



A7-0168/2013

13.5.2013

*****I**
MIETINTÖ

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

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

Esittelijä: Holger Kraemer

Valmistelija(t) (*):
Markus Pieper, teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta

(*) Valiokuntien yhteistyömenettely – työjärjestyksen 50 artikla

Menettelyjen symbolit

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

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

Tarkistukset säädösesitykseen

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

Säädösesityksellä muutettavaan olemassa olevaan säädökseen tehtävän tarkistuksen tunnistetiedoissa mainitaan kolmannella rivillä muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus. Kun parlamentin tarkistukseen sisältyy olemassa olevan säännöksen tai määräyksen tekstiä, johon säädösesityksessä ei ole ehdotettu muutoksia, kyseinen teksti **lihavoidaan**. Merkintä [...] tarkoittaa, että kyseisestä kohdasta on poistettu tekstiä.

SISÄLTÖ

	Sivu
LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI 5	
PERUSTELUT	22
TEOLLISUUS-, TUTKIMUS- JA ENERGIAVALIOKUNNAN LAUSUNTO	24
LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO	36
ASIAN KÄSITTELY	51

(*) Valiokuntien yhteistyömenettely – työjärjestyksen 50 artikla

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

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

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2012)0394),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 192 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C7-0185/2012),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 12. joulukuuta 2012 antaman lausunnon¹,
 - on kuullut alueiden komiteaa,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 55 artiklan,
 - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön sekä teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan sekä liikenne- ja matkailuvaiokunnan lausunnot (A7-0168/2013),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se aikoo tehdä ehdotukseensa huomattavia muutoksia tai korvata sen toisella ehdotuksella;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

¹ EUVL C 44, 15.2.2013, s. 109.

Tarkistus 1
Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(1 a) Asetuksessa (EU) N:o 510/2011 vahvistetaan uusiin kevyisiin kuljetusajoneuvoihin sovellettavat hiilidioksidipäästöjä koskevat normit. Koska hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen välillä on suora yhteys, kyseisellä asetuksella on merkittävä vaikutus kevyiden kuljetusajoneuvojen käyttäjiin, jotka usein ovat pieniä yrityksiä ja joiden ajoneuvokanta on pieni. Polttoainekustannusten nousun aiheuttaman taakan vuoksi kyseisessä asetuksessa määritetyillä normeilla pyritään myös vähentämään polttoaineenkulutusta ja siihen liittyviä kevyiden kuljetusajoneuvojen omistajien kustannuksia kustannustehokkaalla tavalla.

Perustelu

On tärkeää pyrkiä vähentämään hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta. Koska polttoaine on yhä merkittävämpi liiketoimintakustannus, joka tyypillisesti muodostaa kolmanneksen omistus- ja toimintakustannuksista, on aiheellista pyrkiä tällä asetuksella polttoaineenkulutuksen minimointiin kustannustehokkaalla tavalla.

Tarkistus 2
Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 1 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(1 b) Tavoitteiden muuttaminen liian usein aiheuttaa autoteollisuuden kannalta epävarmuutta ja vaikuttaa sen maailmanlaajuiseen kilpailukykyyn.

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

(2) On asianmukaista selventää, että tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km noudattamisen todentamiseksi hiilidioksidipäästöt olisi edelleen mitattava moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja kuljetusajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä hyödyntäen innovatiivista teknologiaa.

Tarkistus

(2) On asianmukaista selventää, että tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km noudattamisen todentamiseksi hiilidioksidipäästöt olisi edelleen mitattava moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja kuljetusajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä hyödyntäen innovatiivista teknologiaa. ***Komission tekemissä tutkimuksissa on kuitenkin käynyt ilmi, että kyseisessä asetuksessa säädetyt testimenetelmät hiilidioksidipäästöjen mittaamiseksi eivät ole estäneet valmistajia käyttämästä enenevässä määrin joustomahdollisuuksia ja että nämä ovat johtaneet väitettyihin hiilidioksidipäästöjen vähennyksiin, jotka eivät johdu teknisistä parannuksista ja joita ei voida saavuttaa todellisessa ajossa tieliikenteessä. Asetusta (EY) N:o 715/2007 ja uutta eurooppalaista ajosykliä (NEDC) olisi tämän vuoksi muutettava mahdollisimman pikaisesti ja viimeistään vuoden 2014 loppuun mennessä, jotta voidaan varmistaa, että testimenetelyjen perusteella saadaan täsmällinen kuva todellisessa ajossa tieliikenteessä syntyvistä päästöistä. Seuraavana vaiheena olisi oltava Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissiossa parhaillaan kehitteillä olevan World Light Duty Test -menettelyn (WLTP) sisällyttäminen unionin lainsäädäntöön mahdollisimman pian sen valmistumisen jälkeen.***

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(4) Ottaen huomioon pienille valmistajille aiheutuvat kohtuuttomat vaikutukset ajoneuvon tarjoaman hyödyn mukaan määriteltyjen päästötavoitteiden noudattamisesta, poikkeusmenettelyyn liittyvä suuri hallinnollinen taakka ja näiden valmistajien myymien autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä saatava vain marginaalinen hyöty, ei alle **1 000** uutta kevyttä kuljetusajoneuvoa vuodessa valmistaviin ajoneuvonvalmistajiin sovelleta päästötavoitetta eikä liikapäästömaksua.

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(6) Jotta autoteollisuus voisi toteuttaa pitkän aikavälin investointeja ja innovaatioita, on suositeltavaa antaa viitteitä siitä, miten tätä asetusta olisi muutettava vuoden 2020 jälkeisen ajan osalta. Näiden viitteiden olisi perustuttava unionin pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden kanssa yhdenmukaisen tarvittavan vähennysasteen arviointiin ja autojen kustannustehokkaan hiilidioksidipäästöjen vähennysteknologian kehittämisen vaikutuksiin. Näin ollen on suotavaa, että ***näitä näkökohtia tarkastellaan uudelleen*** ja että komissio

Tarkistus

(6) Jotta autoteollisuus voisi toteuttaa pitkän aikavälin investointeja ja innovaatioita, on suositeltavaa antaa viitteitä siitä, miten tätä asetusta olisi muutettava vuoden 2020 jälkeisen ajan osalta. Näiden viitteiden olisi perustuttava unionin pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden kanssa yhdenmukaisen tarvittavan vähennysasteen arviointiin ja autojen kustannustehokkaan hiilidioksidipäästöjen vähennysteknologian kehittämisen vaikutuksiin. Näin ollen on suotavaa, että ***tässä asetuksessa vahvistettaisiin vuodelle 2025 uusien***

laatii kertomuksen ja tekee tarvittaessa ehdotuksia vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevista tavoitteista.

kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ohjeelliseksi tavoitetasoksi 105–120 g CO₂/km ja että komissio saattaisi loppuun tarkastelun, joka koskee yksityiskohtaisia säännöksiä siitä, miten tämä tavoite saavutetaan kustannustehokkaasti.

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 a) Superbonukset ovat valmistajien tärkeä väline, joiden avulla saadaan aikaan teknologista muutosta ja kannustetaan investointeja innovatiiviseen vähäpäästöiseen tekniikkaan. Ne ovat myös tehokas väline pyrittäessä asetuksen (EU) N:o 510/2011 tavoitteiden saavuttamiseen ilman lisäkuormitusta unionin veronmaksajille. Superbonuksilla voidaan edistää monenlaisia vaihtoehtoisia käyttövoimajärjestelmiä. Siksi superbonuksia pitäisi jatkaa vuoden 2018 jälkeen, kuten asetuksessa (EU) N:o 510/2011 säädetään.

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(10) Asetuksessa säädetään, että komissio tekee vaikutustenarvioinnin tarkastellakseen uudelleen testimenettelyjä, jotta näissä otettaisiin riittävällä tavalla huomioon autojen hiilidioksidipäästöjen todellinen käyttäytyminen. Tämä työ ei ole

(10) Asetuksessa säädetään, että komissio tekee vaikutustenarvioinnin tarkastellakseen uudelleen testimenettelyjä, jotta näissä otettaisiin riittävällä tavalla huomioon autojen hiilidioksidipäästöjen todellinen käyttäytyminen. Tämä työ ei ole

vielä valmis, mutta se etenee
Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan
talouskomission puitteissa kehitettävän
World Light Duty Test -menettelyn myötä.
Tästä syystä asetuksen (EY) N:o 443/2009
liitteessä I säädetään vuotta 2020
koskevista päästörajoista, jotka on
määritetty asetuksen (EY) N:o 715/2007
ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 liitteen
XII mukaisesti. Kun testimenettelyjä
muutetaan, olisi liitteessä I vahvistetut
rajat mukautettava sen varmistamiseksi,
että valmistajien ja ajoneuvoluokkien
normeja kiristetään vertailukelpoisella
tavalla.

vielä valmis, mutta se etenee
Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan
talouskomission puitteissa kehitettävän
World Light Duty Test -menettelyn
(WLTP) myötä. Tästä syystä **ja ottaen
huomioon nykyisen testisyklin puutteet
olisi pian kehitettävä uusi testisykli, joka
vastaa autojen todellisia päästöjä, ja
estettävä erilaiset tulkinnot ja poikkeamat
jäsenvaltioiden välillä. Sen
varmistamiseksi, että päästöt vähenevät
odotetusti tämän** asetuksen tuloksena,
testimenettely olisi muutettava
mahdollisuuksien mukaan viimeistään
1 päivänä tammikuuta 2017 WLTP:ksi ja
sisällytettävä unionin lainsäädäntöön.
Komission olisi harkittava, olisiko
WLTP:tä täydennettävä lisäsäännöksillä,
kun se sisällytetään unionin
lainsäädäntöön, jotta voidaan varmistaa,
että testimenettelyjen perusteella saadaan
täsmällinen kuva todellisessa ajossa
teliikenteessä syntyvistä päästöistä. Kun
WLTP:tä aletaan viimeistään vuonna
2017 soveltaa tämän asetuksen mukaisiin
tarkoituksiin, olisi liitteessä I vahvistetut
rajat mukautettava sen varmistamiseksi,
että valmistajien ja ajoneuvoluokkien
normeja kiristetään vertailukelpoisella
tavalla. Jos WLTP:tä ei ole hyväksytty
1 päivään tammikuuta 2017 mennessä,
komission olisi mahdollisimman
varhaisessa vaiheessa muutettava
asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädettyjä
unionin mittausmenetelmiä, jotta niissä
otetaan huomioon teliikenteessä olevien
ajoneuvojen todelliset hiilidioksidipäästöt.

Tarkistus 8 Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(10 a) On asianmukaista tarkastella, voitaisiinko hiilidioksidipäästötavoitteet korvata polttoainetehokkuutta koskevilla tavoitteilla, sillä hiilidioksidipäästötavoitteissa ei oteta huomioon nykyaikaisten polttomoottorien haitallisia päästöjä. Komission pitäisi siksi laatia kertomus tästä aiheesta.

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(10 b) Energiansaannin turvaamiseen sekä ajoneuvojen valmistukseen ja hävittämiseen liittyvien kasvihuonekaasupäästöjen osuus nykyisessä tieliikenteen yleisessä hiilijalanjäljessä on merkittävä, ja on todennäköistä, että niiden merkitys kasvaa huomattavasti tulevaisuudessa. Tästä syystä olisi toteutettava toimia valmistajien ohjaamiseksi käyttämään optimaalisia ratkaisuja, joissa otetaan huomioon erityisesti ne kasvihuonekaasupäästöt, jotka liittyvät ajoneuvolle toimitetun energian, kuten sähkön ja vaihtoehtoisten polttoaineiden, tuottamiseen, ja varmistetaan, että nämä päästöt eivät mureenna niitä hyötyjä, jotka liittyvät ajoneuvojen operatiivisen energiankäytön parantumiseen, johon tällä asetuksella pyritään. Tätä varten komission on syytä harkita sellaista sääntelytapaa, jossa otetaan huomioon ajoneuvon energiansaantiin ja elinkaareen liittyvät kasvihuonekaasupäästöt, kun tätä asetusta tarkistetaan tulevaisuudessa vuoden 2020 jälkeiseksi ajaksi.

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 a kohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011

1 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 a) Lisätään 1 artiklaan 2 kohdan jälkeä kohta seuraavasti:

”2 a. Tässä asetuksessa asetetaan tavoite, jonka mukaan vuodesta 2025 alkaen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen, jotka mitataan asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden sekä asetuksen (EY) N:o 692/2008 liitteen XII mukaisesti, ohjeellinen taso on välillä 105–120 g CO₂/km.”

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 2 kohta

Asetus (EU) N:o 510/2011

2 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Tarkistus

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

4. Jäljempänä 4 artiklaa, 8 artiklan 4 kohdan b ja c alakohtaa, 9 artiklaa ja 10 artiklan 1 kohdan a ja c alakohtaa ei sovelleta valmistajiin, joiden kaikki yritykset yhteensä ovat vastuussa alle **1 000**:sta EU:ssa edellisen kalenterivuoden aikana rekisteröidystä uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta.

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 2 a kohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011
3 artikla – 1 kohta – h alakohta

Komission teksti

Tarkistus

2 a) Korvataan 3 artiklan 1 kohdan h alakohta seuraavasti:

”h) ’hiilidioksidipäästöillä’ kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä, jotka on mitattu asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti ja määritelty valmiin tai valmistuneen ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistuksessa hiilidioksidipäästöjen massaksi (yhdistetty); Tätä alakohtaa sovellettaessa uutta World Light Duty Test -menettelyä (WLTP) sovelletaan mahdollisuuksien mukaan asetuksessa (EY) N:o 715/2007 ja asetuksessa (EY) N:o 692/2008 vahvistettujen mittausten menetelmien asiaa koskevien muutosten voimaantulosta alkaen ja viimeistään 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen;”

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 2 b kohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011
5 artikla

Komission teksti

Tarkistus

2 b) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Superbonukset

Laskettaessa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä jokainen uusi kevyt

*kuljetusajoneuvo, jonka
hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g
CO₂/km, vastaa*

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

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

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

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

*– 1,3:a kevyttä kuljetusajoneuvoa
vuodessa vuosina 2018–2023.*

**Niin kauan kuin superbonusjärjestelmää
sovelletaan, uusien kevyiden
kuljetusajoneuvojen, joiden
hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g
CO₂/km, valmistajakohtainen
enimmäismäärä, joka otetaan huomioon
ensimmäisessä kohdassa vahvistettujen
kertoimien soveltamisessa, saa olla
enintään 1 prosentti.**

Tarkistus 14 Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 2 c kohta (uusi)
Asetus (EU) N:o 510/2011
5 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 c) Lisätään artikla seuraavasti:

”5 a artikla

Nopeudenrajoittimet

***Kunkin kevyiden kuljetusajoneuvojen
valmistajan on 1 päivästä tammikuuta
2014 alkaen ja kunakin seuraavana
kalenterivuonna varustettava kevyet
hyötyajoneuvonsa nopeudenrajoittimilla,
joilla enimmäisnopeus on rajoitettu
120 kilometriin tunnissa.”***

Perustelu

Nopeudenrajoittimet ovat erittäin kustannustehokas keino vähentää polttoaineenkulutusta ja tarjoaisivat valmistajille mahdollisuuden täyttää tämän asetuksen vähennystavoitteet paljon vähäisemmin kustannuksin.

Tarkistus 15 **Ehdotus asetukseksi**

1 artikla – 2 d kohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011

8 artikla – 4 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 d) Lisätään 8 artiklaan kohta seuraavasti:

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

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

Tarkistus 16

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 2 e kohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011

8 artikla – 4 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 e) Lisätään 8 artiklaan kohta

seuraavasti:

”4 b. Komissio seuraa ajoneuvotyyppi- ja valmistajakohtaisesti ilmoitettuja todellisia hiilidioksidipäästöarvoja parhaiden saatavilla olevien tietolähteiden perusteella ja esittää vuotuisissa seurantakertomuksissaan, miten nämä arvot vastaavat tyyppihyväksynnän arvoja.”

Perustelu

Todellisesta toteutuneesta polttoaineenkulutuksesta saadaan tietoja monesta eri lähteestä. Näitä malleja ovat: yksityishenkilöiden keräämät ja ilmoittamat tiedot omasta polttoaineenkulutuksesta, leasing-ajoneuvojen polttoaineenkulutuksen seuranta ja kuluttaja- tai autoilujärjestöjen tekemät testit. Näistä ja muista lähteistä saatavat tiedot voidaan kerätä yhteen, jotta saadaan kuva siitä, miten todellinen toteutunut polttoaineenkulutus eroaa tyyppihyväksynnästä ja voidaan verrata eri valmistajien ajoneuvojen suoriutumista.

Tarkistus 17 **Ehdotus asetukseksi**

1 artikla – 3 a kohta (uusi)
Asetus (EU) N:o 510/2011
12 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

3 a) Korvataan 12 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologioiden yhdistelmän (”innovatiivinen teknologiapaketti”) avulla saavutetut hiilidioksidisäästöt otetaan huomioon laitetoimittajan tai valmistajan hakemuksesta. [...]”

Perustelu

Innovatiivisille teknologioille ei voida asettaa rajoituksia.

Tarkistus 18
Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 3 b kohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011

12 artikla – 2 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Tarkistus

3 b) Korvataan 12 artiklan 2 kohdan johdantokappale seuraavasti:

”2. ”Komissio hyväksyy 1 kohdassa tarkoitettujen innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologiapakettien hyväksymistä koskevaan menettelyyn sovellettavat yksityiskohtaiset säännökset täytäntöönpanosäädöksillä 31 päivään joulukuuta 2013 mennessä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Nämä yksityiskohtaiset säännökset vastaavat asetuksen (EY) N:o 443/2009 12 artiklan 2 kohdan mukaisia säännöksiä, ja ne pohjautuvat seuraaviin innovatiivisia teknologioita koskeviin perusteisiin:”

Tarkistus 19
Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 3 c kohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011

12 artikla – 4 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 c) Lisätään 12 artiklaan kohta seuraavasti:

”4 a. Komissio laatii 31 päivään joulukuuta 2013 mennessä tarkistettut täytäntöönpanosäännökset ekoinnovaatioiden hyväksyntää varten, jotta voidaan helpottaa innovatiivisten teknologioiden käyttöönottoa koskevia

hakumenettelyjä ja sen jälkeen laatia ohjeet moitteettomista hakumenettelyistä.”

Perustelu

Asetuksessa (EU) N:o 510/2011 todetaan, että yhteisön tavoitteen saavuttamiseksi olisi otettava huomioon innovatiivisten teknologioiden avulla saavutetut hiilidioksidisäästöt. Tähän mennessä on kuitenkin tehty vain yksi tällainen hakemus. Tilannetta voidaan parantaa tarkistamalla hyväksymismenettelyjä, jotta voidaan helpottaa hakemusten tekemistä, ja laatimalla asiaa koskevat ohjeet.

Tarkistus 20

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 4 kohta – a alakohta

Asetus (EU) N:o 510/2011

13 artikla – 1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Komissio saattaa 1 päivään tammikuuta 2017 mennessä päätökseen liitteessä I esitettyjen päästötavoitteiden ja 11 artiklassa säädettyjen poikkeusten uudelleentarkastelun, jonka tavoitteena on määrittää:

– yksityiskohtaiset säännökset, joiden avulla saavutetaan kustannustehokkaasti vuoteen 2025 mennessä viitteellinen tavoitetaso, joka on 105–120 g CO₂/km, ellei alhaisempi tavoite ole perusteltu vähäpäästöisten teknologioiden käytön lisääntymisen ja markkinaosuuden kasvun vuoksi, ja

– tämän tavoitteen täytäntöönpanoon liittyvät näkökohdat, mukaan lukien liikapäästömaksu.

Tällaisen uudelleentarkastelun ja sitä koskevan vaikutustenarvioinnin perusteella, johon sisältyy kokonaisarvio vaikutuksista autoteollisuuteen ja siihen liittyviin teollisuudenaloihin, komissio

toimittaa tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen tämän asetuksen muuttamisesta tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen tavalla, joka on kilpailun kannalta mahdollisimman neutraali sekä sosiaalisesti oikeudenmukainen ja kestävä.

Tarkistus 21

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 4 kohta – b alakohta – -1 luetelmakohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011

13 artikla – 6 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

– Korvataan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”6. Komissio sisällyttää kevyet kuljetusajoneuvot asetuksen (EY) N:o 443/2009 13 artiklan 3 kohdan mukaiseen vaikutustenarviointiin ja hiilidioksidipäästöjen mittaamenetelmien tarkistukseen niin, että mahdollisuuksien mukaan pyritään soveltamaan World Light Duty Test -menettelyä tarkistettuna mittaamenetelmänä 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen. Komissio tekee erityisesti aiheellisia ehdotuksia mukauttaakseen näitä menettelyjä siten, että ne kuvastavat riittävästi kevyiden kuljetusajoneuvojen todellisia hiilidioksidipäästöjä, ja sisällyttääkseen niihin sellaiset 12 artiklassa määritetyt hyväksytyt innovatiiviset teknologiat, jotka saattavat vaikuttaa testisykliin. Komissio varmistaa, että näitä menettelyjä tarkistetaan myöhemmin säännöllisesti.”

Tarkistus 22
Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 4 kohta – b alakohta – -1 a luetelmakohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011

13 artikla – 6 kohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– lisätään 1 a alakohta seuraavasti:

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

Tarkistus 23
Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 4 kohta – b alakohta – -1 b luetelmakohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011

13 artikla – 6 kohta – 1 b alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– lisätään 1 b alakohta seuraavasti:

”Jotta voidaan todentaa, että tuotannossa olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt vastaavat tyyppihyväksynnän arvoja, on varmistettava, että ilmanvastusta ja vierintävastusta koskevat arvot on saatu ajoneuvosta, jonka tuotannon vaatimustenmukaisuutta ollaan todentamassa.”

Tarkistus 24

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 5 kohta

Asetus (EU) N:o 510/2011

Liite I – 1 kohta – c alakohta

Komission teksti

c) vuodesta 2020:

Ohjeelliset hiilidioksidipäästöt = $147 + a \times (M - M_0)$,

jossa

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M₀ = **13 artiklan 2 kohdan** mukaisesti hyväksytty arvo

a = 0,096.

Tarkistus

c) vuodesta 2020:

Ohjeelliset hiilidioksidipäästöt = $147 + a \times (M - M_0)$,

jossa

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M₀ = **13 artiklan 5 kohdan** mukaisesti hyväksytty arvo

a = 0,096.

Perustelu

Korjaus – virhe komission ehdotuksessa.

PERUSTELUT

Vuonna 2011 Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät asetuksen (EU) N:o 510/2011, jolla pyritään vähentämään uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä. Asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että komissio vahvistaa ajoneuvojen pitkän aikavälin keskimääräisen tavoitteen, 147 grammaa hiilidioksidia kilometriä kohden, toteutettavuuden vuoden 2020 jälkeen ja että se määrittää toimia tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Hyväksyessään 11. heinäkuuta 2012 ehdotuksensa COM(2012) 394 komissio on täyttänyt lainsäädäntövallan käyttäjien esittämän vaatimuksen ja vahvistanut, että asetuksen (EU) 1 artiklan 2 kohdan mukainen 147 gramman tavoite on toteutettavissa.

Vuoden 2020 tavoite

Esittelijä katsoo, että tätä pitkän aikavälin tavoitetta, joka on 147g CO₂/km ja jota sovelletaan vuodesta 2020 alkaen, ei pitäisi muuttaa. Kyseessä on kunnianhimoinen tavoite, josta sovittiin vasta vuonna 2011, eli alle kaksi vuotta ennen kuin hyväksyttiin komission tiedonanto, jossa vahvistettiin sen toteuttamiskelpoisuus. Siksi esittelijä tukee täysin komission ehdotusta, jossa vahvistetaan vuoden 2020 tavoitteen tekninen toteuttamiskelpoisuus. Esittelijä vastustaa seuraavista syistä kaikkia muutoksia nykyiseen pitkän aikavälin tavoitteeseen, joka on 147 g CO₂/km:

- sen jälkeen, kun 147 gramman tavoitteesta sovittiin, ei ole tapahtunut ympäristöön tai talouteen liittyviä muutoksia, jotka tekisivät tavoitetaso muutoksesta perustellun tässä vaiheessa;
- asetuksen (EU) N:o 510/2011 13 artiklan 1 kohta antaa komissiolle tehtäväksi pitkän aikavälin tavoitteen toteuttamiskelpoisuuden vahvistamisen. Säännöksen tarkoituksena ei selvästikään ollut, että komissio voisi esittää vielä kunnianhimoisempaa tavoitetta. Siksi se vastaa 13 artiklan 1 kohdan sanamuotoa ja henkeä niin, ettei nykyisen asetuksen mukaista pitkän aikavälin tavoitetta muuteta;
- myös valmistajat tarvitsevat suunnitteluvarmuutta. Vuoden 2020 hiilidioksidipäästötavoitteista sovittiin vain kaksi vuotta sitten; kaikki tässä vaiheessa tehtävät lisämuutokset heikentäisivät tätä oikeutettua varmuuden tarvetta;
- kevyiden kuljetusajoneuvojen pitkä kehityssykli on otettava huomioon hiilidioksidipäästöjen tavoitteita määritettäessä. Valmistajat ovat jo pitkällä vuoden 2020 jälkeen markkinoille saatettavien ajoneuvojen suunnittelussa. Tavoitteen muuttaminen tässä vaiheessa vaikuttaisi kielteisesti valmistajien tuotantosykleihin;
- tavoitteen muuttaminen heikentäisi myös pitkän aikavälin tavoitteiden yleistä uskottavuutta, koska jo pitkän aikavälin tavoitteen luonne määrää sen, että sitä sovelletaan kauan (toisin sanoen vuosina 2011–2020);
- vaikka tutkimusten mukaan vuoden 2020 tavoitteet voisivatkin olla tiukempia, toisten tutkimusten mukaan 147 gramman tavoite on puolestaan asetettu liian korkealle. Siksi ei ole mitään perusteita muuttaa tavoitetta suuntaan tai toiseen;
- tietojen puute: tähän saakka on puuttunut tietoa erityisesti nk. ”monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvista ajoneuvoista”. Riittäviä valvontatietoja

ei ole saatavilla ennen vuotta 2014. Uusista tavoitteista ei pitäisi keskustella ilman, että saatavissa on riittävästi luotettavaa tietoa;

- toinen huomioon otettava seikka on tämänhetkinen rahoituskriisin synnyttämä taloudellinen tilanne. Siksi eurooppalaisille valmistajalle ei pitäisi säilyttää lisätaakkaa asettamalla vieläkin tiukempia tavoitteita;
- tiukemmat tavoitteet voisivat lisätä valmistajien investointikustannuksia (esimerkiksi tutkimuksen ja kehittämisen osalta). N1-luokan ajoneuvoja käyttävät tyypillisesti erilaiset ammattityöntekijät, ja niitä käytetään toimituksiin ja jakeluun ja monilla vähittäiskaupan aloilla, kuten kukkakauppojen ja ravintoloiden toimituksissa. Suurin osa näistä yrityksistä on pk-yrityksiä. Lainsäädännön tarkistaminen ei saisi johtaa pk-yritysten taakan kasvuun;
- esittelijä kunnioittaa pitkän aikavälin tavoitetta koskevaa sopimusta, joka saavutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston pitkien ja vaikeiden neuvottelujen jälkeen vuonna 2011.

Superbonukset

Superbonukset ovat vähäpäästöisille ajoneuvoille myönnettäviä lisäbonuksia.

Tämänhetkisessä asetuksessa (EU) N:o 510/2011 kukin vähäpäästöinen ajoneuvo, jonka päästöt ovat alle 50g CO₂/km tuo lisäbonuksen valmistajan ajoneuvoille. Asetuksen (EU) N:o 510/2011 mukaan superbonusjärjestelmä poistuu käytöstä vuonna 2018. Vaikka superbonukset ovatkin osa henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä koskevaa komission uutta ehdotusta, ne eivät sisälly tähän ehdotukseen, joka koskee kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä. Esittelijä katsoo kuitenkin, että superbonukset ovat tärkeä työkalu, jolla edistetään vähäpäästöisten ajoneuvojen saattamista markkinoille ja kannustetaan valmistajia kehittämään matalien hiilidioksidipäästöjen tekniikkaa. Koska vielä ei tiedetä, millaista on tulevaisuuden johtava vähäpäästöinen tekniikka, superbonusjärjestelmä olisi säilytettävä. Samalla se ei myöskään edellytä mitään lisävaroja eikä näin kuormita veronmaksajia.

Ekoinnovaatiot

Esittelijä pitää myönteisenä komission lähestymistapaa, jossa ehdotuksessa säilytetään ekoinnovaatiot. Uusia innovaatioita olisi tuettava, ja ehdotus antaa tälle selkeän kannustimen. Lupamenettelyä olisi yksinkertaistettava ja tehokasta tekniikkaa on tuettava aina.

20.3.2013

TEOLLISUUS-, TUTKIMUS- JA ENERGIAVALIOKUNNAN LAUSUNTO

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

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

Valmistelija: Markus Pieper

LYHYET PERUSTELUT

Vuonna 2011 Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat säädöksen (asetus (EU) N:o 510/2011), jossa vahvistetaan vuodesta 2020 alkaen päästötavoitteeksi 147 g CO₂/km uusille kevyille hyötyajoneuvoille (luokka N1), jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aikaisemmin rekisteröity unionin ulkopuolella rajoitettua aikaa lukuun ottamatta.

Asetuksessa säädetään myös

siirtymävaiheesta, jolloin erityinen päästötavoite on vuosien 2014 ja 2017 välisenä aikana 175 g CO₂/km seuraavasti: 70 prosenttia valmistajan ajoneuvokannasta noudattaa sitä vuonna 2014, 75 prosenttia vuonna 2015, 80 prosenttia vuonna 2016 ja 100 prosenttia vuodesta 2017 alkaen;

superbonuksista kullekin uudelle kevyelle hyötyajoneuvolle, jonka päästöt ovat alle 50 g CO₂/km;

seuraamuksista ("liikapäästömaksu"), jotka koskevat valmistajia, jotka eivät noudata hiilidioksiditavoitteita;

poikkeuksista, jotka koskevat pieniä valmistajia, joiden tuotanto unionissa on alle 22 000 uutta hyötyajoneuvoa vuodessa;

ekoinnovaatio-osuudesta, joka koskee valmistajaa, joka soveltaa innovatiivisia tekniikoita hiilidioksiditavoitteiden pienentämiseksi.

Kunkin uuden kuljetusajoneuvon ohjeelliset hiilidioksidipäästöt mitataan ajoneuvon massan perusteella grammoina kilometriä kohti.

Nykyiseen lainsäädäntöön sisältyvät vuotta 2020 koskevat pakolliset tavoitteet on pantava täytäntöön. Vaikutustenarviointia varten tehdyn teknisen analyysin mukaan tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km saavuttamiseksi tarvittava teknologia voidaan toteuttaa vuoteen 2020 mennessä.

Asetusta (EU) N:o 510/2011 muuttavassa komission lainsäädäntöehdotuksessa vahvistetaan menetelmät, joilla tavoitteet saavutetaan. Ehdotetuista toimista voidaan tehdä seuraava yhteenveto:

- vuoden 2020 hiilidioksiditavoitteen saavutettavuus vahvistetaan pakettiautoille;
- tavoite asetetaan edelleen ajoneuvon massan ja sen suhteellisen raja-arvokäyrän perusteella;
- ekoinnovaatioita ja liikapäästömaksuja sovelletaan edelleen;
- alle 500 pakettiautoa vuodessa tuottavat pienet valmistajat vapautetaan tavoitteen saavuttamisvelvoitteesta;
- asetusta tarkistetaan vuoden 2014 loppuun mennessä, jotta voidaan asettaa uudet alhaisemmat hiilidioksiditavoitteet vuoden 2020 jälkeiselle kaudelle.

Valmistelija suhtautuu myönteisesti komission ehdotukseen, jossa vahvistetaan, että vuoden 2020 tavoitteet ovat saavutettavissa, ja ehdotetaan, että muutoksia ei tehdä tavoitteeseen 147 g CO₂/km, joka on edelleen kunnianhimoinen vertailuarvo alan rakenneuudistuksen aikana.

Valmistelija haluaisi siksi noudattaa alle kaksi vuotta sitten tehtyä sopimusta ja muistuttaa, että vuoden 2007 keskimääräiseen tavoitteeseen 203 g CO₂/km verrattuna, tavoite 147 g CO₂/km merkitsee 28 prosentin vähennystä ja sitä, että valmistajat investoivat entistä enemmän uusiin tekniikoihin.

Nämä investoinnit vaikuttavat kuitenkin ajoneuvojen hintoihin (hinnat nousevat jopa 10 prosenttia) sekä pieniin ja keskisuuriin yrityksiin, joille kevyet kuljetusajoneuvot ovat tärkeä työkalu. Nykyisessä taloustilanteessa pk-yritykset harkitsevat tarkkaan, kannattaako vanha ajoneuvo korvata ja investoida uuteen.

Valmistelija katsoo, että vuoden 2020 jälkeistä ajanjaksoa koskeva yleiskuva on hyödyllinen, mutta hänen mielestään tällaisten tavoitteiden asettamista olisi vuonna 2014 toteutettavan asetuksen uudelleentarkastelun vuoksi lykättävä aikaisintaan vuoteen 2018. Tämä johtuu siitä, että uutta testimenetelyä ei ole vielä määritelty eikä sitä todennäköisesti määritellä ennen kuin kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisen testimenetelmän mukainen uusi testisykli ja

asianmukaiset testimenettelyt ovat käytettävissä. Teollisuuden suunnitteluvarmuuden takaamiseksi olisi kuitenkin varattava riittävästi aikaa.

Mitä tulee superbonuksiin, valmistelija on eri mieltä komission kanssa siitä, että asiaa koskevien säännösten voimassaoloa ei jatketa vuoden 2017 jälkeen. Valmistelija pitää niitä kuitenkin tärkeänä kannustimena, jotta erityisesti insinöörit kehittävät ja soveltavat uusia tehokkaita tekniikoita, joita ei pitäisi rajoittaa sähköajoneuvoihin. Samoin olisi meneteltävä ekoinnovaatiojärjestelmien kanssa: ne olisi säilytettävä ehdotuksessa ja innovatiivisia tehokkaita tekniikoita olisi tuettava entistä vaikuttavammalla tavalla.

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 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(1 a) Tavoitteiden muuttaminen liian usein aiheuttaa autoteollisuuden kannalta epävarmuutta ja vaikuttaa sen maailmanlaajuiseen kilpailukykyyn.

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(2) On asianmukaista selventää, että tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km noudattamisen todentamiseksi hiilidioksidipäästöt olisi edelleen mitattava moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja kuljetusajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja

(2) On asianmukaista selventää, että tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km noudattamisen todentamiseksi hiilidioksidipäästöt olisi edelleen mitattava moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja kuljetusajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja

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

ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä hyödyntäen innovatiivista teknologiaa. ***Komission teettämässä tutkimuksissa on kuitenkin käynyt ilmi, että kyseisessä asetuksessa säädetyt testimenettelyt hiilidioksidipäästöjen mittaamiseksi eivät ole estäneet valmistajia käyttämästä enenevässä määrin joustoja ja että nämä ovat johtaneet väitettyihin hiilidioksidipäästöjen vähennyksiin, jotka eivät johdu teknologian kehityksestä ja joita ei voida saavuttaa todellisessa ajossa liikenteessä. Asetusta (EY) N:o 715/2007 olisi tämän vuoksi tarkistettava viipymättä, jotta voidaan varmistaa, että testimenettelyissä otetaan asianmukaisella tavalla huomioon autojen hiilidioksidipäästöjen tosiasiallinen toteutuminen.***

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

Vaikutustenarvioinnin yhteydessä tehdyn teknisen analyysin mukaan tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km saavuttamiseksi tarvittava teknologia on käytettävissä. Vaaditut vähennykset voidaan saavuttaa ***alhaisemmilla kustannuksilla kuin aikaisemmassa, ennen asetuksen (EU) N:o 510/2011 hyväksymistä tehdyssä analyysissä arvioitiin. Lisäksi uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen nykyisten keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ero tavoitetasoon on kaventunut.*** Näin ollen voidaan vahvistaa, että tavoitetaso 147 g

Tarkistus

Vaikutustenarvioinnin yhteydessä tehdyn teknisen analyysin mukaan tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km saavuttamiseksi tarvittava teknologia on käytettävissä ***ja*** vaaditut vähennykset voidaan saavuttaa. Näin ollen voidaan vahvistaa, että tavoitetaso 147 g CO₂/km voidaan saavuttaa vuoteen 2020 mennessä. ***Taluskriisin ja autonvalmistusalan rakennemuutoksen takia on kuitenkin tärkeää, että tavoite voidaan saavuttaa aiheuttamatta lisärasitetta teollisuuden kansainväliselle kilpailukylylle.***

CO₂/km voidaan saavuttaa vuoteen 2020 mennessä.

Perustelu

Tason 147 g/km saavuttaminen on edelleen kunnianhimoinen tavoite.

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

Jotta autoteollisuus voisi toteuttaa pitkän aikavälin investointeja ja innovaatioita, on suositeltavaa antaa viitteitä siitä, miten tätä asetusta olisi muutettava vuoden 2020 jälkeisen ajan osalta. Näiden viitteiden olisi perustuttava unionin pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden kanssa yhdenmukaisen tarvittavan vähennysasteen arviointiin ja autojen kustannustehokkaan hiilidioksidipäästöjen vähennysteknologian kehittämisen vaikutuksiin. Näin ollen on suotavaa, että näitä näkökohtia tarkastellaan uudelleen ja että komissio **laatii kertomuksen ja tekee tarvittaessa ehdotuksia** vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevista tavoitteista.

Tarkistus

Jotta autoteollisuus voisi toteuttaa pitkän aikavälin investointeja ja innovaatioita, on suositeltavaa antaa viitteitä siitä, miten tätä asetusta olisi muutettava vuoden 2020 jälkeisen ajan osalta. Näiden viitteiden olisi perustuttava unionin pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden kanssa yhdenmukaisen tarvittavan vähennysasteen arviointiin ja autojen kustannustehokkaan hiilidioksidipäästöjen vähennysteknologian kehittämisen vaikutuksiin. Näin ollen on suotavaa, että näitä näkökohtia tarkastellaan uudelleen ja että komissio tekee **ehdotuksen** vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevista tavoitteista **ennen tämän asetuksen voimassaolon päättymistä. Suunnitteluvarmuuden takaamiseksi tällaista ehdotusta ei saisi tehdä ennen vuotta 2018, koska kyseisten tavoitteiden täytäntöönpanon on perustuttava uuteen testisykliin ja asianmukaisiin testimenettelyihin, joita on sovellettava hiilidioksidipäästöjen mittaamiseen ja tavoitteen seurantaan vasta vuoden 2020 jälkeen.**

Perustelu

Vuoden 2020 jälkeen tavoite olisi määriteltävä vasta sen jälkeen, kun konkreettista edistymistä koskeva arviointi on tehty tämän asetuksen mukaisesti.

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(10) Asetuksessa säädetään, että komissio tekee vaikutustenarvioinnin tarkastellakseen uudelleen testimenettelyjä, jotta näissä otettaisiin riittävällä tavalla huomioon autojen hiilidioksidipäästöjen todellinen käyttäytyminen. Tämä työ ei ole vielä valmis, mutta se etenee Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission puitteissa kehitettävän World Light Duty Test -menettelyn myötä. Tästä syystä **ja koska nykyisessä testisyklissä ei oteta riittävästi huomioon autojen ja pakettiautojen todellisia päästöjä liikenteessä, on tärkeää kehittää nopeasti parannettu testisykli**. Kun nykyisiä testimenettelyjä, jotka on vahvistettu asetuksen (EY) N:o 443/2009 liitteessä I, jossa säädetään vuotta 2020 koskevista päästörajoista, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 liitteen XII mukaisesti, muutetaan, olisi liitteessä I vahvistetut rajat mukautettava sen varmistamiseksi, että valmistajien ja ajoneuvoluokkien normeja kiristetään vertailukelpoisella tavalla.

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(10 a) On asianmukaista tarkastella, voitaisiinko hiilidioksidipäästötavoitteet korvata polttoainetehokkuutta koskevilla tavoitteilla, sillä hiilidioksidipäästötavoitteissa ei oteta huomioon nykyaikaisten polttomoottorien

haitallisia päästöjä. Komissiota pyydetään siksi laatimaan kertomus tästä aiheesta.

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 2 a kohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011

5 artikla

Komission teksti

Tarkistus

2 a) korvataan 5 artikla seuraavasti:

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

3,5:ttä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2014,

– 3,5:ttä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2015,

– 2,5:ttä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2016,

– 1,5:ttä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2017,

– yhtä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuodesta 2018.

Niin kauan kuin superbonusjärjestelmää sovelletaan, uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g CO₂/km, valmistajakohtainen enimmäismäärä, joka otetaan huomioon ensimmäisessä kohdassa vahvistettujen kertoimien soveltamisessa, on enintään 1 prosentti.

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 3 a kohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011
12 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

3 a) Poistetaan 12 artiklan 1 kohdan viimeinen virke.

Perustelu

Innovatiivisille teknologioille ei voida asettaa rajoituksia.

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 3 b kohta (uusi)
Asetus (EU) N:o 510/2011
12 artikla – 4 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 b) Lisätään 12 artiklaan kohta seuraavasti:

”4 a. Komissio laatii 31 päivään joulukuuta 2013 mennessä tarkistetut täytäntöönpanosäännökset ekoinnovaatioiden hyväksyntää varten, jotta voidaan helpottaa innovatiivisten teknologioiden käyttöönottoa koskevia hakumenettelyjä ja sen jälkeen laatia ohjeet moitteettomista hakumenettelyistä.”

Perustelu

Asetuksessa (EU) N:o 510/2011 todetaan, että yhteisön tavoitteen saavuttamiseksi olisi otettava huomioon innovatiivisten teknologioiden avulla saavutetut hiilidioksidisäästöt. Tähän mennessä on kuitenkin tehty vain yksi tällainen hakemus. Tilannetta voidaan parantaa tarkistamalla hyväksymismenettelyjä, jotta voidaan helpottaa hakemusten tekemistä, ja laatimalla asiaa koskevat ohjeet.

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 4 kohta – a alakohta

Asetus (EU) N:o 510/2011

13 artikla – 1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

”Komissio *laatii* 31 päivään *tammikuuta 2016* mennessä *ehdotuksen* uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen *hiilidioksidipäästötavoitteesta vuodeksi 2025. Uuden tavoitearvon on oltava johdonmukainen vuotta 2050 koskevien EU:n pitkän aikavälin päästövähennystavoitteiden kanssa erityisesti liikenteen alalla, ja siinä on otettava huomioon vaikutus autoteollisuuden kilpailukykyyn. Ehdotuksen on perustuttava uuteen kansainväliseen testisykliin (WLDTP), joka korvaa asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädetyt testimenettelyt. Jos tästä standardista ei päästä kansainvälisellä tasolla sopimukseen 31 päivään heinäkuuta 2015 mennessä, ehdotuksen on perustuttava vakiintuneeseen uuteen eurooppalaiseen testisykliin (NECD). Ehdotukseen uudeksi hiilidioksidipäästöjen raja-arvoksi on sisällytettävä myös*

- uusien kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen elinkaariarvio, jonka tulokset otetaan huomioon raja-arvon arvioinnissa;*
- todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä (RDE) koskevat tiedot.*”

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 4 kohta – a alakohta (uusi)

Asetus (EU) N:o 510/2011

13 artikla – 4 a kohta (uusi)

a a) Lisätään kohta seuraavasti:

”4 a. Komissio tarkastelee mahdollisuutta korvata pakokaasuja korostava lähestymistapa, jossa mitataan vain polttoaineen tuotantoon ja käyttöön liittyvät päästöt, elinkaarta koskevalla lähestymistavalla, johon sisällytetään ajoneuvon elinkaaren kaikkien vaiheiden päästöt raaka-aineiden tuotannosta käytöstäpoistoon tai kierrätykseen asti.”

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 4 kohta – b alakohta – 2 luettelukohta

Asetus (EU) N:o 510/2011

13 artikla – 6 kohta – 3 alakohta

”Komissio mukauttaa liitteessä I vahvistettuja kaavoja delegoiduilla säädöksillä 15 artiklan mukaisesti ja 16 ja 17 artiklassa säädettyjä ehtoja noudattaen, jotta voidaan ottaa huomioon mahdolliset hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa käytettävään sääntömääräiseen testausmenettelyyn tehdyt muutokset, samalla kun varmistetaan, että erilaisia hyötyjä tarjoavien ajoneuvojen ja valmistajien vähennysvaatimukset ovat vanhassa ja uudessa testimenettelyssä tiukkuudeltaan vertailukelpoisia.”

”Sääntömääräisen testimenettelyn ja -syklin on edelleen oltava tavoitteen perusta asetuksen (EU) N:o 510/2011 liitteen I 1 kohdan c alakohdan, asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 liitteen III ja XIII mukaisesti. Uusi testimenettely ja -sykli on määriteltävä ja otettava käyttöön täysimääräisesti viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2018. Riittävien valvontatietojen on oltava käytettävissä siihen mennessä. Komissio harkitsee silloin mahdollisuutta asettaa uudet tavoitteet vuoden 2020 jälkeistä ajanjaksoa varten.”

Perustelu

Teollisuuden suunnitteluvarmuuden takaamiseksi sääntömääräinen testausmenettely on säilytettävä, kunnes uusi menettely on kehitetty valmiiksi ja pantu täytäntöön ja niin kauan kuin riittävästi tietoa on saatavilla. Vasta sen jälkeen olisi noudatettava uutta testimenetelmää.

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 5 kohta

Asetus (EU) N:o 510/2011

Liite I – 1 c kohta (uusi)

Komission teksti

‘c) vuodesta 2020:

Ohjeelliset hiilidioksidipäästöt = $147 + a \times (M - M_0)$,

jossa

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M₀ = **13 artiklan 2 kohdan** mukaisesti hyväksytty arvo

a = 0,096.’

Tarkistus

”c) vuodesta 2020:

Ohjeelliset hiilidioksidipäästöt = $147 + a \times (M - M_0)$,

jossa

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M₀ = **13 artiklan 5 kohdan** mukaisesti hyväksytty arvo

a = 0,096.”

Perustelu

Komission kirjoitusvirhe.

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä koskevat keinot
Viiteasiakirjat	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 11.9.2012
Lausunnon antanut valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ITRE 11.9.2012
Valiokuntien yhteistyö - ilmoitettu istunnossa (pvä)	17.1.2013
Valmistelija Nimitetty (pvä)	Markus Pieper 25.10.2012
Valiokuntakäsittely	23.1.2013 20.2.2013
Hyväksytty (pvä)	19.3.2013
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 36 -: 12 0: 1
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Adam Gierek, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hénin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	António Fernando Correia de Campos, Ioan Enciu, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Vladimír Remek
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta)	Oldřich Vlasák

28.3.2013

LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

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

Valmistelija: Eider Gardiazábal Rubial

LYHYET PERUSTELUT

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

Jotta vuodeksi 2020 pakettiautoille asetettu päästöjen tavoitetaso 147 g CO₂/km voidaan saavuttaa, polttoaineen vuosikulutusta on vähennettävä 17 prosentilla vuoden 2017 tavoitetasosta, joka on 175 g. Tämän odotetaan voimistavan tutkimusta ja innovointia autoteollisuuden alalla, edistävän vihreää kasvua ja työllisyyttä ja parantavan unionin teollisuuden kansainvälistä kilpailukykyä sekä vähentävän unionin riippuvuutta öljyntuonnista.

Vaikutustenarvioinnin yhteydessä tehdyn teknisen analyysin mukaan tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km saavuttamiseksi tarvittava teknologia on käytettävissä. Vaaditut vähennykset voidaan saavuttaa alhaisemmilla kustannuksilla kuin aikaisemmassa, ennen asetuksen (EU) N:o 510/2011 hyväksymistä tehdyssä analyysissä arvioitiin. Lisäksi uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen nykyisten keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ero tavoitetasoon on kaventunut.

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

i) Vuoden 2020 jälkeinen tavoite

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

Valmistelija ehdottaa vuodeksi 2025 tavoitetasoa, joka vaihtelee välillä 100–115 g CO₂/km. Komission olisi ehdotettava vuoden 2014 loppuun mennessä esitettävässä lainsäädäntöehdotuksessa täsmällistä tavoitetasoa odotetun markkinoilla tapahtuvan vähäpäästöisten tekniikkojen yleistymisen perusteella. Olisi pantava merkille, että Yhdysvalloissa vuoden 2025 tavoitetaso on jo asetettu.

ii) Tyyppihyväksynnän mukaisten ja todellisten päästöjen väliset eroavuudet (testisykli)

Pakettiautojen tyyppihyväksynnän mukaisten ja todellisten päästöjen välinen kasvava ero on tärkeä huolenaihe. Lähdeaineiston tarkastelun ja tyyppihyväksynnästä vastaavilta viranomaisilta sekä testauslaitoksilta saatujen tietojen perusteella on selvää, että joustomahdollisuuksia käytetään yhä enemmän uusien ajoneuvojen CO₂/km-päästöjen vähentämiseen. Pakettiautojen kohdalla arvioidaan, että joustojen käyttö on viime vuosikymmenellä johtanut siihen, että tyyppihyväksytyjen uusien autojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet noin 7 prosentilla (vaihteluvälillä 3,5–10,5 prosenttia), ja niiden osuus on vähintään yksi kolmasosa kaudella 2002–2010 saavutetuista vähennyksistä (12,5 g/km kokonaisvähennyksestä, joka on 35,5 g/km)¹.

Joustojen lisääntyneen käytön mahdollinen vaikutus on merkittävä muutenkin kuin sääntelyn kannalta. Sellaiset tyyppihyväksyntätesteissä saavutetut vähennykset, jotka eivät johdu ajoneuvojen teknologian kehityksestä, eivät vähennä polttoaineen kulutusta todellisessa ajossa. Tämä merkitsee sitä, että ajoneuvot eivät tuo loppukäyttäjille luvattuja vähennyksiä polttoainekustannuksissa, joten kuluttajille annetaan vääriä tietoja. Kuluttajien pettyminen todelliseen polttoainekulutukseen voi viime kädessä vähentää unionin CO₂-päästöjen vähentämispolitiikan saamaa kannatusta. Lisäksi se, että valmistajat käyttävät joustoja vaihtelevasti, voi johtaa vilpilliseen kilpailuun.

Valmistelija korostaa, että on tarkistettava asetusta (EY) N:o 715/2007², jotta voidaan varmistaa, että testimenetelmissä otetaan asianmukaisella tavalla huomioon tieliikenteessä

¹ Ks. komission teettämät tutkimukset:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf
http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf

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

ajamisesta todellisuudessa syntyvät päästöt. Esitetyillä tarkistuksilla puututaan tähän kysymykseen.

TARKISTUKSET

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

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi – muutossäädös Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

(2) On asianmukaista selventää, että tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km noudattamisen todentamiseksi hiilidioksidipäästöt olisi edelleen mitattava moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja kuljetusajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä hyödyntäen innovatiivista teknologiaa.

Tarkistus

(2) On asianmukaista selventää, että tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km noudattamisen todentamiseksi hiilidioksidipäästöt olisi edelleen mitattava moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja kuljetusajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä hyödyntäen innovatiivista teknologiaa. ***Komission teettämässä tutkimuksissa on kuitenkin käynyt ilmi, että kyseisessä asetuksessa säädetyt testimenetelmät hiilidioksidipäästöjen mittaamiseksi eivät ole estäneet valmistajia käyttämästä enenevässä määrin joustoa, ja että nämä ovat johtaneet väitettyihin hiilidioksidipäästöjen vähennyksiin, jotka eivät johdu teknologian kehityksestä ja joita ei voida saavuttaa todellisuudessa tieliikenteessä ajamisessa. Asetusta (EY) N:o 715/2007 olisi tämän vuoksi tarkasteltava uudelleen mahdollisimman pikaisesti vuoden 2014 loppuun mennessä, jotta voidaan varmistaa, että***

testimenettelyissä saadaan oikea kuva tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyvistä päästöistä.

Tarkistus 2

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

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 3

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

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi – muutossäädös Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 5

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

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 6

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

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

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 kappale

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

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

Perustelu

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

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi – muutossäädös Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(10) Asetuksessa säädetään, että komissio tekee vaikutustenarvioinnin tarkastellakseen uudelleen testimenettelyjä, jotta näissä otettaisiin riittävällä tavalla huomioon autojen hiilidioksidipäästöjen todellinen käyttäytyminen. Tämä työ etenee Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission puitteissa kehitettävän World Light Duty Test -menettelyn (***WLTP***) myötä, ***ja se olisi mahdollisimman pian valmistuttuaan sisällytettävä unionin lainsäädäntöön. Komission olisi harkittava, olisiko WLTP-menettelyä täydennettävä lisäsäännöksillä, kun se sisällytetään unionin lainsäädäntöön, jotta voidaan varmistaa, että testimenetelmissä otetaan asianmukaisella tavalla huomioon tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyvät päästöt.*** Tästä syystä asetuksen (EY) N:o 443/2009 liitteessä I säädetään vuotta 2020 koskevista päästörajoista, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 liitteen XII mukaisesti. Kun testimenettelyjä muutetaan, olisi liitteessä I vahvistetut rajat mukautettava sen varmistamiseksi, että valmistajien ja ajoneuvoluokkien normeja kiristetään vertailukelpoisella tavalla.

Tarkistus 9

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

Komission teksti

Tarkistus

(10 a) Energiensaannin turvaamiseen sekä ajoneuvojen valmistukseen ja hävittämiseen liittyvien kasvihuonekaasupäästöjen osuus nykyisessä tieliikenteen yleisessä hiilijalanjäljessä on merkittävä, ja on

todennäköistä, että niiden merkitys kasvaa huomattavasti tulevaisuudessa. Tästä syystä olisi toteutettava toimia valmistajien ohjaamiseksi käyttämään optimaalisia ratkaisuja, joissa otetaan huomioon erityisesti ne kasvihuonekaasupäästöt, jotka liittyvät ajoneuvoille toimitetun energian tuottamiseen, ja varmistetaan, että nämä päästöt eivät murena niitä hyötyjä, jotka liittyvät ajoneuvojen operatiivisen energiankäytön parantumiseen, johon tällä asetuksella pyritään. Tätä varten komission on syytä harkita sellaista sääntelyä koskevaa lähestymistapaa, jossa otetaan huomioon ajoneuvon energiansaannin turvaamiseen ja elinkaareen liittyvät kasvihuonekaasupäästöt, kun tätä asetusta tarkistetaan tulevaisuudessa vuoden 2020 jälkeiseksi ajaksi.

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi – muutossäädös

1 artikla – 1 a kohta (uusi)

Asetus (EY) N:o 510/2011

1 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

”Tässä asetuksessa vahvistetaan vuodesta 2025 alkaen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ohjeelliseksi tavoitetasoksi 100–115 g CO₂/km 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti.”

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi – muutossäädös

1 artikla – 2 kohta

Asetus (EY) N:o 510/2011

2 artikla – 4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi – muutossäädös

1 artikla – 2 a kohta (uusi)

Asetus (EY) N:o 510/2011

5 artikla

Komission teksti

Tarkistus

(2 a) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Superbonukset

Laskettaessa keskimääräisiä

hiilidioksidipäästöjä jokainen uusi kevyt

kuljetusajoneuvo, jonka

hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g CO₂/km, vastaa

– 3,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2014,

– 3,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2015,

– 2,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2016,

– 1,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2017,

– yhtä kevyttä kuljetusajoneuvoa
vuodesta 2018.”

Perustelu

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

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi – muutossäädös

1 artikla – 2 b kohta (uusi)

Asetus (EY) N:o 510/2011

8 artikla – 4 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

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

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

Tarkistus 14

Ehdotus asetukseksi – muutossäädös

1 artikla – 2 c kohta (uusi)

Asetus (EY) N:o 510/2011

8 artikla – 4 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Perustelu

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

Tarkistus 15

Ehdotus asetukseksi – muutossäädös

1 artikla – 4 kohta – a alakohta

Asetus (EY) N:o 510/2011

13 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

"Komissio tarkastelee 31 päivään joulukuuta 2014 mennessä uudelleen päästötavoitteet, keinot ja muut tämän asetuksen näkökohdat uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästötavoitteiden

*”Komissio tarkastelee 31 päivään joulukuuta 2015 mennessä **uuden World Light Duty Test -menettelyn (WLTP) perusteella** uudelleen päästötavoitteet, keinot ja muut tämän asetuksen näkökohdat uusien kevyiden*

asettamiseksi vuoden 2020 jälkeistä ajanjaksoa varten."

kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamiseksi vuoden 2020 jälkeistä ajanjaksoa varten, *jotta voidaan saavuttaa vuoteen 2025 mennessä ohjeellinen tavoite, joka vaihtelee välillä 100–115 g CO₂/km, ellei alhaisempi tavoite ole asianmukaisesti perusteltu siksi, että käytetään vähäpäästöisiä teknologioita ja nämä ovat saaneet jalansijaa markkinoilla.*

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

Tarkistus 16

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

Komission teksti

Tarkistus

Lisätään 13 artiklan 6 kohtaan 1 a alakohta seuraavasti:

"Jotta voidaan varmistaa, että todelliset toteutuneet päästöt otetaan asianmukaisesti huomioon ja että mitatut hiilidioksidiarvot ovat täysin vertailukelpoisia, komissio varmistaa asetuksen (EY) N:o 715/2007 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti, että ne testimenetelmän osatekijät, jotka vaikuttavat merkittävästi mitattuihin hiilidioksidipäästöihin, määritellään

tarkasti sen estämiseksi, että valmistajat käyttävät testisyklin tarjoamia joustomahdollisuuksia.”

Tarkistus 17

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

Komission teksti

Tarkistus

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

”Jotta voidaan todentaa, että tuotannossa olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt vastaavat tyyppihyväksynnän arvoja, on varmistettava, että ilmanvastusta ja vierintävastusta koskevat arvot on saatu ajoneuvosta, jonka tuotannon vaatimustenmukaisuutta ollaan todentamassa.”

Perustelu

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

Tarkistus 18

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

Lisätään 13 artiklaan 6 a kohta seuraavasti:

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

Perustelu

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

ASIAN KÄSITTELY

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

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä koskevat keinot		
Viiteasiakirjat	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)		
Annettu EP:lle (pvä)	11.7.2012		
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 11.9.2012		
Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	TRAN 11.9.2012
Valiokunnat, jotka eivät antaneet lausuntoa Päätös tehty (pvä)	IMCO 18.9.2012		
Valiokuntien yhteistyö Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ITRE 17.1.2013		
Esittelijä(t) Nimitetty (pvä)	Holger Krahmer 8.10.2012		
Valiokuntakäsittely	18.2.2013	24.4.2013	
Hyväksytty (pvä)	7.5.2013		
Lopullisen äänestyksen tulos	+: –: 0:	53 4 1	
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Franco Bonanini, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Klauß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Richard Seiber, Bogusław Sonik, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Julie Girling, Rebecca Harms, Miroslav Mikolášik, Alojz Peterle, Britta Reimers, Michèle Rivasi, Rebecca Taylor, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Andrea Zanoni		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta)	Jens Nilsson		
Jätetty käsiteltäväksi (pvä)	13.5.2013		