten.

Tarkistus 16
1 ARTIKLAN 1 KOHTA

Tällä asetuksella vahvistetaan vaatimukset, jotka koskevat moottoriajoneuvojen ja niiden varaosien, kuten varaosakatalysaattoreiden, tyyppihyväksyntää niiden päästöjen osalta.

Tällä asetuksella vahvistetaan vaatimukset, jotka koskevat moottoriajoneuvojen ja niiden varaosien, kuten **varaosiksi tarkoitettujen saastumista ehkäisevien laitteiden**, tyyppihyväksyntää niiden päästöjen osalta.

Perustelu

On syytä käyttää käsitettä, jolla ei aseteta mitään tekniikkaa heikompaan asemaan eikä rajoiteta innovointeja.

Tarkistus 17
2 ARTIKLA

1. Tätä asetusta sovelletaan moottoriajoneuvoihin, **joissa on**

1. Tätä asetusta sovelletaan **M_1 -, M_2 - ja N_1 -luokkaan kuuluviin** moottoriajoneuvoihin **sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin [XXXX/XX/EY] [liitteessä II] ja joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on enintään 3 500 kg tai joiden vertailumassa on enintään 2 610 kg.**

a) ottomoottori,

b) kaasulla toimiva M_1 - ja N_1 -luokan ottomoottori sellaisena kuin se on määritelty direktiivin [XXXX/XX/EY] [liitteessä II] tai

c) kaasulla toimiva M_1 - ja N_1 -luokan puristussytytysmoottori kuten direktiivin [XXXX/XX/EY] [liitteessä II] on määritelty.

2. Valmistajan pyynnöstä **tätä asetusta voidaan soveltaa myös moottoriajoneuvoihin, joissa on M_2 - ja N_2 -luokan puristussytytysmoottori sellaisena kuin se on määritelty direktiivin [XXXX/XX/EY] [liitteessä II] ja joiden**

2. Valmistajan pyynnöstä **tämän asetuksen mukaisesti M_1 -, M_2 - ja N_1 -luokan ajoneuvoille myönnettävää tyyppihyväksyntää voidaan laajentaa kattamaan myös M_1 -, M_2 - ja N_2 -luokan ajoneuvot sellaisina kuin ne ovat**

vertailumassa on enintään 2 840 kg ja jotka täyttävät tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanotoimissa vahvistetut edellytykset.

määriteltyinä direktiivin [XXXX/XX/EY] [liitteessä II] ja joiden vertailumassa on enintään 2 840 kg ja jotka täyttävät tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanotoimissa vahvistetut edellytykset.

Perustelu

Kevyisiin hyötyajoneuvoihin ja raskaisiin hyötyajoneuvoihin sovellettavat säännökset olisi sekaannusten välttämiseksi erotettava selvästi toisistaan. Soveltamisalaa on siten muutettava. Uusi soveltamisala on teknisesti neutraali, eli moottoreita ja polttoaineita ei erotella toisistaan. Asetuksen soveltamisalan muutos kytkeytyy direktiivin 2005/55/EY soveltamisalaa koskevaan tarkistukseen; direktiivin olisi katettava jatkossa kaikki raskaat hyötyajoneuvot.

Tarkistus 18

3 ARTIKLAN 1 A ALAKOHTA (uusi)

(1 a) 'tiettyjä yhteiskunnallisia tarpeita vastaavilla ajoneuvoilla' joko muuhun kuin maastokäyttöön tarkoitettuja perheajoneuvoja, joihin on tarkoitus mahtua yli kuusi matkustajaa kuljettajan lisäksi, taikka pelastus-, hätä- tai hoitoajoneuvoja, vammaisten kuljetuksiin tarkoitettuja ajoneuvoja tai julkisen palvelun tarjoamiseen tarkoitettuja ajoneuvoja

Perustelu

Jotta nykyisistä direktiiveistä voitaisiin siirtyä tämän asetuksen soveltamiseen sujuvasti, Euro 5 -vaiheessa olisi säilytettävä tiettyjä yhteiskunnallisia tarpeita vastaaville ajoneuvoille myönnetty poikkeus, jonka avulla kokonaismassaltaan yli 2 500 kg:n painoiset, M₁-luokan ajoneuvot voitiin tyyppihyväksyä N₁-luokan II- ja III-alaluokkaan kuuluvina ajoneuvoina. Poikkeuksen soveltaminen päättyy Euro 6 -vaiheen tullessa voimaan.

Tarkistus 19

3 ARTIKLAN 11 ALAKOHTA

(11) 'alkuperäisellä **katalysaattorilla**' **katalysaattoria** tai **katalysaattoreiden** kokoonpanoa, joka kuuluu ajoneuvolle myönnetyn tyyppihyväksynnän piiriin

(11) 'alkuperäisellä **saastumista ehkäisevällä laitteella**' **saastumista ehkäisevää laitetta** tai **tällaisten laitteiden** kokoonpanoa, joka kuuluu ajoneuvolle myönnetyn tyyppihyväksynnän piiriin

Perustelu

Selkeän lainsäädäntötyön ja teknisen kehityksen vuoksi on parempi käyttää laajaa käsitettä erottelematta katalysaattoreita, dieseleiden hiukkassuodattimia, typen oksidien jälkikäsittelyjärjestelmiä tai muita jälkikäsittelyjärjestelmiä, jotka ovat mahdollisia vasta tulevaisuudessa. On syytä käyttää käsitettä, jolla ei aseteta mitään tekniikkaa heikompaan asemaan eikä rajoiteta innovointeja.

Tarkistus 20

3 ARTIKLAN 12 ALAKOHTA

(12) '**varaosakatalysaattorilla'** **katalysaattoria** tai **katalysaattoreiden** kokoonpanoa, joka on tarkoitettu korvaamaan alkuperäinen **katalysaattori** ja joka voidaan hyväksyä erillisenä teknisenä yksikkönä sellaisena kuin se on määritelty direktiivissä [XXXX/XX/EY]

12) '**varaosaksi tarkoitettulla saastumista ehkäisevällä laitteella'** saastumista **ehkäisevää laitetta** tai **tällaisten laitteiden** kokoonpanoa, joka on tarkoitettu korvaamaan alkuperäinen **saastumista ehkäisevä laite** ja joka voidaan hyväksyä erillisenä teknisenä yksikkönä sellaisena kuin se on määritelty direktiivissä [XXXX/XX/EY]

Perustelu

Selkeän lainsäädäntötyön ja teknisen kehityksen vuoksi on parempi käyttää laajaa käsitettä erottelematta katalysaattoreita, dieseleiden hiukkassuodattimia, typen oksidien jälkikäsittelyjärjestelmiä tai muita jälkikäsittelyjärjestelmiä, jotka ovat mahdollisia vasta tulevaisuudessa. On syytä käyttää käsitettä, jolla ei aseteta mitään tekniikkaa heikompaan asemaan eikä rajoiteta innovointeja.

Tarkistus 21

3 ARTIKLAN 13 ALAKOHTA

(13) 'ajoneuvon korjaamiseen tarvittavilla tiedoilla' kaikkia ajoneuvon vianmäärittystä, huoltoa, tarkastusta, määräaikaishuoltoa, korjaamista, uudelleenohjelmointia tai uudelleenalustusta koskevia tietoja, jotka valmistajat antavat valtuutetuille jälleenmyyjille ja korjaamoille, mukaan luettuina kaikki muutokset ja lisäykset tällaisiin tietoihin

(13) 'ajoneuvon korjaamiseen tarvittavilla tiedoilla' kaikkia ajoneuvon vianmäärittystä, huoltoa, tarkastusta, määräaikaishuoltoa, korjaamista, **osien ja laitteiden lisäämistä**, uudelleenohjelmointia tai uudelleenalustusta koskevia tietoja, jotka valmistajat antavat valtuutetuille jälleenmyyjille ja korjaamoille, mukaan luettuina kaikki muutokset ja lisäykset tällaisiin tietoihin

Tarkistus 22

3 ARTIKLAN 14 ALAKOHTA

(14) 'riippumattomalla toimijalla' muita yrityksiä kuin valtuutettuja jälleenmyyjiä ja korjaamoja, jotka osallistuvat suoraan tai välillisesti moottoriajoneuvojen korjaukseen ja huoltoon, erityisesti korjausliikkeitä, korjauslaitteiden tai -työkalujen valmistajia, varaosien jälleenmyyjiä, teknisten tietojen julkaisijoita, autokerhoja, tiepalveluiden tarjoajia, tarkastus- ja testauspalveluiden tarjoajia sekä koulutuspalveluita korjaamoille tarjoavia yrityksiä.

(14) 'riippumattomalla toimijalla' muita yrityksiä kuin valtuutettuja jälleenmyyjiä ja korjaamoja, jotka osallistuvat suoraan tai välillisesti moottoriajoneuvojen korjaukseen ja huoltoon, erityisesti korjausliikkeitä, korjauslaitteiden tai -työkalujen valmistajia **ja itsenäisiä kauppiaita**, varaosien jälleenmyyjiä, teknisten tietojen julkaisijoita, autokerhoja, tiepalveluiden tarjoajia, tarkastus- ja testauspalveluiden tarjoajia sekä koulutuspalveluita korjaamoille tarjoavia yrityksiä.

Tarkistus 23

4 ARTIKLAN 2 KOHTA

2. Valmistajan on taattava, että tyyppihyväksyntämenettelyjä tuotannon vaatimustenmukaisuuden, saastumista ehkäisevien laitteiden kestävyys ja käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkistamiseksi noudatetaan. Käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden noudattamista koskevat toimenpiteet tarkistetaan enintään viiden vuoden tai 100 000 kilometrin kuluttua sen mukaan, kumpi näistä toteutuu aiemmin. Saastumista ehkäisevien laitteiden kestävyys testaus tyyppihyväksyntää varten kattaa **160 000 km**.

2. Valmistajan on taattava, että tyyppihyväksyntämenettelyjä tuotannon vaatimustenmukaisuuden, saastumista ehkäisevien laitteiden kestävyys ja käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkistamiseksi noudatetaan. Käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden noudattamista koskevat toimenpiteet tarkistetaan enintään viiden vuoden tai 100 000 kilometrin kuluttua sen mukaan, kumpi näistä toteutuu aiemmin. Saastumista ehkäisevien laitteiden kestävyys testaus tyyppihyväksyntää varten kattaa **200 000 km**.

Perustelu

On syytä varmistaa, että vanhoissakin ajoneuvoissa on toimivat saastumista ehkäisevät laitteet.

Tarkistus 24

5 ARTIKLAN 4 KOHDAN I ALAKOHTA

i) vertailupolttoaine kuten bensiini, diesel, **kaasumaiset polttoaineet** ja

i) vertailupolttoaine kuten bensiini, diesel, **nest- ja maakaasu** ja biopolttoaineet.

biopolttoaineet.

Tarkistus 25
5 ARTIKLAN 5 KOHTA

5. Komissio seuraa 4 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten ja testien kohteena olevia epäpuhtauksia ja päästöjen mittaamisessa käytettäviä testisyklejä, ja **ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin** havaitessaan, että menettelyt tai testit eivät enää ole tarkoituksenmukaisia tai eivät enää vastaa todellisia päästöjä.

5. Komissio seuraa 4 kohdassa tarkoitettujen vaatimusten ja testien kohteena olevia epäpuhtauksia ja päästöjen mittaamisessa käytettäviä testisyklejä, ja **ehdottaa neuvostolle ja parlamentille tarvittavia muutoksia** havaitessaan, että menettelyt tai testit eivät enää ole tarkoituksenmukaisia tai eivät enää vastaa todellisia päästöjä **tai että on asianmukaista säännellä muiden epäpuhtauksien päästöjä.**

Perustelu

Testisyklien tarkistamisesta ja muita epäpuhtauksia koskevien raja-arvojen käyttöön ottamisesta olisi päätettävä yhteispäätösmenettelyllä.

Tarkistus 26
5 ARTIKLAN 6 KOHTA

6. Komissio vahvistaa direktiivin [XXXX/XX/EY] 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti erityismenettelyt, -testit ja -vaatimukset **2–5 kohdan** soveltamiseksi.

6. Komissio vahvistaa direktiivin [XXXX/XX/EY] 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti erityismenettelyt, -testit ja -vaatimukset **2–4 kohdan** soveltamiseksi.
Täytäntöönpanotoimet on esitettävä viimeistään [kuuden kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta].

Perustelu

Autonvalmistajat tarvitsevat tietoja täytäntöönpanotoimien teknisistä yksityiskohdista. Siksi viivästymä saa olla enintään kuusi kuukautta, jotta uudet raja-arvot pystytään toteuttamaan.

Tarkistus 27
6 ARTIKLAN 1 KOHTA

1. Valmistajan on annettava itsenäisille toimijoille vapaa ja standardoitu pääsy ajoneuvon korjaamiseen tarvittaviin tietoihin verkkosivustojen kautta helposti ja nopeasti sekä tavalla, joka ei ole syrjivä verrattuna valtuutetuille jälleenmyyjille ja korjaamoille myönnettyyn pääsyyn.

1. Valmistajan on annettava itsenäisille toimijoille vapaa ja standardoitu pääsy ajoneuvon korjaamiseen tarvittaviin tietoihin verkkosivustojen kautta helposti ja nopeasti sekä tavalla, joka ei ole syrjivä verrattuna valtuutetuille jälleenmyyjille ja korjaamoille myönnettyyn pääsyyn.

Tavoitteen parempi toteuttaminen edellyttää, että tiedot on annettava OASIS-standardin teknisten vaatimusten mukaisesti. Valmistajan on lisäksi asetettava myös ohjekirjat itsenäisten toimijoiden sekä valtuutettujen jälleenmyyjien ja korjaamojen käyttöön.

Perustelu

Komission johdolla yhteistyössä eri teollisuudenalojen kanssa vuonna 2003 kehitetty OASIS-standardi mahdollistaa käytännössä korjaamiseen tarvittavien tietojen helpomman saannin. Ohjekirjoja edellytettiin jo ryhmäpoikkeuksia koskevassa asetuksessa N:o 1400/2002, joten asetuksessa olisi viitattava niihin, jotta voitaisiin varmistaa, että ne ovat edelleen käytössä.

Tarkistus 28

6 ARTIKLAN 4 KOHTA

4. Ajoneuvon korjaamiseen tarvittavien tietojen on oltava aina saatavilla **huoltotarkoituksiin** liittyviä vaatimuksia lukuun ottamatta.

4. Ajoneuvon korjaamiseen tarvittavien tietojen on oltava aina saatavilla **tietojärjestelmän huoltoon** liittyviä vaatimuksia lukuun ottamatta.

Tarkistus 29

6 ARTIKLAN 5 KOHTA

5. OBD-järjestelmän kanssa yhteensopivien varaosien sekä vianmääritykseen käytettävien välineiden ja testilaitteiden valmistamista ja huoltamista varten valmistajan on annettava **ajoneuvon korjaamiseen tarvittavia tietoja** syrjimättä kaikille halukkaille osien, vianetsintävälineiden tai testilaitteiden valmistajille ja/tai korjaajille.

5. OBD-järjestelmän kanssa yhteensopivien varaosien sekä vianmääritykseen käytettävien välineiden ja testilaitteiden valmistamista ja huoltamista varten valmistajan on annettava **OBD-järjestelmän mukaiset tiedot** syrjimättä kaikille halukkaille osien, vianetsintävälineiden tai testilaitteiden valmistajille ja/tai korjaajille.

Perustelu

Ajoneuvon korjaamiseen tarvittavat tiedot ja OBD-tiedot ovat kaksi eri asiaa. Kohdan tarkoituksesta johtuen on syytä viitata juuri OBD-tietoihin.

Tarkistus 30
8 ARTIKLA

Komissio hyväksyy direktiivin [XXXX/XX/EY] 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti 6 ja 7 artiklan täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet. Tähän kuuluu teknisten erittelyjen määritelmä tavasta, jolla ajoneuvon korjaamiseen tarvittavat tiedot on annettava.

Komissio hyväksyy direktiivin [XXXX/XX/EY] 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti 6 ja 7 artiklan täytäntöönpanemiseksi tarvittavat toimenpiteet. Tähän kuuluu teknisten erittelyjen määritelmä tavasta, jolla ajoneuvon korjaamiseen tarvittavat tiedot **ja OBD-tiedot** on annettava.

Perustelu

Katso 6 artiklan 5 kohtaan tehdyn tarkistuksen perustelut.

Tarkistus 31
9 ARTIKLAN 2 ja 3 KOHTA

2. Alkaen **[18 kuukautta ja yksi päivä voimaantulopäivästä]** ja N₁-luokan alaluokkiin II ja III kuuluvien ajoneuvojen osalta **[30 kuukautta voimaantulopäivästä]** jäsenvaltion viranomaisten on evättävä EY-tyyppihyväksyntä tai kansallinen tyyppihyväksyntä uudelta ajoneuvotyypiltä ajoneuvon päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä, jos ajoneuvotyyppi ei vastaa tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimien mukaisia vaatimuksia.

3. Alkaen **[36 kuukautta voimaantulopäivästä]** ja N₁-luokan alaluokkiin II ja III kuuluvien ajoneuvojen osalta **[48 kuukautta voimaantulopäivästä]** sellaisten uusien ajoneuvojen osalta, jotka eivät vastaa

2. Alkaen **1 päivästä kesäkuuta 2009, lukuun ottamatta sellaisia M-luokan ajoneuvoja, joiden suurin teknisesti sallittu massa on kuormattuna 2 500 kg ja jotka on suunniteltu tiettyjä yhteiskunnallisia tarpeita vastaaviksi**, ja N₁-luokan alaluokkiin II ja III kuuluvien ajoneuvojen **ja edellä mainittujen M-luokan ajoneuvojen osalta 1 päivästä kesäkuuta 2010** jäsenvaltion viranomaisten on evättävä EY-tyyppihyväksyntä tai kansallinen tyyppihyväksyntä uudelta ajoneuvotyypiltä ajoneuvon päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä, jos ajoneuvotyyppi ei vastaa tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimien **eikä etenkään sen liitteiden** mukaisia vaatimuksia, **lukuun ottamatta liitteessä I olevassa 1 a -taulukossa vahvistettuja Euro 6 -raja-arvoja.**

3. Alkaen **1 päivästä kesäkuuta 2010, lukuun ottamatta sellaisia M-luokan ajoneuvoja, joiden suurin teknisesti sallittu massa on kuormattuna 2 500 kg ja jotka on suunniteltu tiettyjä yhteiskunnallisia tarpeita vastaaviksi**, ja

tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimien mukaisia vaatimuksia, jäsenvaltion viranomaisten on katsottava, että vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole voimassa direktiivin [XXXX/XX/EY] [25 artiklan] mukaisesti ja kiellettävä päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä tällaisten ajoneuvojen myynti ja käyttöönotto.

N₁-luokan alaluokkiin II ja III kuuluvien ajoneuvojen **ja edellä mainittujen M-luokan ajoneuvojen osalta alkaen 1 päivästä kesäkuuta 2011**, jäsenvaltioiden viranomaisten on katsottava, että **jos uudet ajoneuvot eivät vastaa tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimien eivätkä etenkään sen liitteiden mukaisia vaatimuksia, lukuun ottamatta liitteessä I olevassa 1 a taulukossa olevia Euro 6 -raja-arvoja, niiden** vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole voimassa direktiivin [XXXX/XX/EY] [25 artiklan] mukaisesti ja kiellettävä päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä tällaisten ajoneuvojen myynti ja käyttöönotto.

Perustelu

Alustavissa keskusteluissa on käynyt selväksi, että raja-arvoja on alennettava entisestään ja että tämä on teknisesti toteutettavissa. Siksi esittelijä ehdottaa vielä pidemmälle menevää askelta, eli että asetuksessa otettaisiin Euro 5 -tason ohella käyttöön Euro 6 -taso, jonka raja-arvot ovat alemmat. Näin vahvistettaisiin pitkän aikavälin vähennystavoitteet, ja luotaisiin valmistajienkin kaipaamaa suunnittelu- ja investointivarmuutta pakokaasupäästäjä vähentävien moottoritekniikoiden tutkimusta ja kehittämistä varten. Uusien ajoneuvotyyppien ja uusien ajoneuvojen tyyppihyväksyntä olisi edellisen Euro-normin tapaan annettava enintään vuoden päässä toisistaan.

Tarkistus 32

9 ARTIKLAN 3 A ja 3 B KOHTA (uusi)

3 a. Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2014 ja N₁-luokan alaluokkiin II ja III kuuluvien ajoneuvojen osalta 1 päivästä tammikuuta 2015 jäsenvaltion viranomaisten on evättävä EY-tyyppihyväksyntä tai kansallinen tyyppihyväksyntä uudelta ajoneuvotyypiltä ajoneuvon päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä, jos ajoneuvotyyppi ei vastaa tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimien eikä etenkään sen liitteiden mukaisia vaatimuksia, liitteessä I olevassa 1 a taulukossa vahvistetut Euro 6 -raja-

arvot mukaan lukien.

3 b. Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2015 ja N₁-luokan alaluokkiin II ja III kuuluvien ajoneuvojen osalta 1 päivästä tammikuuta 2016, jäsenvaltion viranomaisten on katsottava, että jos uudet ajoneuvot eivät vastaa tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimien eivätkä etenkin sen liitteiden mukaisia vaatimuksia, liitteessä I olevassa 1 a taulukossa vahvistetut Euro 6 -raja-arvot mukaan lukien, niiden vaatimustenmukaisuustodistukset eivät enää ole voimassa direktiivin [XXXX/XX/EY] [25 artiklan] mukaisesti ja kiellettävä päästöihin tai polttoaineenkulutukseen liittyvistä syistä tällaisten ajoneuvojen myynti ja käyttöönotto.

Perustelu

Ensimmäisen vaiheen, eli Euro 5 -vaiheen on määrä tulla voimaan 1. kesäkuuta 2009, ja seuraavan Euro 6 -vaiheen taas viiden vuoden päästä, eli 1. kesäkuuta 2014. Uusien ajoneuvotyyppien ja uusien ajoneuvojen tyyppihyväksyntä olisi edellisen Euro-normin tapaan annettava enintään vuoden päässä toisistaan.

Tarkistus 33 10 ARTIKLA

1. Jäsenvaltioiden viranomaisten on kiellettävä sellaisten uusien **varaosakatalyysaattoreiden** myynti ja asentaminen, jotka on tarkoitettu asennettavaksi sellaisiin EY-tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin, joissa ei ole ajoneuvon sisäistä valvontajärjestelmää (OBD-järjestelmää), jos kyseiset **katalyysaattorit** eivät ole sellaista tyyppiä, jolle on myönnetty tyyppihyväksyntä tämän asetuksen mukaisesti.

2. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat edelleen myöntää jatkoaikaa **varaosakatalyysaattoreiden** EY-

1. Jäsenvaltioiden viranomaisten on kiellettävä sellaisten uusien **saastumista ehkäisevien laitteiden** myynti ja asentaminen, jotka on tarkoitettu asennettavaksi sellaisiin EY-tyyppihyväksytyihin ajoneuvoihin, joissa ei ole ajoneuvon sisäistä valvontajärjestelmää (OBD-järjestelmää), jos kyseiset **laitteet** eivät ole sellaista tyyppiä, jolle on myönnetty tyyppihyväksyntä tämän asetuksen mukaisesti.

2. Sen estämättä, mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot voivat edelleen myöntää jatkoaikaa **saastumista ehkäisevien laitteiden** EY-

tyyppi hyväksynnöille samoilla ehdoilla,
kuin hyväksynnät alun perin myönnettiin.

tyyppi hyväksynnöille samoilla ehdoilla,
kuin hyväksynnät alun perin myönnettiin.

Perustelu

Selkeän lainsäädäntötyön ja teknisen kehityksen vuoksi on parempi käyttää laajaa käsitettä erottelematta katalysaattoreita, dieseleiden hiukkassuodattimia, typen oksidien jälkikäsittelyjärjestelmiä tai muita jälkikäsittelyjärjestelmiä, jotka ovat mahdollisia vasta tulevaisuudessa. On syytä käyttää käsitettä, jolla ei aseteta mitään tekniikkaa heikompaan asemaan eikä rajoiteta innovointeja.

Tarkistus 34

11 ARTIKLAN 1 KOHDAN 2 ja 3 ALAKOHTA

Näitä kannustimia on sovellettava ennen **9 artiklan 3 kohdassa** vahvistettuja päivämääriä kaikkiin jäsenvaltion markkinoille myytäväksi saatettuihin uusiin ajoneuvoihin, jotka ovat tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia.

Kannustimien voimassaolon on päätyttävä **9 artiklan 3 kohdassa vahvistettuina päivinä.**

Näitä kannustimia on sovellettava ennen **9 artiklassa** vahvistettuja päivämääriä kaikkiin jäsenvaltion markkinoille myytäväksi saatettuihin uusiin ajoneuvoihin, jotka ovat tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisia.

Kannustimien voimassaolon on päätyttävä:

(a) edellä 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina päivinä, kun on kyse liitteessä I olevassa 1 taulukossa vahvistettujen päästöraja-arvojen noudattamiseen kannustamisesta,

(b) edellä 9 artiklan 3 b kohdassa tarkoitettuina päivinä, kun on kyse liitteessä I olevassa 1 a taulukossa vahvistettujen päästöraja-arvojen noudattamiseen kannustamisesta.

Perustelu

Muutos kytkeytyy kaksivaiheisen lähestymistavan omaksumiseen. Euro 5 -raja-arvojen noudattamiseen tähtäävät ajoneuvokannustimet olisi lopetettava Euro 6 -raja-arvojen tullessa voimaan.

Tarkistus 35

13 ARTIKLA

1. Komissio selvittää viimeistään [kuusi kuukautta voimaantulosta], onko tarpeen määritellä liitteessä I vahvistettu hiilivetyjen raja-arvo uudelleen, jotta voitaisiin tarkastella erikseen metaania ja muita hiilivetyjä kuin metaania.

2. **Lisäksi** on harkittava, sisällytetäänkö metaanipäästöt hiilidioksidipäästölaskelmaan.

3. Komissio **voi** tarvittaessa **päätää seuraavista 1 ja 2 kohtaa koskevista toimenpiteistä:**

a) muuttaa tätä asetusta 14 artiklan mukaisesti tämän asetuksen liitteessä I vahvistettujen hiilivetyjen raja-arvojen kalibroimiseksi uudelleen;

b) hyväksyä metaanipäästöjen testausta, selvittämistä tai rajoittamista koskevia toimenpiteitä direktiivin [XX/XXXX/EY] 37 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

4. Kun YK:n Euroopan talouskomission hiukkasmittausohjelma, jota toteutetaan ajoneuvoja koskevien määräysten yhdenmukaistamista käsittelevän maailmanfoorumin puitteissa, saadaan päätökseen, komissio ryhtyy seuraaviin toimenpiteisiin:

a) Tämän asetuksen muuttaminen 14 artiklan mukaisesti tämän asetuksen liitteessä I vahvistettujen, hiukkasten massaan perustuvien raja-arvojen kalibroimiseksi uudelleen ja hiukkasten määrään perustuvien raja-arvojen ottamiseksi käyttöön kyseisessä liitteessä, jolloin arvot vastaavat laajasti bensiinin ja dieselin massaraja-arvoja.

b) Tarkistetun mittausmenettelyn ottaminen käyttöön direktiivin [XXXX/XX/EY] 37 artiklan 2 kohdan mukaisesti hiukkasten ja hiukkasten määrän raja-arvon mittaamista varten.

1. Komission on harkittava, sisällytetäänkö metaanipäästöt hiilidioksidipäästölaskelmaan.

Komissio **esittää** tarvittaessa **Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen metaanipäästöjen testauksesta, selvittämisestä tai rajoittamisesta.**

2. Kun YK:n Euroopan talouskomission hiukkasmittausohjelma, jota toteutetaan ajoneuvoja koskevien määräysten yhdenmukaistamista käsittelevän maailmanfoorumin puitteissa, saadaan päätökseen, **ja viimeistään Euro 6 -vaiheen käynnistyessä** komissio ryhtyy **ympäristöä koskevia nykyisiä kunnianhimoisia tavoitteita heikentämättä** seuraaviin toimenpiteisiin:

a) Tämän asetuksen muuttaminen 14 artiklan mukaisesti tämän asetuksen liitteessä I vahvistettujen, hiukkasten massaan perustuvien raja-arvojen kalibroimiseksi uudelleen ja hiukkasten määrään perustuvien raja-arvojen ottamiseksi käyttöön kyseisessä liitteessä, jolloin arvot vastaavat laajasti bensiinin ja dieselin massaraja-arvoja.

b) Tarkistetun mittausmenettelyn ottaminen käyttöön direktiivin [XXXX/XX/EY] 37 artiklan 2 kohdan mukaisesti hiukkasten ja hiukkasten määrän raja-arvon mittaamista varten.

Perustelu

Kytkeytyy aiempiin tarkistuksiin; pyritään tasopainoiseen lähestymistapaan päätettäessä, mitkä asiat olisi ratkaistava komiteamenettelyllä ja mitkä taas yhteispäätösmenettelyllä.

Tarkistus 36 14 ARTIKLA

Komissio voi direktiivin [XXXX/XX/EY] 37 artiklan 2 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti muuttaa tätä asetusta mainitun direktiivin 36 artiklan 2, 3, 4 kohdan nojalla.

Komissio voi *tähän artiklaan viitattaessa* direktiivin [XXXX/XX/EY] 37 artiklan 2 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti muuttaa tätä asetusta mainitun direktiivin 36 artiklan 2, 3 ja 4 kohdan nojalla.

Tarkistus 37 15 a ARTIKLA (uusi)

15 a artikla

Direktiivin 2005/55/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2005/55/EY seuraavasti:

(1) korvataan otsikko seuraavasti:

"Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/55/EY, annettu 28 päivänä syyskuuta 2005, raskaiden hyötyajoneuvojen tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen perusteella (Euro IV ja V)";

(2) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

"Tässä direktiivissä tarkoitetaan

(a) 'ajoneuvolla' kaikkia moottoriajoneuvoja sellaisina kuin ne on määritetty direktiivin 70/156/ETY 2 artiklassa lukuun ottamatta sellaisia M₁-, M₂- ja N₁-luokan ajoneuvoja, joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormattuna on enintään 3 500 kg tai joiden vertailumassa on enintään 2 610 kg;

(b) 'moottorilla' ajoneuvon käyttövoiman lähde, jolle voidaan antaa tyyppihyväksyntä erillisenä teknisenä yksikkönä, sellaisena kuin se määritellään

direktiivin [XXXX/XX/EY] 3 artiklassa;

(c) 'erittäin ympäristöystävällisellä ajoneuvolla' (EYA) ajoneuvoa, jonka käyttövoimana on moottori, joka ei ylitä direktiivin liitteessä I olevan 6.2.1 kohdan taulukoiden rivillä C annettuja päästöjen sallittuja raja-arvoja;"

(3) Korvataan liitteessä I oleva 1 kohta seuraavasti:

"1. SOVELTAMISALA

Tätä direktiiviä sovelletaan kaasu- ja hiukkaspäästöjen valvontaan, päästövalvontalaitteiden elinkaareen, käytössä olevien ajoneuvojen/moottoreiden ja kaikkien moottoriajoneuvojen sisäisten valvontajärjestelmien (OBD) yhdenmukaisuuteen sekä 1 artiklassa tarkoitettuihin moottoreihin, lukuun ottamatta M₁-, N₁-, N₂- ja M₂-luokan ajoneuvoja, joiden tyyppihyväksyntä on annettu [asetuksen XXXX/XXXX/EY eli tämän asetuksen] mukaisesti".

Jos edellä mainitut muutokset edellyttävät lisätarkistuksia, direktiiviä 2005/55/EY ja sen täytäntöönpanotoimia tarkistetaan direktiivin [XXXX/XX/EY] 37 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

Perustelu

Direktiivin 2005/55/EY soveltamisalaa koskeva muutos kytkeytyy tämän asetuksen soveltamisalaa koskevaan muutokseen. Tarkoituksena on, että tämä asetus kattaisi kaikkia henkilöautot ja kevyet hyötyajoneuvot, kun taas direktiivi 2005/55/EY kattaisi kaikki raskaat hyötyajoneuvot riippumatta siitä, millaista polttoainetta ne käyttävät.

Tarkistus 38
16 ARTIKLA

16 artikla

Poistetaan.

Direktiivin 72/306/ETY muuttaminen

***Lisätään direktiivin 72/306/ETY
1 artiklaan seuraava kappale:***

”Tämä direktiivi ei kuitenkaan koske [tämän asetuksen] 2 artiklassa tarkoitettuja ajoneuvoja.”

Perustelu

Kytkeytyy tämän asetuksen ja direktiivin 2005/55/EY soveltamisalaa koskeviin muutoksiin.

Tarkistus 39
17 ARTIKLAN 1 KOHTA

1. Kumotaan direktiivit 70/220/ETY, 80/1268/ETY, 89/458/ETY, 91/441/ETY, 93/59/ETY, 94/12/EY, 96/69/EY, 98/69/EY ja 2004/3/EY [18 kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta].

1. Kumotaan direktiivit 70/220/ETY, **72/306/ETY**, 80/1268/ETY, 89/458/ETY, 91/441/ETY, 93/59/ETY, 94/12/EY, 96/69/EY, 98/69/EY ja 2004/3/EY [18 kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta].

Perustelu

Kytkeytyy direktiivin 2005/55/EY soveltamisalan muutokseen.

Tarkistus 40
18 ARTIKLAN 2 KOHTA

2. Tätä asetusta sovelletaan [18 kuukautta + 1 päivä sen voimaantulosta] lukuun ottamatta 9 artiklan 1 kohtaa ja 11 artiklaa.

2. Tätä asetusta sovelletaan [18 kuukautta + 1 päivä sen voimaantulosta] lukuun ottamatta 9 artiklan 1 kohtaa ja 11 artiklaa, **joita sovelletaan [tämän asetuksen voimaantulosta] lähtien.**

Perustelu

Selvennys.

Tarkistus 41
18 ARTIKLAN 3 KOHTA

3. Jos 5 artiklan 6 kohdassa ja 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanotoimien hyväksyminen siirtyy [kuusi kuukautta tämän asetuksen voimaantulopäivästä] jälkeen, 9 artiklan 2 ja 3 kohdassa mainitut päivät on korvattava tarkistuksissa tai

Poistetaan.

*täytäntöönpanotoimissa mainituilla
päivillä.*

Tarkistus 42
LIITE I, TAULUKKO 1

Komission teksti

Taulukko 1: Euro 5 -päästörajat

		Vertailu- massa (RM) (kg)	Raja-arvot											
			Hiilimonoksidin massa (CO)		<i>Hiilivetyjen</i> massa (<i>HC</i>)		Typen oksidien massa (NO _x)		<i>Hiilivetyjen</i> ja typen oksidien yhteenlaskettu massa (<i>HC</i> + NO _x)		Hiukkasmassa (PM)		Hiukkasten lukumäärä ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₂ + L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₅ (#/km)	
Ajoneuvo- luokka	Alaluokka		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Kaikki	100 0	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
N ₁	I	RM ≤ 1305	100 0	500	75	—	60	200	—	250	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	181 0	630	100	—	75	260	—	320	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	227 0	740	120	—	82	310	—	380	5.0	5.0		

PI (Positive Ignition) = ottomootorit, CI (Compression Ignition) = puristusytytysmootorit

(1) Lukumäärää koskeva standardi määritellään **myöhemmin**.

(2) Ottomootoreja koskevia hiukkasmassoja sovelletaan vain sellaisiin suoraruiskutusmootoreihin, jotka käyttävät joko osittain tai kokonaan laihaa polttoaineseosta.

Parlamentin tarkistus

Taulukko 1: Euro 5 -päästörajat

		Vertailu- massa (RM) (kg)	Raja-arvot													
			Hiilimonok- sidin massa (CO)		<i>Kaikkien hiilivetyjen</i> massa (<i>THC</i>)		<i>Ei- metaanisten</i> <i>hiilivetyjen</i> massa (<i>NMHC</i>)		Typen oksidien massa (NO _x)		<i>Kaikkien</i> <i>hiilivetyjen</i> ja typen oksidien yhteenlaskettu massa (<i>THC</i> + NO _x)		Hiukkasmassa (PM)		Hiukkasten lukumäärä ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Ajo- neuvo- luokka	Ala- luok- ka		PI	CI	PI	CI	<i>PI</i>	<i>CI</i>	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M ⁽³⁾	—	Kaikki	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
N ₁ ⁽⁴⁾	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	240	—	300	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	290	—	360	5.0	5.0		

PI (Positive Ignition) = ottomoottorit, CI (Compression Ignition) = puristusytytysmoottorit

(1) Lukumäärää koskeva standardi määritellään *mahdollisimman pian ja viimeistään Euro 6 -vaiheen tullessa voimaan*.

(2) Ottomoottoreja koskevia hiukkasmassoja sovelletaan vain sellaisiin suoraruiskutusmoottoreihin, jotka käyttävät joko osittain tai kokonaan laihaa polttoaineseosta.

(3) *Lukuun ottamatta ajoneuvoja, joiden teknisesti suurin sallittu massa kuormattuna on yli 2 500 kg ja jotka on suunniteltu tiettyjä yhteiskunnallisia tarpeita vastaaviksi.*

(4) *Alaviitteessä (3) tarkoitetut ajoneuvot mukaan lukien.*

Perustelu

Ks. varsinainen perusteluosa.

Tarkistus 43
LIITE I, TAULUKKO 1 A (uusi)

Parlamentin tarkistus

Taulukko 1 a: Euro 6 -päästörajat

		Vertailu- massa (RM) (kg)	Raja-arvot													
			Hiilimonoksidin massa (CO)		Kaikkien hiilivetyjen massa (THC)		Ei-metaanisten hiilivetyjen massa (NMHC)		Typen oksidien massa (NO _x)		Hiilivetyjen ja typen oksidien yhteenlaskettu massa (HC + NO _x)		Hiukkasmassa (PM)		Hiukkasten lukumäärä ⁽¹⁾ (PM)	
			L ₁ (mg/km)		L ₂ (mg/km)		L ₃ (mg/km)		L ₄ (mg/km)		L ₂ + L ₄ (mg/km)		L ₅ (mg/km)		L ₆ (#/km)	
Ajo- neuvo- luokka	Ala- luok- ka		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI	CI
M	—	Kaikki	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
N _I	I	RM ≤ 1305	1000	500	100	—	68	—	60	75	—	125	5.0	5.0		
	II	1305 < RM ≤ 1760	1810	630	130	—	90	—	75	100	—	160	5.0	5.0		
	III	1760 < RM	2270	740	160	—	108	—	82	120	—	190	5.0	5.0		

Koodi: PI (Positive Ignition) = ottomoottorit, CI (Compression Ignition) = puristussytytysmoottorit

(1) Lukumäärää koskeva standardi määritellään tässä vaiheessa.

(2) Ottomoottoreja koskevia hiukkasmassoja sovelletaan vain sellaisiin suoraruiskutusmoottoreihin, jotka käyttävät joko osittain tai kokonaan laihaa polttoaineseosta.

Perustelu

Ks. varsinainen perusteluosa.

PERUSTELUT

Johdanto

Bensiinin, dieselin ja kaasun kaltaiset polttoaineet perustuvat fossiilisiin energialähteisiin, kuten raakaöljyyn ja kaasuesiintymiin, ja niiden palamisesta aiheutuu päästöjä, jotka vahingoittavat terveyttä, elämistää ja kasvistoa ja jouduttavat ilmakehän lämpenemistä.

Ympäristöystävälliset henkilöautot edistävät merkittävästi ilmanlaadun paranemista Euroopassa. Tämä kytkeytyy tiiviisti Euroopan maanteillä liikkuvien ajoneuvokantojen keskimääräiseen ikään. Jos henkilöautojen keskimääräinen ikä alenee, niin vähemmän ympäristöä ja terveyttä vahingoittavia päästöjä aiheuttavien henkilöautojen osuus kasvaa.

Komission ehdotus

Komissio esitti viime syyskuussa kuudennen ympäristöä koskevan toimintaohjelman ja sen seurauksena käynnistetyn Puhdasta ilmaa Eurooppaan -ohjelman yhteydessä ehdotuksen, joka koskee ilman epäpuhtauksien vähentämisen alakohtaista strategiaa. Komissio esitti 21. joulukuuta 2005 Euro 5 -päästöraja-arvoja koskevan asetusehdotuksen yhtenä toimista, joilla pyritään ilman puhtauteen.

Komission ehdotukseen sisältyy kevyitä hyötyajoneuvoja koskevien yhdenmukaistettujen teknisten säännösten käyttöön otto, jotta voidaan varmistaa, että sisämarkkinat toimivat ja että ympäristönsuojelun taso on hyvä. Ehdotuksessa vahvistetaan raja-arvot haitallisille hiilimonoksidi- (CO) ja hiilivetypäästöille (HC) sekä typen oksidien (NO_x) ja kiinteiden hiukkasten (PM) päästöille. Komission ehdotuksessa on myös toimia ajoneuvon korjaamiseen tarvittavien tietojen saannista; niillä pyritään varmistamaan sisämarkkinoiden toimivuus ja tasokas ympäristönsuojelu.

Lainsäädäntötyön parantamiseksi seuraava Euro-normi annetaan asetuksena, johon kootaan yhteen kaikki asiasta aiemmin annetut lainsäädäntötekstit ja kumotaan ne itsenäisinä teksteinä (direktiivi 70/220/ETY ja sen lukuisat muutokset). Nyt käsiteltävänä olevan asetuksen (poliittinen asetus) rinnalla laaditaan kahden tason mallin mukaisesti teknistä asetusta, jossa vahvistetaan perusvaatimukset täyttävät tekniset eritelmat.

Esittelijän lähestymistapa

- Komission ehdotuksen soveltamisala perustuu erilaisiin moottoritekniikoihin. Esittelijä ehdottaa tekstin selkeyttämiseksi ja yksinkertaistamiseksi, että sen olisi vastedes perustuttava ajoneuvoluokkiin. Lisäksi kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen välistä lainsäädännöllistä jaottelua selkeytetään direktiiviin 2005/55/EY tehtävällä muutoksella.
- Esittelijä pitää valitettavana, että komission ehdotus ei ole tämän kunnianhimoisempi. Alustavissa keskusteluissa on käynyt ilmi, että raja-arvojen entisestään alentaminen on tarpeen ja että se on teknisesti toteutettavissa. Siksi esittelijä ehdottaa vielä pidemmälle menevää askelta, eli että asetuksessa otettaisiin Euro 5 -tason ohella

käyttöön Euro 6 -taso, jonka raja-arvot ovat alemmat. Näin vahvistettaisiin pitkän aikavälin vähennystavoitteet, ja luotaisiin valmistajienkin kaipaamaa suunnittelu- ja investointivarmuutta pakokaasupäästäjä vähentävien moottoritekniikoiden tutkimusta ja kehittämistä varten.

Ensimmäisen vaiheen, eli Euro 5 -vaiheen on määrä tulla voimaan 1. kesäkuuta 2009, ja seuraavan Euro 6 -vaiheen taas viiden vuoden päästä, eli 1. kesäkuuta 2014.

- Yhteisymmärrys vallitsee siitä, että typpioksidin raja-arvot eivät ole komission ehdotuksessa riittävän kunnianhimoisia. Typen oksidit aiheuttavat muun muassa hapanta sadetta, rehevöitymistä, ja alailmakehän otsonia, joka saattaa olla ihmisille hengenvaarallista (ärsyttää ja vahingoittaa hengityselimiä), ja lisäksi ne pilaavat vakavasti metsiä ja maatalouden hyötymaata.
Siksi esittelijä ehdottaa Euro 5 -vaiheessa, että puristus- ja sytytysmoottoreita käyttäviin ajoneuvoihin sovellettaisiin 10 prosenttia alempia arvoja komission ehdotukseen verrattuna eli 180 mg/km. Tuntuvampaa alennusta ei voida toteuttaa tässä vaiheessa, koska se merkitsisi typen oksidien jälkikäsitelyjärjestelmien käyttöön ottamista, vaikka kevyiden ajoneuvojen järjestelmät ovat vasta testausvaiheessa ja markkinat ovat erittäin kapeat.
Siksi esittelijä ehdottaa, että dieselin typen oksidien raja-arvoja alennetaan seuraavassa Euro 6 -vaiheessa 60 prosenttia, eli raja-arvona olisi 75 mg/km.
Ottomoottoreihin taas sovelletaan edelleen komission ehdotuksen raja-arvoja, jotka merkitsevät noin 25 prosentin alennusta Euro 4 -vaiheeseen verrattuna. Jyrkempi alennus ei vastaisi tarkoitusta, kun otetaan huomioon suorasuihkutusmoottoreiden kehittyminen.
- Typen oksideista käytävä keskustelu ei saa kuitenkaan syrjäyttää pienhiukkasista aiheutuvia ongelmia. Niistä aiheutuva ilman pilaantuminen näkyy etenkin suurkaupungeissa, ja raja-arvoja on välttämättä alennettava nykyisestä.
- Esittelijä kannattaa komission Euro 5 -vaihetta varten ehdottamia raja-arvoja, eli hiukkasmassan alentamista 80 prosentilla, jolloin raja-arvoksi jää 5 mg/km. Raja-arvojen noudattaminen edellyttää hiukkassuodattimien käyttöön ottamista. Jotta jatkossa voitaisiin vähentää myös terveydelle erityisen vahingollisten mikrohiukkasten päästöjä, esittelijä ehdottaa, että käyttöön otettaisiin mahdollisimman aikaisessa vaiheessa ja viimeistään Euro 6 -vaiheen voimaantulon myötä myös hiukkasmassaa koskevat raja-arvot sekä hiukkasten lukumäärää koskeva mittausmenetelmä. Nämä olisi toteutettava YK:n talouskomission hiukkasmittauksen tutkimusohjelmaa koskevien nykyisten tutkimusten ja keskustelujen perusteella.
- Paineistettua maakaasua käyttävät autot saastuttavat ympäristöä selvästi vähemmän kuin diesel- tai bensiinikäyttöiset ajoneuvot. Paineistettua maakaasua käyttävistä ajoneuvoista ei aiheudu hiukkasongelmiä ja niiden typpipäästöt ovat myös selvästi perinteisiä polttoaineita käyttävien ajoneuvojen arvoja alempia. Jotta näitä ajoneuvoja ei pakotettaisi pois markkinoilta sillä perusteella, että ne eivät voi täyttää komission ehdottamia hiilivedyn raja-arvoja, esittelijä ehdottaa hiilivedyn kokonaismassan pitämistä Euro 4 -vaiheen standardin tasoisena. Liitteenä olevaan taulukkoon on lisäksi kirjattava erillinen sarake muita hiilivetyjä kuin metaania varten, jotta bensiinikäyttöisiin autoihin sovellettaisiin edelleen kunnianhimoista hiilivedyn raja-

arvoa.

- Euro 3- ja Euro 4 vaiheessa edellytettiin, että yli 2 500 kilon painoiset M-luokan ajoneuvot tyyppihyväksytään kuten N1-tyypin II- ja III-luokan ajoneuvot. Tämä poikkeus ei ole enää tarpeen kaikille henkilöautoille, joiden kokonaismassa on yli 2 500 kg. Esittelijä ehdottaa siirtymävaiheen pehmentämiseksi, että poikkeus säilytetään Euro 5 -tasolla, kun on kyse erityisen yhteiskunnallisen tarpeen mukaisista ajoneuvoista, kuten pelastus- ja katastrofijoneuvoista, vammaisten kuljetuksiin tarkoitetuista ajoneuvoista, julkisen palvelun tarjoamisessa käytettävistä ajoneuvoista sekä suurperheille tarkoitetuista ajoneuvoista, joihin mahtuu kuljettajan lisäksi 6 henkeä ja joita ei käytetä maastossa.
- Esittelijä kannattaa komission ehdotuksessa säilytettyä mahdollisuutta, että jäsenvaltiot voivat tarjota rahoituskannustimia jouduttaakseen ympäristöystävällisten ajoneuvojen käyttöön ottamista.
- Komission ehdotuksessa mainitaan, että saastumista ehkäisevien laitteiden kestävyuden testaaminen kattaa 160 000 km, mikä ei esittelijän mielestä ole riittävän kunnianhimoinen tavoite. Hän ehdottaa pidemmälle menemistä siten, että kestävyuden testaaminen kattaisi 200 000 km. Tämä vastaisi paremmin Yhdysvaltain markkinoilla sovellettavia standardeja sekä ajoneuvojen todellista elinkaarta.
- Esittelijä kannattaa korjaamista varten tarvittavia tietoja koskevasta III luvusta käytyjen keskustelujen perusteella komission ehdotusta, ja korostaa, että riippumattomilla markkinatoimijoilla on oltava OASIS-standardin mukainen pääsy korjaamista koskeviin tietoihin ja OBD-tietoihin samalla tavalla kuin valtuutetuilla jälleenmyyjillä ja korjaamoilla. Ajoneuvojen huolto ja korjaus edistävät ajoneuvon toimintakykyä ja sen asianmukaista käyttöä. Säännöllinen huolto helpottuu kun myös riippumattomat toimijat voivat tehdä korjaustöitä ongelmitta. Säännöllinen huolto edistää ajoneuvon turvallista ja ympäristöystävällistä käyttöä, ja kyseessä on siten kannatettava asia.