



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

Teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta

2009/0173(COD)

28.6.2010

LAUSUNTO

teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnalta

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien
asettamisesta uusille kevyille hyötyajoneuvoille osana yhteisön
kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen
hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi
(KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD))

Valmistelija(*): Werner Langen

(*) Valiokuntien yhteistyömenettely – työjärjestyksen 50 artikla

PA_Legam

LYHYET PERUSTELUT

Yhteisöllä on ollut vuodesta 1995 lähtien strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Ympäristöneuvosto pyysi jo 10. lokakuuta 2000 antamissaan päätelmissä komissiota selvittämään kevyisiin hyötyajoneuvoihin liittyviä hiilidioksidipäästöjen vähentämistoimia. Asetuksella (EY) N:o 443/2009 vahvistettiin henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevat tavoitteet ja samalla muistutettiin, että on laadittava myös tavoitteet kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä varten.

Kevyitä hyötyajoneuvoja käytetään lähinnä pienissä ja keskisuurissa yrityksissä, ja tällä hetkellä kevyiden hyötyajoneuvojen osuus ajoneuvokannasta on noin 12 prosenttia. Ne ovat käsityöläisten, postin ja pikajakelupalvelujen liikennemuoto, niitä käyttävä pikajakelupalvelut, monet vähittäiskauppiat kuten kukkakauppiat ja ravintoloitsijat. Niiden merkitys huomattava tarpeellisten päivittäistarvikkeiden jakelussa ihmisille, työpaikkojen luomisessa ja kasvun edistämisessä monilla EU:n alueilla.

1. Oikeusperusta

Esittelijän mielestä oikeusperustaa on täydennettävä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 114 artiklalla (aiempi EY-sopimuksen 95 artikla), koska sääntelyllä pyritään sisämarkkinoiden yhdenmukaistamiseen.

2. Asetusehdotuksen tavoitteet

Komissio pyrkii käsiteltävänä olevalla asetusehdotuksella siihen, että kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä päästään vuosina 2014–2016 vaiheittain 175 g/km:n tavoitteeseen. Ehdotuksessa asetetaan myös kevyitä hyötyajoneuvoja varten pitkän aikavälin tavoitteeksi 135 g hiilidioksidia kilometriä kohden, ja tätä on määrä soveltaa vuodesta 2020 lähtien edellyttäen, että tavoitteen saavutettavuus kyetään vahvistamaan nykyisten vaikutustenarviontien tulosten perusteella. Euroopan parlamentti kannattaa komission yleisiä tavoitteita mutta pitää pidempää siirtymäaikaa välttämättömänä. Neuvoston ja parlamentin hyväksyttäväksi jätetyllä asetuksella on pyrittävä kilpailun kannalta neutraaleihin ja yhteiskunnallisesti kestäviin vähennystavoitteisiin, joissa otetaan huomioon eurooppalaisten autonvalmistajien monimuotoisuus ja niiden asema kansainvälisessä kilpailussa sekä keskisuurten yritysten oikeudet vaatimukset.

3. Käynnistämisvaihe

Ajoneuvoteollisuuden mukaan hyötyajoneuvojen uusien tyyppien ja alustojen kehittäminen kestää aina kymmeneen vuoteen saakka, ja tuotantokykli on pidempi kuin henkilöautoilla. Komissio on ehdottanut, että tavoitteeksi asetettu 175 g hiilidioksidia kilometriä kohti saavutetaan vuodesta 2014 käynnistytävällä monivuotisella siirtymäkaudella. Koska syklit ovat pidempiä, tämä olisi käynnistettävä vasta vuodesta 2015 lähtien, sillä vuonna 2014 myytävät ajoneuvot ovat jo kehittely- tai valmistusvaiheessa. Vuosien 2015–2018 siirtymäaika ja uutta ajoneuvokantaa koskeva 65, 75, 80 ja 100 prosentin vaihtoehtoinen porrastus vastaa lisäksi henkilöajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan asetuksen (EY) N:o 443/2009 kestoja ja porrastusta. Oikaistun pitkän aikavälin tavoitteen – 150 g hiilidioksidia kilometriä kohti – saavuttamiseen olisi pyrittävä vaiheittain vuodesta 2018 lähtien, jotta

valmistajille ja innovatiivisten ja polttoainetta säästävien teknisten ratkaisujen toteuttamiselle saadaan siirtymäaika.

4. Useammassa vaiheessa valmistettavat ajoneuvot

Hyötyajoneuvot valmistetaan yleensä useammassa vaiheessa. Autonvalmistaja toimittaa ensin alustan, jota korinrakentaja sitten käyttää koko ajoneuvon valmistamiseen. Noin 25 prosenttia pienistä hyötyajoneuvoista valmistetaan useammassa vaiheessa, ja raskaiden hyötyajoneuvojen kohdalla osuus on vielä suurempi. Nämä ajoneuvot on otettu mukaan asetusehdotukseen. Koko ajoneuvon päästöjen kartoittamiseen sovelletaan alustavaa ja pakollista menetelmää, jossa valmistajat kantavat vastuun valmiin ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä. Ehdotettu menetelmä ei kuitenkaan sovellu koko ajoneuvon päästöjen validiin kartoittamiseen. Valmistajilla ei ole myöskään kaikkia tähän tarvittavia tietoja. Komissio on jo keskustellut työasiakirjansa yhteydessä vaihtoehtoisista menetelmistä useammassa vaiheessa valmistettavien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen kartoittamiseksi, ja komissiota kehoitetaan esittämään Euroopan parlamentille ja neuvostolle vuoteen 2011 mennessä ehdotus kyseisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen laskemiseen soveltuvaksi menetelmäksi.

5. Seuraamukset

Jo henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevassa asetuksessa säädettiin vahvistettujen raja-arvojen ylittämisestä perittävästä maksusta. Kuuden vuoden pituisen siirtymäkauden aikana seuraamuksena on ylityksen suuruudesta riippuen 5–95 euroa grammaa kohti, tämän jälkeen seuraamuksena peritään 95 euroa ylitettyä grammaa kohti. Komissio on ehdottanut kevyille hyötyajoneuvoille vastaavaa järjestelmää; ylin määrä on kuitenkin 120 euroa. Kevyiden hyötyajoneuvojen päästörajojen ylittymisestä ei saa periä suurempaa maksua kuin henkilöautojen päästörajojen ylittymisestä. Siksi sekä maksujen suuruus että ajallinen porrastus olisi mukautettava henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan asetuksen (EY) N:o 443/2009 maksuihin ja ajalliseen porrastukseen.

TARKISTUKSET

Teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta pyytää asiasta vastaavaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokuntaa sisällyttämään mietintöönsä seuraavat tarkistukset:

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 viite

Komission teksti

– ottavat huomioon Euroopan **yhteisön perustamissopimuksen** ja erityisesti sen

Tarkistus

– ottavat huomioon Euroopan **unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen** ja

175 artiklan 1 kohdan,

erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan,

Perustelu

Tekninen mukautus joka johtuu siitä, että asetusta ehdotettiin ennen Lissabonin sopimuksen voimaantuloa.

Tarkistus 2

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(1 a) Komissio on saanut valmiiksi kestävästä kehitystä koskevan katsauksen, jossa keskitytään kestävästä kehityksen kannalta kaikkein kiireellisimpiin ongelmiin, kuten liikenteeseen, ilmastonmuutokseen, kansanterveyteen ja energiansäästöön. Kaikki nämä ongelmat liittyvät toisiinsa ja niitä voidaan käsitellä liikenteen energiatehokkuuden yhteydessä.

Perustelu

Pitäisi edes mainita Euroopan unionin laaja-alaiset strategiat: kestävästä kehitystä koskeva strategia on merkittävä strategia-asiakirja, jota ei vielä ole mainittu johdanto-osassa.

Tarkistus 3

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 2 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(2 a) Tieliikenteen kasvu ja siitä aiheutuvien vaarojen ja haittojen lisääntyminen aiheuttavat kaikille jäsenvaltioille vakavia tieturvallisuus- ja ympäristöongelmia.

Perustelu

Euroopan ympäristökeskuksen julkaisemassa uudessa TERM-raportissa korostettiin äskettäin, että tieliikenne aiheuttaa edelleen vakavia ympäristöongelmia Euroopassa. On tuotava esiin tieliikenteen turvallisuusnäkökohdat.

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(9 a) Direktiivissä 1999/94/EY edellytetään jo, että autoja koskevissa "mainosjulkaisuissa" tarjotaan loppukäyttäjille "tiedot ... henkilöautomallien polttoaineenkulutuksesta ja hiilidioksidipäästöistä". Komissio on tulkinnut tätä ja sisällyttänyt mainonnan suositukseensa 2003/217/EY. Direktiivin 1999/94/EY soveltamisalaa olisi siten laajennettava koskemaan kevyitä hyötyajoneuvoja, jotta voidaan vaatia, että kaikkien kevyiden hyötyajoneuvojen mainonnassa annetaan loppukäyttäjille tiedot ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineenkulutuksesta, jos mainonnassa esitetään energiaa tai hintaan liittyviä tietoja.

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(13) Valmistajien olisi voitava päättää itse, miten ne aikovat saavuttaa tämän asetuksen mukaiset tavoitteensa, ja niiden olisi voitava keskiarvottaa päästöt koko uudelle ajoneuvokannalleen sen sijaan, että jokaisen yksittäisen ajoneuvon tulisi täyttää hiilidioksidipäästötavoitteet. Valmistajia olisi siksi vaadittava varmistamaan, että

(13) Valmistajien olisi voitava päättää itse, miten ne aikovat saavuttaa tämän asetuksen mukaiset tavoitteensa, ja niiden olisi voitava keskiarvottaa päästöt koko uudelle ajoneuvokannalleen sen sijaan, että jokaisen yksittäisen ajoneuvon tulisi täyttää hiilidioksidipäästötavoitteet. Valmistajia olisi siksi vaadittava varmistamaan, että

kaikkien niiden uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset päästöt, jotka rekisteröidään yhteisössä ja joista valmistajat ovat vastuussa, eivät ylitä näille ajoneuvoille asetettuja keskimääräisiä päästötavoitteita. Tämä vaatimus olisi siirtymisen helpottamiseksi otettava käyttöön asteittain vuosina **2014–2016**. Tämä on johdonmukaista asetuksessa (EY) N:o 443/2009 asetettujen määräaikojen ja siirtymäaikojen kanssa.

kaikkien niiden uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset päästöt, jotka rekisteröidään yhteisössä ja joista valmistajat ovat vastuussa, eivät ylitä näille ajoneuvoille asetettuja keskimääräisiä päästötavoitteita. Tämä vaatimus olisi siirtymisen helpottamiseksi otettava käyttöön asteittain vuosina **2015–2018**. Tämä on johdonmukaista asetuksessa (EY) N:o 443/2009 asetettujen määräaikojen ja siirtymäaikojen kanssa.

Perustelu

Koska kevyiden hyötyajoneuvojen valmistusprosessit ovat pidempiä, vaatimus olisi otettava käyttöön vasta vuodesta 2015 lähtien, sillä vuonna 2014 myytävät ajoneuvot ovat jo kehittyneitä valmistusvaiheessa. Vuosien 2015–2018 siirtymäaika ja 65, 75, 80 ja 100 prosentin porrastus vastaa lisäksi henkilöajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan asetuksen (EY) N:o 443/2009 kestoja ja vaihtoehtoja porrastusta.

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

(14) Jotta voidaan varmistaa, että pienille ja erikoistuneille valmistajille asetettavissa tavoitteissa otetaan huomioon tällaisten valmistajien erityispiirteet ja että tavoitteet ovat valmistajan vähennyspotentiaalin mukaisia, näille valmistajille olisi asetettava vaihtoehtoisia päästövähennystavoitteita, joissa otetaan huomioon tiettyjen valmistajien ajoneuvojen tekniset mahdollisuudet vähentää hiilidioksidipäästöjä ja jotka ovat yhdenmukaisia kyseisen markkinasegmentin ominaispiirteiden kanssa. Tämä poikkeus olisi otettava huomioon liitteen I sisältämien päästötavoitteiden uudelleentarkastelussa, joka on saatettava päätökseen viimeistään vuoden 2013 alkuun mennessä.

Tarkistus

(14) Jotta voidaan varmistaa, että pienille ja erikoistuneille valmistajille asetettavissa tavoitteissa otetaan huomioon tällaisten valmistajien erityispiirteet ja että tavoitteet ovat valmistajan vähennyspotentiaalin mukaisia, näille valmistajille olisi asetettava vaihtoehtoisia päästövähennystavoitteita, joissa otetaan huomioon tiettyjen valmistajien ajoneuvojen tekniset mahdollisuudet vähentää hiilidioksidipäästöjä ja **kaikkien valmistajien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ja** jotka ovat yhdenmukaisia kyseisen markkinasegmentin ominaispiirteiden kanssa. Tämä poikkeus olisi otettava huomioon liitteen I sisältämien päästötavoitteiden uudelleentarkastelussa, joka on saatettava päätökseen viimeistään vuoden 2013 alkuun mennessä.

Perustelu

Vaihtoehtoinen päästövähennystavoite edellyttää kyseisiltä valmistajilta enemmän kuin sarjatuotantoa harjoittavilta valmistajilta, mutta edellytykset ovat ensin mainittujen kannalta oikeudenmukaisia, kun viitekohtana sovelletaan kaikkien valmistajien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä.

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti

(20) Sitä, miten hyvin valmistajat saavuttavat tässä asetuksessa määritellyt tavoitteet, olisi arvioitava yhteisön tasolla. Valmistajien, joiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät tämän asetuksen mukaisesti sallitut, olisi maksettava liikapäästömaksu kultakin kalenterivuodelta **1 päivästä tammikuuta 2014** alkaen. Maksun suuruuden olisi määräydyttävä sen perusteella, missä määrin valmistaja on ylittänyt raja-arvon. Yhdenmukaisuuden varmistamiseksi liikapäästömaksumekanismin olisi oltava samanlainen kuin asetuksessa (EY) N:o 443/2009 säädetty mekanismi. Liikapäästömaksuista kertyviä määriä olisi pidettävä Euroopan unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

Tarkistus

(20) Sitä, miten hyvin valmistajat saavuttavat tässä asetuksessa määritellyt tavoitteet, olisi arvioitava yhteisön tasolla. Valmistajien, joiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät tämän asetuksen mukaisesti sallitut, olisi maksettava liikapäästömaksu kultakin kalenterivuodelta **1 päivästä tammikuuta 2015** alkaen. Maksun suuruuden olisi määräydyttävä sen perusteella, missä määrin valmistaja on ylittänyt raja-arvon. Yhdenmukaisuuden varmistamiseksi liikapäästömaksumekanismin olisi oltava samanlainen kuin asetuksessa (EY) N:o 443/2009 säädetty mekanismi. Liikapäästömaksuista kertyviä määriä olisi pidettävä Euroopan unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

Perustelu

Koska kevyiden hyötyajoneuvojen valmistussyklit ovat pidempiä, vaatimus olisi otettava käyttöön vasta vuodesta 2015 lähtien, sillä vuonna 2014 myytävät ajoneuvot ovat jo kehittely- tai valmistusvaiheessa. Liikapäästömaksua olisi vastaavasti alettava periä vasta 1. tammikuuta 2015 alkaen.

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 21 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(21 a) Komission olisi esitettävä ehdotus erityisestä laskentamenetelmästä kunkin ajoneuvotyyppin päästöjen määrittämiseksi, jotta valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästö- ja polttoainetehokkuusarvojen asianmukaisuus voidaan varmistaa ja jotta todellisia hiilidioksidipäästöjä ei aliarvioida.

Perustelu

Komission omassa työasiakirjassa arvioitiin, että sen esittämä menetelmä valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi ei toimi, ja siinä viitattiin vaihtoehtoisen menetelmän suunnittelemiseen. Koska markkinaosuus on suuri, valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja massan laskemiseksi on määritettävä soveltuva menettely mahdollisimman pian.

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 23 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(23) Olisi harkittava uusia menettelytapoja pitkän aikavälin tavoitteen saavuttamiseksi, erityisesti käyrän kaltevuutta, hyötyparametria ja liikapäästömaksujen järjestelmää.

Poistetaan.

Perustelu

Viittaus uusien menettelytapojen käynnistämiseen on vastoin asetusehdotuksen systematiikkaa.

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 24 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(24) Maantiekulkuneuvojen nopeudella on suuri vaikutus niiden polttoaineenkulutukseen ja hiilidioksidipäästöihin. Jos kevyillä hyötyajoneuvoilla ei ole nopeusrajoituksia, on mahdollista, että suurimmista nopeuksista vallitsee kilpailua, joka saattaa johtaa ylisuureen voimansiirtoon ja siihen liittyvään tehottomuuteen hitaampien käyttöolosuhteiden johdosta. Tästä syystä on asianmukaista tutkia tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asettamisesta ja käytöstä yhteisössä annetun neuvoston direktiivin 92/6/ETY soveltamisalan laajentamisen toteuttamiskelpoisuutta, jotta siihen voitaisiin sisällyttää tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat kevyet hyötyajoneuvot.

Poistetaan.

Perustelu

Ajoneuvojen nopeuden rajoittamista koskevat määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimivaltaan. Lisäksi tällaisia toimia otetaan käyttöön liikenteen turvallisuuden eikä ympäristönsuojelun vuoksi.

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2. Vuodesta 2020 alkaen asetuksessa vahvistetaan yhteisössä rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen tavoitetasoksi **135 g CO₂/km**.

2. Vuodesta 2020 alkaen asetuksessa vahvistetaan yhteisössä rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen tavoitetasoksi **150 g CO₂/km**.

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a. Tätä asetusta täydennetään osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa lisätoimenpiteillä, jotka vastaavat 10:n g CO₂/km vähennystä.

Perustelu

Ehdotus on jatkoa vuonna 2007 käynnistetylle komission sääntelymenettelylle, jossa käsitellään ilmastonmuutoksen vaikutuksia tieliikenteeseen.

Tämän vuoksi säännösten olisi oltava yhdenmukaisia sen lainsäädäntökehyksen kanssa, jolla otetaan käyttöön asetuksessa (EY) N:o 443/2009 säädetty uusien henkilöautojen päästötavoitteet, kuten selvästi todetaan tämän asetusehdotuksen johdanto-osan 6 kappaleessa ja 11 artiklassa.

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi 2 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2. Aiempaa rekisteröintiä, joka on tehty yhteisön ulkopuolella alle kolme kuukautta ennen yhteisössä tehtyä rekisteröintiä, ei oteta huomioon.

(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)

Perustelu

(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)

Tarkistus 14

Ehdotus asetukseksi 3 artikla – 1 kohta – f alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(f) 'hiilidioksidipäästöillä' kevyiden hyötyajoneuvojen päästöjä, jotka on

(f) 'hiilidioksidipäästöillä' kevyiden hyötyajoneuvojen päästöjä, jotka on

mitattu asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti ja määritelty vaatimustenmukaisuustodistuksessa CO₂-päästöjen massaksi (yhdistetty);

mitattu asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti ja määritelty **valmiin tai valmistuneen ajoneuvon** vaatimustenmukaisuustodistuksessa CO₂-päästöjen massaksi (yhdistetty);

Tarkistus 15

Ehdotus asetukseksi 3 artikla – 1 kohta – g alakohta

Komission teksti

(g) 'päästötavoitteella' tietyn valmistajan valmistamien uusien kevyen hyötyajoneuvojen liitteen I mukaisesti määriteltyjen ohjeellisten hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa.

Tarkistus

(g) 'päästötavoitteella' tietyn valmistajan valmistamien uusien kevyen hyötyajoneuvojen liitteen I mukaisesti määriteltyjen ohjeellisten hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa ***tai, jos valmistajalle on myönnetty 10 artiklan nojalla poikkeus, kyseisen poikkeuksen mukaisesti määritettyä päästötavoitetta.***

Perustelu

Tekstiin olisi sisällytettävä viittaus niiden valmistajien päästötavoitteisiin, joille on myönnetty poikkeus tämän asetuksen 10 artiklan mukaisesti, jotta teksti olisi yhdenmukainen henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan asetuksen (EY) N:o 443/2009 kanssa.

Tarkistus 16

Ehdotus asetukseksi 3 artikla – 1 kohta – g a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(g a) 'jalanjäljellä' akseliväliä kerrottuna raideleveydellä sellaisina, kuin ne on ilmoitettu vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja määritelty direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.1 ja 2.3 kohdassa.

Perustelu

Yhdenmukaisuus liitteen II B osan 5 ja 6 kohdan kanssa.

Tarkistus 17

Ehdotus asetukseksi 3 artikla – 1 kohta – g b alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(g b) 'hyötykuormalla' eroa direktiivin 2007/46/EY liitteen III mukaisen suurimman teknisesti sallitun kuormitetun massan ja ajoneuvon massan välillä.

Perustelu

Asetuksen 3 artiklaan (Määritelmät) olisi oikeusvarmuuden ja selkeyden vuoksi sisällytettävä kaikki relevantit käsitteet, joista asetuksessa säädetään.

Tarkistus 18

Ehdotus asetukseksi 4 artikla

Komission teksti

Tarkistus

Kunkin kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajan on varmistettava, etteivät sen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylitä **1 päivänä tammikuuta 2014** alkavana kalenterivuonna ja kunakin seuraavana täytenä kalenterivuonna päästötavoitetta, joka sille on määritelty liitteen I mukaisesti, tai, jos valmistajalle on myönnetty 10 artiklan nojalla poikkeus, tämän poikkeuksen mukaisesti.

Kunkin valmistajan hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi otetaan huomioon seuraavat prosentuaaliset osuudet asianomaisena vuonna rekisteröidyistä kunkin valmistajan uusista kevyistä hyötyajoneuvoista:

– 75 prosenttia **vuonna 2014**,

Kunkin kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajan on varmistettava, etteivät sen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylitä **1 päivänä tammikuuta 2015** alkavana kalenterivuonna ja kunakin seuraavana täytenä kalenterivuonna päästötavoitetta, joka sille on määritelty liitteen I mukaisesti, tai, jos valmistajalle on myönnetty 10 artiklan nojalla poikkeus, tämän poikkeuksen mukaisesti.

Kunkin valmistajan hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi otetaan huomioon seuraavat prosentuaaliset osuudet asianomaisena vuonna rekisteröidyistä kunkin valmistajan uusista kevyistä hyötyajoneuvoista:

– **65 prosenttia vuonna 2015**,

– 75 prosenttia **vuonna 2016**,

- 80 prosenttia **vuonna 2015**,
- 100 prosenttia **vuodesta 2016** alkaen.

- 80 prosenttia **vuonna 2017**,
- 100 prosenttia **vuodesta 2018** alkaen.

Tarkistus 19

Ehdotus asetukseksi 5 artikla

Komission teksti

Laskettaessa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä kukin uusi kevyt hyötyajoneuvo, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g CO₂/km, vastaa

- **2,5:tä** kevyttä hyötyajoneuvoa **vuonna 2014**,
- **1,5:tä** kevyttä hyötyajoneuvoa **vuonna 2015**,
- **yhtä** kevyttä hyötyajoneuvoa **vuodesta 2016**.

Tarkistus

Laskettaessa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä kukin uusi kevyt hyötyajoneuvo, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g CO₂/km, vastaa

- **3,5:tä** kevyttä hyötyajoneuvoa **vuonna 2015**,
- **2,5:tä** kevyttä hyötyajoneuvoa **vuonna 2016**,
- **2,0:a** kevyttä hyötyajoneuvoa **vuonna 2017**,
- **1,0:a** kevyttä hyötyajoneuvoa **vuodesta 2018**.

Tarkistus 20

Ehdotus asetukseksi 5 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 a artikla

Nopeudenrajoittimet

Kunkin kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajan on 1 päivänä tammikuuta 2014 alkavana kalenterivuonna ja kunakin sitä seuraavana kalenterivuonna varmistettava, että sen valmistamat kevyet hyötyajoneuvot varustetaan nopeudenrajoittimilla, joiden maksiminopeudeksi asetetaan 120 km/h.

Tarkistus 21

Ehdotus asetukseksi 7 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Kunkin jäsenvaltion on **1 päivänä tammikuuta 2012** alkavalta kalenterivuodelta ja kultakin seuraavalta kalenterivuodelta kerättävä tiedot kustakin alueellaan rekisteröidystä uudesta henkilöautosta liitteessä II olevan A osan mukaisesti. Nämä tiedot on annettava kussakin jäsenvaltiossa olevien valmistajien ja niiden nimeämien maahantuojien tai edustajien saataville. Jäsenvaltioiden on pyrittävä kaikin keinoin varmistamaan, että ilmoituksen tekevät elimet toimivat avoimesti.

Tarkistus

1. Kunkin jäsenvaltion on **1 päivänä tammikuuta 2013** alkavalta kalenterivuodelta ja kultakin seuraavalta kalenterivuodelta kerättävä tiedot kustakin alueellaan rekisteröidystä uudesta henkilöautosta liitteessä II olevan A osan mukaisesti. Nämä tiedot on annettava kussakin jäsenvaltiossa olevien valmistajien ja niiden nimeämien maahantuojien tai edustajien saataville. Jäsenvaltioiden on pyrittävä kaikin keinoin varmistamaan, että ilmoituksen tekevät elimet toimivat avoimesti.

Perustelu

Monitoring should be in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers.

As multi-stage vehicles will be covered by Directive 2007/46/EC (Type-approval) only as of April 2013, it will not be possible to monitor multi-stage vehicles satisfactorily before this date. A pilot exercise should cover a monitoring of multi-stage vehicles and include the same lead-time as for other vehicle categories (e.g. M1).

Vehicle manufacturers should get permanent access to the manufacturer specific data monitored by Member States already during the monitoring year. Such a regular data provision to manufacturers helps the industry to correct data already during the monitoring year and thus reduces the possibilities of data inconsistencies when the Commission provisionally calculates the average CO2 emissions in the preceding year.

(Kääntäjän huomautus: Perustelua ei ole käännetty, koska sen pituus ylittää sallitun merkkimäärän.)

Tarkistus 22

Ehdotus asetukseksi 7 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Jäsenvaltioiden on **vuodesta 2013** alkaen

Tarkistus

2. Jäsenvaltioiden on **vuodesta 2014** alkaen

kunakin vuonna viimeistään 28 päivänä helmikuuta määriteltävä liitteessä II olevassa B osassa luetellut tiedot edelliseltä kalenterivuodelta ja toimitettava ne komissiolle. Tiedot on toimitettava liitteessä II olevassa C osassa tarkemmin määrätyssä muodossa.

kunakin vuonna viimeistään 28 päivänä helmikuuta määriteltävä liitteessä II olevassa B osassa luetellut tiedot edelliseltä kalenterivuodelta ja toimitettava ne komissiolle. Tiedot on toimitettava liitteessä II olevassa C osassa tarkemmin määrätyssä muodossa.

Perustelu

Monitoring should be in line with the implementation of the regulation in order to avoid market distortion and discrimination of manufacturers.

As multi-stage vehicles will be covered by Directive 2007/46/EC (Type-approval) only as of April 2013, it will not be possible to monitor multi-stage vehicles satisfactorily before this date. A pilot exercise should cover a monitoring of multi-stage vehicles and include the same lead-time as for other vehicle categories (e.g. M1).

Vehicle manufacturers should get permanent access to the manufacturer specific data monitored by Member States already during the monitoring year. Such a regular data provision to manufacturers helps the industry to correct data already during the monitoring year and thus reduces the possibilities of data inconsistencies when the Commission provisionally calculates the average CO2 emissions in the preceding year.

(Kääntäjän huomautus: Perustelua ei ole käännetty, koska sen pituus ylittää sallitun merkkimäärän.)

Tarkistus 23

Ehdotus asetukseksi 7 artikla – 4 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

4. Komissio pitää keskusrekisteriä jäsenvaltioiden tämän artiklan mukaisesti ilmoittamista tiedoista, ja tämän rekisterin tiedot ovat julkisesti saatavilla. Komissio tekee **30 päivään kesäkuuta 2013** mennessä ja kunakin seuraavana vuotena kunkin valmistajan osalta seuraavia seikkoja koskevan laskelman:

Tarkistus

4. Komissio pitää keskusrekisteriä jäsenvaltioiden tämän artiklan mukaisesti ilmoittamista tiedoista, ja tämän rekisterin tiedot ovat julkisesti saatavilla. Komissio tekee **30 päivään kesäkuuta 2014** mennessä ja kunakin seuraavana vuotena kunkin valmistajan osalta seuraavia seikkoja koskevan laskelman:

Perustelu

Johdonmukaisuussyyt: seurannan olisi tapahduttava samalla kun asetukset pannaan täytäntöön, jotta voidaan välttää kilpailun vääristyminen ja valmistajien syrjiminen. Kokemukset

henkilöajoneuvoasetuksesta osoittavat, että seurannassa on ongelmia. Luotettavan seurantajärjestelmän luomiseen tarvitaan pitempi määräaika erityisesti siksi, että täysiä NI-tietoja eivät ole nykyisin saatavana Eu-27:n tasolla, mikä tekee aloituskohdan valitsemisen vaikeammaksi kuin henkilöautojen seurannassa.

Tarkistus 24

Ehdotus asetukseksi 7 artikla – 7 kohta

Komission teksti

7. Jos komissio katsoo **kalenterivuoden 2012** osalta ja **vuoden 2013** ensimmäisten kuuden kuukauden osalta sekä 5 kohdan mukaisesti tehtyjen laskelmien perusteella, että valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät valmistajalle asetetun päästötavoitteen, se ilmoittaa tästä valmistajalle.

Tarkistus

7. Jos komissio katsoo **kalenterivuoden 2013** osalta ja **vuoden 2014** ensimmäisten kuuden kuukauden osalta sekä 5 kohdan mukaisesti tehtyjen laskelmien perusteella, että valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät valmistajalle asetetun päästötavoitteen, se ilmoittaa tästä valmistajalle.

Perustelu

Johdonmukaisuussyyt: seurannan olisi tapahduttava samalla kun asetukset pannaan täytäntöön, jotta voidaan välttää kilpailun vääristyminen ja valmistajien syrjiminen.

Tarkistus 25

Ehdotus asetukseksi 7 artikla – 10 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

10 a. Tammikuun 1 päivästä 2014 alkaen seuranta on ulotettava valmistuneisiin ajoneuvoihin.

Perustelu

Ajoneuvojen tyyppihyväksyntä (2007/46/EY) otetaan kokonaisuudessaan käyttöön toukokuusta 2013 alkaen siten, että se kattaa kaikki valmistuneet ajoneuvot. Tammikuun 1 päivästä 2014 seuranta on ulotettava valmistuneisiin ajoneuvoihin. Vuosi 2014 on ensimmäinen kokonainen kalenterivuosi, jolloin hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja ja valmistuneiden ajoneuvojen massaa koskevia tietoja seurataan ja kootaan uuden hyödynnettävissä olevan menettelyn mukaisesti.

Tarkistus 26

Ehdotus asetukseksi 8 artikla

Komission teksti

1. Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät **1 päivästä tammikuuta 2014** tai sitä seuraavina kalenterivuosina valmistajan päästötavoitteen, komissio määrää valmistajalle tai, kun on kyse yhteenliittymästä, sen johtajalle liikapäästömaksun.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu liikapäästömaksu lasketaan seuraavia kaavoja käyttäen:

(a) **vuodesta 2014 vuoteen 2018:**

i) Jos päästöylitys on yli 3 g CO₂/km:

$((\text{Päästöylitys} - 3) \times 120 \text{ euroa} + 45 \text{ euroa}) \times \text{uusien kevyiden hyötyajoneuvojen määrä.}$

ii) Jos päästöylitys on yli 2 g CO₂/km muttei yli 3 g CO₂/km:

$((\text{Päästöylitys} - 2) \times 25 \text{ euroa} + 20 \text{ euroa}) \times \text{uusien kevyiden hyötyajoneuvojen määrä.}$

iii) Jos päästöylitys on yli 1 g CO₂/km muttei yli 2 g CO₂/km:

$((\text{Päästöylitys} - 1) \times 15 \text{ euroa} + 5 \text{ euroa}) \times \text{uusien kevyiden hyötyajoneuvojen määrä.}$

iv) Jos päästöylitys on enintään 1 g CO₂/km:

$\text{Päästöylitys} \times 5 \text{ euroa} \times \text{uusien kevyiden hyötyajoneuvojen määrä.}$

(b) **Vuodesta 2019** alkaen:

$(\text{Päästöylitys} \times 120 \text{ euroa}) \times \text{uusien kevyiden hyötyajoneuvojen määrä.}$

3. Komissio vahvistaa menetelmät, joilla 1 kohdassa tarkoitettu liikapäästömaksu

Tarkistus

1. Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät **1 päivästä tammikuuta 2015** tai sitä seuraavina kalenterivuosina valmistajan päästötavoitteen, komissio määrää valmistajalle tai, kun on kyse yhteenliittymästä, sen johtajalle liikapäästömaksun.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu liikapäästömaksu lasketaan seuraavia kaavoja käyttäen:

(a) **vuodesta 2015 vuoteen 2019:**

i) Jos päästöylitys on yli 3 g CO₂/km:

$((\text{Päästöylitys} - 3) \times 95 \text{ euroa} + 45 \text{ euroa}) \times \text{uusien kevyiden hyötyajoneuvojen määrä.}$

ii) Jos päästöylitys on yli 2 g CO₂/km muttei yli 3 g CO₂/km:

$((\text{Päästöylitys} - 2) \times 25 \text{ euroa} + 20 \text{ euroa}) \times \text{uusien kevyiden hyötyajoneuvojen määrä.}$

iii) Jos päästöylitys on yli 1 g CO₂/km muttei yli 2 g CO₂/km:

$((\text{Päästöylitys} - 1) \times 15 \text{ euroa} + 5 \text{ euroa}) \times \text{uusien kevyiden hyötyajoneuvojen määrä.}$

iv) Jos päästöylitys on enintään 1 g CO₂/km:

$\text{Päästöylitys} \times 5 \text{ euroa} \times \text{uusien kevyiden hyötyajoneuvojen määrä.}$

(b) **Vuodesta 2020** alkaen:

$(\text{Päästöylitys} \times 95 \text{ euroa}) \times \text{uusien kevyiden hyötyajoneuvojen määrä.}$

3. Komissio vahvistaa menetelmät, joilla 1 kohdassa tarkoitettu liikapäästömaksu

kerätään.

Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

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

kerätään.

Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

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

Tarkistus 27

Ehdotus asetukseksi 9 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

1. Komissio julkaisee **viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2013** ja viimeistään 31 päivänä lokakuuta kunakin seuraavana vuonna luettelon, joka sisältää kustakin valmistajasta seuraavat tiedot:

Tarkistus

1. Komissio julkaisee viimeistään **31 päivänä lokakuuta 2014** ja viimeistään 31 päivänä lokakuuta kunakin seuraavana vuonna luettelon, joka sisältää kustakin valmistajasta seuraavat tiedot:

Perustelu

Johdonmukaisuussyyt: Julkaisemisen olisi tapahduttava samalla kun asetus pannaan täytäntöön, jotta voidaan välttää kilpailun vääristyminen ja valmistajien syrjiminen.

Tarkistus 28

Ehdotus asetukseksi 9 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Edellä 1 kohdan mukaisesti julkaistussa luettelossa on **31 päivästä lokakuuta 2014** alkaen ilmoitettava myös, onko valmistaja täyttänyt 4 artiklan mukaiset säädetyt vaatimukset edellisenä kalenterivuonna.

Tarkistus

2. Edellä 1 kohdan mukaisesti julkaistussa luettelossa on **31 päivästä lokakuuta 2016** alkaen ilmoitettava myös, onko valmistaja täyttänyt 4 artiklan mukaiset säädetyt vaatimukset edellisenä kalenterivuonna.

Perustelu

Seurausta siitä, että porrastamisen käynnistysajankohdaksi on muutettu vuosi 2015.

Tarkistus 29

Ehdotus asetukseksi

10 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

1. Alle **22 000** uutta yhteisössä rekisteröityä kevyttä hyötyajoneuvoa kalenterivuotta kohden valmistava valmistaja voi hakea poikkeusta liitteen I mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta, jos se:

Tarkistus

1. Alle **25 000** uutta yhteisössä rekisteröityä kevyttä hyötyajoneuvoa kalenterivuotta kohden valmistava valmistaja voi hakea poikkeusta liitteen I mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta, jos se:

Perustelu

Kevyiden hyötyajoneuvojen rajan nostaminen 25 000:een vastaa piensarjatuotantoa harjoittavien valmistajien tilannetta paremmin kuin 22 000 ajoneuvon raja.

Tarkistus 30

Ehdotus asetukseksi

10 artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti

(b) se kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, joka vastaa yhteensä alle **22 000** uudesta yhteisössä rekisteröitävästä kevyestä hyötyajoneuvosta kalenterivuotta kohden;

Tarkistus

(b) se kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, joka vastaa yhteensä alle **25 000** uudesta yhteisössä rekisteröitävästä kevyestä hyötyajoneuvosta kalenterivuotta kohden;

Perustelu

Kevyiden hyötyajoneuvojen rajan nostaminen 25 000:een vastaa piensarjatuotantoa harjoittavien valmistajien tilannetta paremmin kuin 22 000 ajoneuvon raja.

Tarkistus 31

Ehdotus asetukseksi

10 artikla – 2 kohta – d alakohta

Komission teksti

(d) päästötavoite, joka on valmistajan vähennysvalmiuksien mukainen, mukaan luettuina taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, ja jossa otetaan huomioon valmistetun **kevyen** hyötyajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet.

Tarkistus

(d) päästötavoite, joka on valmistajan vähennysvalmiuksien mukainen, mukaan luettuina taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, **sekä johdonmukainen kaikkien valmistajien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöjen kanssa**, ja jossa otetaan huomioon valmistetun hyötyajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet.

Perustelu

Vaihtoehtoinen päästövähennystavoite edellyttää kyseisiltä valmistajilta enemmän kuin sarjatuotantoa harjoittavilta valmistajilta, mutta edellytykset ovat ensin mainittujen kannalta oikeudenmukaisia, kun viitekohtana sovelletaan kaikkien valmistajien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä.

Tarkistus 32

Ehdotus asetukseksi

11 artikla – 2 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

2. Komissio hyväksyy 31 päivään joulukuuta 2012 mennessä tällaisten innovatiivisten teknologioiden hyväksymistä koskevaan menettelyyn sovellettavat yksityiskohtaiset säännökset 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen. Nämä yksityiskohtaiset säännökset pohjautuvat seuraaviin innovatiivisia teknologioita koskeviin perusteisiin:

Tarkistus

2. Komissio hyväksyy 31 päivään joulukuuta 2012 mennessä tällaisten innovatiivisten teknologioiden hyväksymistä koskevaan menettelyyn sovellettavat yksityiskohtaiset säännökset 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen. Nämä yksityiskohtaiset säännökset **vastaavat asetuksen (EY) N:o 443/2009 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti vahvistettuja säännöksiä ja ne** pohjautuvat seuraaviin innovatiivisia teknologioita koskeviin perusteisiin:

Perustelu

Henkilöautojen hiilidioksidipäästödirektiivin (443/2009) 12 artiklan 2 kohdassa mainitaan, että komissio hyväksyy vuoteen 2010 mennessä tällaisten innovatiivisten teknologioiden hyväksymistä koskevaan menettelyyn sovellettavat yksityiskohtaiset säännökset. Hyväksymistä koskevaan menettelyyn sovellettavia säännöksiä, joista parhaillaan keskustellaan henkilöautojen osalta, olisi sovellettava myös kevyisiin hyötyajoneuvoihin. Ei saisi tehdä eroa ekoinnovaatioiden välillä sen mukaan, ovatko ne henkilöautoja vai kevyitä hyötyajoneuvoja varten, ja hyväksymistä koskevan menettelyn olisi oltava sama. Kaikkea kaksinkertaista työtä tulisi välttää.

Tarkistus 33

Ehdotus asetukseksi 12 artikla

Komission teksti

1. Lokakuun 31 päivään 2016 mennessä sekä sen jälkeen joka kolmas vuosi hyväksytään toimenpiteitä liitteen I muuttamiseksi siinä tarkoitetun luvun M0 mukauttamiseksi uusien kevyiden hyötyajoneuvojen kolmen edeltävän kalenterivuoden keskimääräiseen massaan.

Nämä toimenpiteet tulevat ensimmäisen kerran voimaan **1 päivänä tammikuuta 2018** sekä sen jälkeen joka kolmas vuosi.

Kyseisistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, päätetään 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

2. Komissio sisällyttää kevyet hyötyajoneuvot asetuksen (EY) N:o 443/2009 13 artiklan 3 kohdan mukaiseen tarkistukseen, joka koskee hiilidioksidipäästöjen mittaamenetelmiä.

Hiilidioksidipäästöjen tarkistetun mittaamenettelyn soveltamispäivästä alkaen innovatiivisia teknologioita ei enää hyväksytä 11 artiklassa säädettyä

Tarkistus

1. Lokakuun 31 päivään 2016 mennessä sekä sen jälkeen joka kolmas vuosi hyväksytään toimenpiteitä liitteen I muuttamiseksi siinä tarkoitetun luvun M0 mukauttamiseksi uusien kevyiden hyötyajoneuvojen kolmen edeltävän kalenterivuoden keskimääräiseen massaan.

Nämä toimenpiteet tulevat ensimmäisen kerran voimaan **1 päivänä tammikuuta 2019** sekä sen jälkeen joka kolmas vuosi.

Kyseisistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, päätetään 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

2. Komissio sisällyttää kevyet hyötyajoneuvot asetuksen (EY) N:o 443/2009 13 artiklan 3 kohdan mukaiseen tarkistukseen, joka koskee hiilidioksidipäästöjen mittaamenetelmiä.

Hiilidioksidipäästöjen tarkistetun mittaamenettelyn soveltamispäivästä alkaen innovatiivisia teknologioita ei enää hyväksytä 11 artiklassa säädettyä

menettelyä noudattaen.

3. Komissio sisällyttää kevyet hyötyajoneuvot asetuksen (EY) N:o 443/2009 13 artiklan 4 kohdan mukaiseen direktiivin 2007/46/EY tarkistukseen.

4. Komissio saattaa 1 päivään tammikuuta 2013 mennessä päätökseen liitteessä I säädettyjen hiilidioksidipäästötavoitteiden ja 10 artiklassa säädettyjen poikkeusten uudelleentarkastelun, jonka tavoitteena on määrittää:

– keinot, joiden avulla voidaan vuoteen 2020 mennessä saavuttaa pitkän aikavälin tavoitteena oleva taso **135 g CO₂/km** kustannustehokkaalla tavalla, jos tämän tavoitteen toteutettavuus varmistetaan päivitetyn vaikutustenarvioinnin tulosten perusteella.

– tämän tavoitteen täytäntöönpanoon liittyvät näkökohdat, mukaan lukien liikapäästömaksu.

Komissio ottaa huomioon uudelleentarkastelun ja siihen liittyvän vaikutustenarvioinnin, johon sisältyy kokonaisarvio vaikutuksista autoteollisuuteen ja siihen liittyviin teollisuudenaloihin, ja tarvittaessa se

– tekee ehdotuksen tämän asetuksen muuttamisesta tavalla, joka on kilpailun kannalta mahdollisimman neutraali sekä sosiaalisesti oikeudenmukainen ja kestävä,

– **varmistaa sen**, että tämän asetuksen soveltamisalaan sisällytetään direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin M2- ja N2-luokkiin kuuluvat ajoneuvot, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kg, sekä sellaiset ajoneuvot, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Kyseisistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen **muuta kuin** keskeisiä osia, **päätetään**

menettelyä noudattaen.

3. Komissio sisällyttää kevyet hyötyajoneuvot asetuksen (EY) N:o 443/2009 13 artiklan 4 kohdan mukaiseen direktiivin 2007/46/EY tarkistukseen.

4. Komissio saattaa 1 päivään tammikuuta 2013 mennessä päätökseen liitteessä I säädettyjen hiilidioksidipäästötavoitteiden ja 10 artiklassa säädettyjen poikkeusten uudelleentarkastelun, jonka tavoitteena on määrittää:

– keinot, joiden avulla voidaan vuoteen 2020 mennessä saavuttaa pitkän aikavälin tavoitteena oleva taso **150 g CO₂/km** kustannustehokkaalla tavalla, jos tämän tavoitteen toteutettavuus varmistetaan päivitetyn vaikutustenarvioinnin tulosten perusteella **ja**

– tämän tavoitteen täytäntöönpanoon liittyvät näkökohdat, mukaan lukien liikapäästömaksu.

Komissio ottaa huomioon uudelleentarkastelun ja siihen liittyvän vaikutustenarvioinnin, johon sisältyy kokonaisarvio vaikutuksista autoteollisuuteen ja siihen liittyviin teollisuudenaloihin, ja tarvittaessa se

– tekee ehdotuksen tämän asetuksen muuttamisesta tavalla, joka on kilpailun kannalta mahdollisimman neutraali sekä sosiaalisesti oikeudenmukainen ja kestävä,

– **määrittelee yksityiskohtaiset säännöt sille**, että tämän asetuksen soveltamisalaan sisällytetään direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin M2- ja N2-luokkiin kuuluvat ajoneuvot, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kg, sekä sellaiset ajoneuvot, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Komissio tekee Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen näistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on

13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

5. Vaikutusten arvioinnin jälkeen komissio julkaisee vuoteen 2014 mennessä kertomuksen, jossa käsitellään jalanjälkeä ja hyötykuormaa koskevien tietojen saatavuutta ja niiden käyttöä hyötyparametrina päästötavoitteiden määrittämisessä, ja tekee tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen liitteen I muuttamisesta.

6. Tarvittavien mukautusten tekemiseksi liitteessä I esitettyihin kaavoihin hyväksytään toimenpiteitä, jotta voidaan ottaa huomioon mahdolliset hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa käytettävään sääntömääräiseen testausmenettelyyn tehdyt muutokset.

Kyseisistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, päätetään 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

7. Komissio **tarkistaa vuoteen 2015 mennessä liitteessä II olevan B osan 7 kohdassa esitetyn menetelmän, jolla määritetään valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt, ja** esittää tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen **liitteen II muuttamisesta.**

Tarkistus 34

Ehdotus asetukseksi 13 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Komissiota avustaa päätöksen **93/389/ETY 8 artiklalla** perustettu komitea.

muuttaa tämän asetuksen keskeisiä osia.

5. Vaikutusten arvioinnin jälkeen komissio julkaisee vuoteen 2014 mennessä kertomuksen, jossa käsitellään jalanjälkeä ja hyötykuormaa koskevien tietojen saatavuutta ja niiden käyttöä hyötyparametrina päästötavoitteiden määrittämisessä, ja tekee tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen liitteen I muuttamisesta.

6. Tarvittavien mukautusten tekemiseksi liitteessä I esitettyihin kaavoihin hyväksytään toimenpiteitä, jotta voidaan ottaa huomioon mahdolliset hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa käytettävään sääntömääräiseen testausmenettelyyn tehdyt muutokset.

Kyseisistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, päätetään 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

7. Komissio esittää **vuoteen 2011 mennessä** Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen **menettelyksi, jolla määritellään valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt.**

Tarkistus

1. Komissiota avustaa päätöksen **280/2004/EY 9 artiklalla** perustettu komitea.

Perustelu

Tekninen muutos, sillä päätöksen 93/389/ETY 8 artikla on korvattu päätöksen 280/2004/EY 9 artiklan nykyisellä sanamuodolla, jota olisi käytettävä tässä viitteenä henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan asetuksen (EY) N:o 443/2009 tapaan.

Tarkistus 35

Ehdotus asetukseksi

Liite I

Komission teksti

1. **Ohjeelliset** hiilidioksidipäästöt mitattuina grammoina kilometriä kohti määritellään kullekin kevyelle hyötyajoneuvolle seuraavaa kaavaa käyttäen:

(a) 1 päivästä heinäkuuta 2014 vuoteen 2017:

Ohjeelliset hiilidioksidipäästöt = $175 + a \times (M - M_0)$

jossa:

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

$M_0 = 1\,706.0$

$a = 0.093$

(b) Vuodesta 2018 alkaen:

Ohjeelliset hiilidioksidipäästöt = $175 + a \times (M - M_0)$

jossa:

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

$M_0 = 12$ artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytty arvo

$a = 0.093$

Tarkistus

1. Hiilidioksidipäästöt mitattuina grammoina kilometriä kohti määritellään kullekin kevyelle hyötyajoneuvolle seuraavaa kaavaa käyttäen:

(a) 1 päivästä heinäkuuta 2015 vuoteen 2018:

Ohjeelliset hiilidioksidipäästöt = $175 + a \times (M - M_0)$

jossa:

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

$M_0 = 1\,706.0$

$a = 0.093$

(b) Vuodesta 2019 alkaen:

Hiilidioksidipäästöt = $175 + a \times (M - M_0)$,

jossa:

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

$M_0 = 12$ artiklan 1 kohdan mukaisesti hyväksytty arvo

$a = 0.093$

Tarkistus 36

Ehdotus asetukseksi

Liite II – A osa – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on **1 päivänä tammikuuta 2011** alkavalta vuodelta ja kultakin seuraavalta vuodelta kerättävä alueellaan rekisteröidyistä uusista kevyistä hyötyajoneuvoista seuraavat tiedot:

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden on **1 päivänä tammikuuta 2013** alkavalta vuodelta ja kultakin seuraavalta vuodelta kerättävä alueellaan rekisteröidyistä uusista kevyistä hyötyajoneuvoista seuraavat tiedot:

Perustelu

Johdonmukaisuussyyt: seurannan olisi tapahduttava samalla kun asetus pannaan täytäntöön, jotta voidaan välttää kilpailun vääristyminen ja valmistajien syrjiminen.

Tarkistus 37

Ehdotus asetukseksi

Liite II – A osa – 3 kohta – johdantokappale

Komission teksti

3. Kunkin jäsenvaltion on **1 päivänä tammikuuta 2011** alkavalta kalenterivuodelta ja kultakin seuraavalta kalenterivuodelta määriteltävä B osassa esitettyjen menetelmien mukaisesti kunkin valmistajan osalta:

Tarkistus

3. Kunkin jäsenvaltion on **1 päivänä tammikuuta 2013** alkavalta kalenterivuodelta ja kultakin seuraavalta kalenterivuodelta määriteltävä B osassa esitettyjen menetelmien mukaisesti kunkin valmistajan osalta:

Perustelu

Johdonmukaisuussyyt: seurannan olisi tapahduttava samalla kun asetus pannaan täytäntöön, jotta voidaan välttää kilpailun vääristyminen ja valmistajien syrjiminen.

Tarkistus 38

Ehdotus asetukseksi

Liite II – B osa – 7 kohta

Komission teksti

7. Valmistuneiden ajoneuvojen päästöt
Valmistuneiden ajoneuvojen päästöt

Tarkistus

Poistetaan.

määritellään direktiivin 2004/3/EY mukaisesti. Jos kyseistä arvoa ei ole saatavilla, valmistuneen ajoneuvon päästöjen katsotaan olevan samansuuruiset kuin kaikkien niiden valmistuneiden ajoneuvojen päästöjen korkein arvo, jotka ovat samantyyppisiä ajoneuvoja kuin valmistuneen ajoneuvon pohjana oleva keskeneräinen ajoneuvo ja jotka on rekisteröity EU:ssa samana seurantavuonna; tällöin ajoneuvotyyppi määritellään direktiivin 2007/46/EY artiklan mukaisesti. Jos kaikkien valmistuneiden ajoneuvojen päästöillä on yli kolme arvoa, käytetään toiseksi korkeinta päästöarvoa.

Perustelu

Komission omassa työasiakirjassa arvioitiin, että sen esittämä menetelmä valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi ei toimi, ja siinä viitattiin vaihtoehtoisen menetelmän suunnittelemiseen.

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Päästönormien asettaminen uusille kevyille hyötyajoneuvoille		
Viiteasiakirjat	KOM(2009)0593 – C7-0271/2009 – 2009/0173(COD)		
Asiasta vastaava valiokunta	ENVI		
Lausunnon antanut valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ITRE 24.11.2009		
Valiokuntien yhteistyö - ilmoitettu istunnossa (pvä)	20.5.2010		
Valmistelija Nimitetty (pvä)	Werner Langen 11.2.2010		
Valiokuntakäsittely	7.4.2010	28.4.2010	31.5.2010
Hyväksytty (pvä)	24.6.2010		
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 41 -: 14 0: 0		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Ioan Enciu, Adam Gierak, Norbert Glante, Fiona Hall, Edit Herczog, Lena Kolarska-Bobińska, Béla Kovács, Philippe Lamberts, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Amalia Sartori, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Niki Tzavela, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Alejo Vidal-Quadras, Henri Weber		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Matthias Groote, Andrzej Grzyb, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Werner Langen, Marian-Jean Marinescu, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Mario Pirillo, Vladimír Remek, Frédérique Ries, Hermann Winkler		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta)	Izaskun Bilbao Barandica, Jacqueline Foster, Jan Zahradil		