



25.10.2018

*****I**
MIETINTÖ

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi
hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

Esittelijä: Bas Eickhout

Menettelyjen symbolit

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

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

Tarkistukset säädösesitykseen

Palstoina esitettävät parlamentin tarkistukset

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

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

Konsolidoituna tekstinä esitettävät parlamentin tarkistukset

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

SISÄLTÖ

| | Sivu |
|---|-------------|
| LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI 5 | |
| PERUSTELUT..... | 45 |
| LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO..... | 47 |
| ASIAN KÄSITTELY ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA..... | 72 |
| LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA | 73 |

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

**ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi
hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))**

(Tavallinen lainsäätämisympäristö: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2018)0284),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 192 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C8-0197/2018),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 17. lokakuuta 2018 antaman lausunnon¹,
 - on kuullut alueiden komiteaa,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,
 - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön ja liikenne- ja matkailuvaliokunnan lausunnon (A8-0354/2018),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(1) ***Vähäpäästöistä liikkuvuutta***

(1) ***Jotta unioni voisi täyttää***

¹ Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

koskevassa eurooppalaisessa strategiassa asetetaan selkeä tavoite: tämän vuosisadan puoleenväliin mennessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen on oltava vähintään 60 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990 ja vakaalla uralla kohti nollatasoa. Terveyttämme vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä on niin ikään vähennettävä jyrkästi ilman viivettä.

sitoumuksensa, jotka se antoi YK:n ilmastopöytäkirjan osapuolten 21. konferenssissa, liikenteen alalla on irrottauduttava hiilestä nopeammin ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöissä on määrätietoisesti pyrittävä päästöjen nollatasoon vuoteen 2050 mennessä. Ympäristöä ja terveyttämme vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä, jotka johtavat vuosittain yli 400 000 unionin kansalaisen ennenaikaiseen kuolemaan, on niin ikään vähennettävä jyrkästi ilman viivettä. Perinteisten polttomoottoreiden hiilidioksidipäästöjä on siten tarpeen vähentää edelleen vuoden 2020 jälkeen ja ottaa käyttöön päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja, jotka on tarpeen kehittää, valmistaa ja saattaa markkinoille niin, että niiden osuus unionin markkinoilla kasvaa merkittäväksi vuoteen 2030 mennessä.

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(1 a) Päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönoton pitäisi auttaa ratkaisemaan kaupunkiliikenteen suuria ongelmia. Se, että valmistajat edistävät tällaisten ajoneuvojen käyttöä, on ratkaisevaa tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisen kannalta mutta myös kaupunkien ja kaupunkialueiden ilman epäpuhtauksien tehokkaan vähentämisen ja korkean melutason torjumisen kannalta.

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

(2) Vähäpäästöisen liikkuvuuden strategian jatkoksi komissio hyväksyi touko-¹⁹ ja marraskuussa 2017²⁰ kaksi liikkuvuuspakettia. Näissä paketeissa esitettiin myönteinen toimintaohjelma, jolla toteutetaan vähäpäästöisen liikkuvuuden strategiaa ja varmistetaan sujuva siirtyminen kohti kaikkien käytettävissä olevaa *puhdasta*, kilpailukykyistä ja verkotettua liikennettä ja liikkuvuutta.

¹⁹ Eurooppa liikkeellä: Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla (COM(2017) 283 final).

²⁰ Vähäpäästöisen liikkuvuuden toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuutta ja työntekijöitä (COM(2017) 675 final).

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(3) Tämä asetus on osa kolmatta Eurooppa liikkeellä -pakettia, jolla toteutetaan syyskuussa 2017 esitettyä uutta teollisuuspoliittista strategiaa²¹. Tarkoituksena on saattaa päätökseen prosessi, jonka ansiosta Eurooppa voi saada täyden hyödyn liikkuvuuden nykyaikaistamisesta ja hiilestä irtautumisesta. Paketin tavoitteena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja esteettömämpää, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvatumppia ja **liikkuvuusjärjestelmästä puhtaampi ja**

Tarkistus

(2) Vähäpäästöisen liikkuvuuden strategian jatkoksi komissio hyväksyi touko-¹⁹ ja marraskuussa 2017²⁰ kaksi liikkuvuuspakettia. Näissä paketeissa esitettiin myönteinen toimintaohjelma, jolla toteutetaan vähäpäästöisen liikkuvuuden strategiaa ja varmistetaan sujuva siirtyminen kohti kaikkien käytettävissä olevaa *päästötöntä*, kilpailukykyistä ja verkotettua liikennettä ja liikkuvuutta.

¹⁹ Eurooppa liikkeellä: Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla (COM(2017) 283 final).

²⁰ Vähäpäästöisen liikkuvuuden toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuutta ja työntekijöitä (COM(2017) 675 final).

Tarkistus

(3) Tämä asetus on osa kolmatta Eurooppa liikkeellä -pakettia, jolla toteutetaan syyskuussa 2017 esitettyä uutta teollisuuspoliittista strategiaa²¹. Tarkoituksena on saattaa päätökseen prosessi, jonka ansiosta Eurooppa voi saada täyden hyödyn liikkuvuuden nykyaikaistamisesta ja hiilestä irtautumisesta. Paketin tavoitteena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja esteettömämpää, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvatumppia, ja **pyrkii liikkuvuuden alalla**

paremmin varustautunut välttämättömään tehtävään eli ilmastonmuutoksen torjumiseen. Tämä edellyttää unionin, jäsenvaltioiden ja sidosryhmien täyttää sitoutumista muun muassa hiilidioksidipäästöjen ja ilmansaasteiden vähentämiseen.

määrätietoisesti päästöjen nollassoon vuosisadan puoleenväliin mennessä ja täysin Pariisin sopimuksen mukaisesti. Tasapainon löytäminen hiilidioksidipäästöjen ja ilmansaasteiden vähentämisen, unionin autoteollisuuden innovoinnin lisäämisen ja unionin kilpailukyvyyn vahvistamisen välillä edellyttää unionin, jäsenvaltioiden ja sidosryhmien täyttää sitoutumista.

²¹ Investoimme älykkääseen, innovatiiviseen ja kestäväan teollisuuteen – Uudistettu EU:n teollisuuspoliittinen strategia (COM(2017) 479 final).

²¹ Investoimme älykkääseen, innovatiiviseen ja kestäväan teollisuuteen – Uudistettu EU:n teollisuuspoliittinen strategia (COM(2017) 479 final).

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Tässä asetuksessa – yhdessä *henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille asetettujen päästönormien*²² kanssa – luodaan selkeä väylä tieliikennealan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja edistetään sitovaa tavoitetta vähentää EU:n kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään **40** prosenttia verrattuna vuoden 1990 tasoihin, *kuten vahvistettiin 23–24 päivänä lokakuuta 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä ja hyväksyttiin Pariisin sopimuksen mukaisena unionin suunniteltuna kansallisesti määriteltävänä panoksena 6 päivänä maaliskuuta 2015 pidetyssä ympäristöneuvoston kokouksessa.*

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) .../... päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa

Tarkistus

(4) Tässä asetuksessa – yhdessä *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) .../...*²² kanssa – luodaan selkeä väylä tieliikennealan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja edistetään sitovaa tavoitetta vähentää EU:n kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään **55** prosenttia verrattuna vuoden 1990 tasoihin, *mikä on Pariisin sopimuksen mukainen vaatimus.*

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) .../... päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa

kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (EUVL L, ..., s. ...).

kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (EUVL L, ..., s. ...).

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 a) Vuosille 2025 ja 2030 olisi siksi asetettava unionin laajuiset uuden raskaan hyötyajoneuvokaluston hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet siten, että otetaan huomioon ajoneuvokaluston uusiutumisaika sekä se, että tieliikenteen on osaltaan edistettävä unionin vuotta 2030 ja sen jälkeistä aikaa koskevia ilmasto- ja energiatavoitteita. Tällainen asteittainen lähestymistapa antaa myös teollisuudelle selkeän ja varhaisen signaalin olla viivyttämättä energiatehokkaiden teknologioiden sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa markkinoilla.

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(5) Lokakuussa 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä vahvistettiin, että kasvihuonekaasupäästöjä vähennettäisiin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna sellaisilla aloilla, jotka eivät ole osa unionin päästökauppajärjestelmää. Tieliikenteen osuus **näiden alojen päästöistä on huomattava**, ja päästöt ovat **tällä alalla tuntuvasti vuoden 1990 tasojen yläpuolella**. Jos tieliikenteen päästöt yhä kasvavat, se heikentää muilla aloilla ilmastonmuutoksen torjumiseksi

(5) Lokakuussa 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä vahvistettiin, että kasvihuonekaasupäästöjä vähennettäisiin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna sellaisilla aloilla, jotka eivät ole osa unionin päästökauppajärjestelmää. Tieliikenteen osuus **unionin kasvihuonekaasupäästöistä oli 25 prosenttia vuonna 2016**, ja päästöt **lisääntyivät kolmatta vuotta peräkkäin ja ovat edelleen huomattavasti vuoden 1990 tasoa korkeammat**. Jos tieliikenteen

toteutettuja päästövähennyksiä.

päästöt yhä kasvavat, se heikentää muilla aloilla ilmastonmuutoksen torjumiseksi toteutettuja päästövähennyksiä.

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 8 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(8 a) Kun otetaan huomioon raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osuuden noin 9 prosentin kasvua koskeva arvio ja se, ettei vaatimuksia raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tällä hetkellä ole, on tarpeen toteuttaa erityisiä toimenpiteitä tässä ajoneuvoluokassa.

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(9) Jotta voidaan täysin hyödyntää energiatehokkuuden parantamismahdollisuudet ja varmistaa, että maantiekuljetusala kokonaisuudessaan edistää sovittuja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä, on aiheellista täydentää jo olemassa olevia, uusille henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille vahvistettuja hiilidioksidipäästönormeja asettamalla hiilidioksidipäästönormit uusille raskaille hyötyajoneuvoille. Kyseiset normit ovat innovaatiot liikkeelle paneva voima, jolla vahvistetaan osaltaan unionin valmistajien ja tavarantoimittajien teknologista johtoasemaa polttoainetehokkaan teknologian innovoinnissa.

(9) Jotta voidaan täysin hyödyntää energiatehokkuuden parantamismahdollisuudet ja varmistaa, että maantiekuljetusala kokonaisuudessaan edistää sovittuja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä, on aiheellista täydentää jo olemassa olevia, uusille henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille vahvistettuja hiilidioksidipäästönormeja asettamalla hiilidioksidipäästönormit uusille raskaille hyötyajoneuvoille. Kyseiset normit ovat innovaatiot liikkeelle paneva voima, jolla vahvistetaan osaltaan unionin valmistajien ja tavarantoimittajien teknologista johtoasemaa polttoainetehokkaan teknologian innovoinnissa ***ja turvataan korkea osaamista edellyttävät työpaikat pitkällä aikavälillä.***

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

(10) Kun otetaan huomioon ilmastonmuutoksen luonne valtioiden rajat ylittävänä ongelmana **ja** tarve varmistaa hyvin toimivat sisämarkkinat sekä tieliikenteen palvelujen että raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, on aiheellista vahvistaa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit unionin tasolla. Normit olisi suunniteltava siten, että niillä ei rajoiteta kilpailulainsäädännön soveltamista.

Tarkistus

(10) Kun otetaan huomioon ilmastonmuutoksen luonne valtioiden rajat ylittävänä ongelmana, tarve varmistaa hyvin toimivat sisämarkkinat sekä tieliikenteen palvelujen että raskaiden hyötyajoneuvojen osalta **ja tarve välttää markkinoiden pirstoutumista**, on aiheellista vahvistaa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit unionin tasolla. Normit olisi suunniteltava siten, että niillä ei rajoiteta kilpailulainsäädännön soveltamista.

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(11 a) Kuorma-autot voisivat olla jopa 18 prosenttia polttoainetehokkaampia ja liikenteenharjoittajat voisivat säästää vuosittain 5 700 euroa käyttämällä jo saatavilla olevaa teknologiaa. Vain 15 prosenttia uusista kuorma-autoista on varustettu tällaisella teknologialla pääasiassa sen vuoksi, että valmistajat myyvät valtaosan siitä vain kalliina lisävarusteina.

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(12 a) Sosiaalisesti hyväksyttävä ja oikeudenmukainen siirtymä

päästöttömään liikkuvuuteen vuosisadan puoliväliin mennessä edellyttää autoteollisuuden koko arvoketjussa muutoksia, joissa otetaan huomioon kansalaiset ja kaikkien jäsenvaltioiden alueet, joihin vaikutukset voisivat olla kielteisiä. On tärkeää ottaa huomioon siirtymän sosiaaliset vaikutukset ja puuttua työpaikkoihin kohdistuviin vaikutuksiin ennakoivasti. Sen vuoksi on ensiarvoisen tärkeää, että nykyisiin toimiin liitetään myös kielteisistä vaikutuksista kärsivissä yhteisöissä ja niistä kärsivillä alueilla toteutettavia työntekijöiden osaamisen uudistamista ja kehittämistä ja uudelleensijoittamista koskevia kohdennettuja unionin, kansallisen ja aluetason ohjelmia sekä koulutus- ja työnhakualoitteita tiiviissä vuoropuhelussa työmarkkinaosapuolten ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

Tarkistus 13

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 b kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 14

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 c kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(12 c) Vähäpäästöisen liikkuvuuden strategiassa painotetaan, että on tärkeää

varmistaa, että sähköajoneuvoja varten tarkoitettu sähkö saadaan kestävästä energianlähteistä, ja että mahdollisimman pian käynnistetään seuraavan sukupolven akkuja koskeva pitkän aikavälin aloite unionin tasolla. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi on tarpeen suunnata yhä enemmän rahoitusta teknologiseen tutkimukseen, joka koskee sähköautojen akkujen tuotantoa, käsittelyä ja hävittämistä, jotta niistä tulisi entistä ympäristöystävällisempiä.

Tarkistus 15

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 d kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(12 d) Useimmat unionin tavaraliikenteen harjoittajat ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, joilla on rajalliset mahdollisuudet saada rahoitusta. Tämän vuoksi tulevien ratkaisujen on oltava kustannustehokkaita ja tasapainoisia. On tärkeää, että käytössä on vahva kannustinrakenne, jolla tuetaan entistä polttoainetehokkaampien ajoneuvojen käyttöönottoa, sekä unionin rahoitusmekanismeja.

Tarkistus 16

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(13) Kun otetaan huomioon innovaatiot **ja** uusien raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainetehokkuutta parantavan teknologian soveltaminen, sekä VECTO-välinettä että asetusta (EU) 2017/2400 on tarpeen päivittää jatkuvasti ja hyvissä ajoin.

(13) Kun otetaan huomioon innovaatiot, uusien raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainetehokkuutta parantavan teknologian soveltaminen **ja asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen todellinen ajonaikainen edustavuus**, sekä VECTO-välinettä että asetusta (EU) 2017/2400 on

tarpeen päivittää jatkuvasti ja hyvissä ajoin, *ja tätä varten on varattava riittävät määrärahat. Liikenteen hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää huomattavasti uuden teknologian avulla, joten vuoden 2022 uudelleentarkastelussa olisi otettava täysin huomioon VECTO-simulointivälineen kehitys.*

Tarkistus 17

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

(14) Asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjä hiilidioksidipäästötietoja on seurattava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/...²⁵ mukaisesti. Näiden tietojen pohjalta olisi määritettävä vähennystavoitteet, jotka unionin kaikkein suurimmat päästöt tuottavien neljän raskaiden ajoneuvojen ryhmän on saavutettava, sekä kunkin valmistajan keskimääräiset päästöt tietyinä kalenterivuotena.

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/... uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista (EUVL L...,...,...).

Tarkistus

(14) Asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjä hiilidioksidipäästötietoja on seurattava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/**956**²⁵ mukaisesti. Näiden tietojen pohjalta olisi määritettävä vähennystavoitteet, jotka unionin kaikkein suurimmat päästöt tuottavien neljän raskaiden ajoneuvojen ryhmän on saavutettava, sekä kunkin valmistajan keskimääräiset päästöt tietyinä kalenterivuotena.

(Vastaava muutos tehdään kaikkialle tekstiin. Jos tarkistus hyväksytään, koko tekstiin on tehtävä teknisiä muutoksia.)

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/**956**, **annettu 28. kesäkuuta 2018**, uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista (EUVL L **173**, **9.7.2018**, s. **1**).

Tarkistus 18

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

(15) Vuodeksi 2025 olisi asetettava suhteellinen vähennystavoite, joka perustuu kyseisten raskaiden hyötyajoneuvojen vuoden 2019 keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin, mikä vastaa helposti saatavilla olevan kustannustehokkaan teknologian käyttöä tavanomaisissa ajoneuvoissa. ***Vuoden 2030 tavoitetta olisi pidettävä suuntaantavana, ja lopullinen tavoite olisi määritettävä vuonna 2022 tehtävän uudelleentarkastelun perusteella, koska sellaisen edistyneemmän teknologian käyttöönottoon, joka ei vielä ole saatavilla, liittyy enemmän epävarmuustekijöitä.***

Tarkistus

(15) Vuodeksi 2025 olisi asetettava suhteellinen vähennystavoite, joka perustuu kyseisten raskaiden hyötyajoneuvojen vuoden 2019 keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin, mikä vastaa helposti saatavilla olevan kustannustehokkaan teknologian käyttöä tavanomaisissa ajoneuvoissa. ***Myös vuodeksi 2030 olisi asetettava vähennystavoite, joka perustuu vuonna 2022 tehtävään uudelleentarkasteluun, jossa ei pitäisi alentaa tämän asetuksen tavoitetasoa, ottaen samalla huomioon, että sellaisen edistyneemmän teknologian käyttöönottoon, joka ei vielä ole saatavilla, liittyy enemmän epävarmuustekijöitä.***

Tarkistus 19

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(16) ***Nesteytetty maakaasu (LNG) on käytettävissä dieselin vaihtoehtona raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineena. Nykyisen ja tulevan innovatiivisemmän LNG-pohjaisen teknologian käyttöönotto edistää osaltaan hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttamista lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, sillä LNG-teknologian käyttö tuottaa dieselajoneuvoja pienemmät hiilidioksidipäästöt. Nesteytettyä maakaasua käyttävien ajoneuvojen päästövähennyspotentiaali näkyy jo täysimääräisesti VECTO-järjestelmässä. Lisäksi nykyisellä LNG-teknologialla varmistetaan vähäiset ilmansaastepäästöt,***

Tarkistus

(16) ***Tehokasta, teknologian kannalta neutraalia ja riittävää tankkaus- ja latausinfrastruktuuria on otettava tässä asetuksessa asetettujen tavoitteiden mukaisesti*** lisää käyttöön osana vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kansallisia toimintakehyksiä.

kuten typen oksidien päästöt ja hiukkaspäästöt. Lisäksi tankkausinfrastruktuurin riittävä vähimmäismäärä on jo olemassa ja sitä otetaan lisää käyttöön osana vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kansallisia toimintakehyksiä.

Perustelu

Investointivarmuus on taattava sekä infrastruktuurin toimittajien että teknologian kannalta neutraalin infrastruktuurin riittävän käyttöönoton näkökulmasta, jotta tämän asetuksen tavoitteet on mahdollista saavuttaa.

Tarkistus 20

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

Komission teksti

Tarkistus

(17 a) Komission olisi yksilöitävä työajoneuvojen ja luokkien M2 ja M3 ajoneuvojen osalta mahdollisimman pian tekniset perusteet ajoneuvon ammatillisen tarkoituksen ja tämän asetuksen kattamien linja-autojen määrittelemistä varten.

Tarkistus 21

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

Komission teksti

Tarkistus

(17 b) Vuoden 2019 perustasoa varten olisi kehitettävä validointimekanismi, jotta voidaan taata tämän asetuksen tarkoituksenmukaisuus ja hyödyt.

Tarkistus 22

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 20 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(20 a) Sidossuhteessa olevien valmistajien olisi voitava muodostaa yhteenliittymiä avoimelta ja syrjimättömältä pojalta, jotta voidaan lisätä joustavuutta päästöttömien raskaiden ajoneuvojen kehittämiseen liittyvässä kannustinjärjestelmässä. Yhteenliittymän muodostamista koskevan sopimuksen kesto saisi olla enintään viisi vuotta, mutta se olisi voitava uusina. Komissiolla olisi oltava valtuudet vahvistaa sidossuhteessa olevia valmistajia koskevat yksityiskohtaiset säännöt ja edellytykset, joiden mukaisesti ne muodostavat yhteenliittymän avoimelta ja syrjimättömältä pohjalta unionin kilpailulainsäädännön mukaisesti.

Tarkistus 23

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 21 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(21) Toisin kuin henkilö- ja pakettiautoja, päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita ajoneuvoja ei ole vielä saatavilla markkinoilla, linja-autoja lukuun ottamatta. Siksi käyttöön olisi otettava erityinen superbonusten muodossa oleva mekanismi, jolla helpotetaan sujuvaa siirtymistä kohti päästötöntä liikkuvuutta. Tämä tarjoaa kannustimia päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden ajoneuvojen kehittämiseen ja käyttöönottoon unionin markkinoilla, mikä täydentäisi kysyntäpuolen välineitä, kuten puhtaita ajoneuvoja koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/33/EY²⁶.

(21) Vuosia 2025 ja 2030 varten olisi vahvistettava valmistajan raskaan hyötyajoneuvokaluston päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuudelle vertailuarvo, jotta voidaan varmistaa sujuva siirtyminen kohti päästötöntä liikkuvuutta ja tarjota kannustimia päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden ajoneuvojen kehittämiseen ja käyttöönottoon unionin markkinoilla, mikä täydentäisi kysyntäpuolen välineitä, kuten puhtaita ajoneuvoja koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/33/EY²⁶.

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU [COM(2017) 653 final] (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU [COM(2017) 653 final] (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

Tarkistus 24

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 21 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(21 a) Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen vähimmäisosuus olisi suunniteltava siten, että voidaan taata investointien varmuus latausinfrastruktuurin tarjoajille ja valmistajille, jotta voidaan edistää päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen nopeaa käyttöönottoa unionin markkinoilla ja sallia samalla valmistajille tietty joustavuus päättää investointisuunnitelmastaan. Olisi luotava mekanismi, jolla kannustetaan valmistajia saattamaan päästöttömät ja vähäpäästoiset ajoneuvot mahdollisimman pian unionin markkinoille.

Tarkistus 25

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 22 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(22) Näin ollen valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa olisi kaikki päästöttömät ja vähäpäästoiset raskaat ajoneuvot otettava huomioon moninkertaisina. Kannustimien tason olisi vaihdeltava ajoneuvon todellisten

(22) Valmistajan keskimääräisen hiilidioksidipäästötavoitteen laskennassa olisi otettava huomioon, miten se on suoriutunut verrattuna päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevaan vuosien 2025 ja 2030 vertailuarvoon.

hiilidioksidipäästöjen mukaisesti. Jotta ympäristötavoitteita ei heikennettäisi, kannustimiin perustuville säästöille olisi asetettava enimmäismäärä.

Tällaisten ajoneuvojen kehittämisen ja käyttöönoton kannustamiseksi siten, että samalla vältetään ympäristötavoitteiden ja perinteisten polttomoottoreiden tehokkuuden heikentyminen, kannustimiin perustuville mukautuksille olisi asetettava enimmäismäärä.

Tarkistus 26

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 24 kappale

Komission teksti

(24) Päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönottoon liittyvää kannustinjärjestelmää suunniteltaessa siihen olisi sisällytettävä myös pienemmät kuorma-autot ja *linja-autot*, joihin ei sovelleta tämän asetuksen mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita. Myös näillä ajoneuvoilla on suuri merkitys puututtaessa kaupunkien ilmansaasteongelmiin. *Olisi kuitenkin huomattava, että päästöttömiä linja-autoja on jo markkinoilla ja niille on luotu kannustimia kysyntäpuolen toimenpiteillä, kuten julkisilla hankinnoilla. Sen varmistamiseksi, että erityyppisten ajoneuvojen kannustimet ovat keskenään tasapainossa, myös päästöttömiin pienempiin kuorma- ja linja-autoihin sovellettaviin kannustimiin perustuville säästöille olisi asetettava enimmäismäärä.*

Tarkistus

(24) Päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönottoon liittyvää kannustinjärjestelmää suunniteltaessa siihen olisi sisällytettävä myös pienemmät kuorma-autot ja *muut raskaiden hyötyajoneuvojen luokat*, joihin ei vielä sovelleta tämän asetuksen mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita. Myös näillä ajoneuvoilla on suuri merkitys puututtaessa kaupunkien ilmansaasteongelmiin.

Tarkistus 27

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 24 a kappale (uusi)

Komission teksti

(24 a) Päästöttömiä linja-autoja on jo saatavana markkinoilla ja niitä edistetään kysyntäpuolen toimenpiteillä, kuten julkisilla hankinnoilla. Siksi on

Tarkistus

asianmukaista asettaa päästöttömiä kaupunkiliikenteen linja-autoja koska sitova 50 prosentin tavoiteosuus vuodelle 2025 ja 75 prosentin tavoiteosuus vuodelle 2030 valmistajien uusista kaupunkiliikenteen linja-autoista, jotta voidaan taata näiden ajoneuvojen riittävä tarjonta unionin markkinoilla.

Tarkistus 28

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 29 kappale

Komission teksti

(29) Komission olisi voitava määrätä liikapäästömaksun muodossa olevia taloudellisia seuraamuksia, jos päästöhyvitykset ja -velat huomioon ottaen valmistajalla todetaan olevan päästöylityksiä. Jotta valmistajilla olisi riittävä kannustin toteuttaa raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vähentäviä toimenpiteitä, **liikapäästömaksun olisi oltava** suurempi kuin tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavan teknologian keskimääräiset rajakustannukset. **Liikapäästömaksuja** olisi pidettävä unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina. Maksujen perintämenettely olisi määritettävä täytäntöönpanosäädöksellä, **asetuksen** (EY) N:o 443/2009 mukaisesti hyväksytty menettely huomioon ottaen.

Tarkistus

(29) Komission olisi voitava määrätä liikapäästömaksun muodossa olevia taloudellisia seuraamuksia, jos päästöhyvitykset ja -velat huomioon ottaen valmistajalla todetaan olevan päästöylityksiä. Jotta valmistajilla olisi riittävä kannustin toteuttaa raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vähentäviä toimenpiteitä, **on tärkeää, että liikapäästömaksu on aina** suurempi kuin tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavan teknologian keskimääräiset rajakustannukset. **Liikapäästömaksuista kertyviä määriä** olisi pidettävä unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina. **Näitä määriä olisi käytettävä tukemaan – tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa – autoteollisuuden siirtymistä päästöttömään liikkuvuuteen ja innovatiivisia ratkaisuja, joilla kannustetaan ottamaan nopeasti käyttöön päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja.** Maksujen perintämenettely olisi määritettävä täytäntöönpanosäädöksellä, **Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen** (EY) N:o 443/2009^{1 a} mukaisesti hyväksytty menettely huomioon ottaen.

^{1 a} Euroopan parlamentin ja neuvoston asetetus (EY) N:o 443/2009, annettu 23

päivänä huhtikuuta 2009, päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1).

Tarkistus 29

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 30 kappale

Komission teksti

(30) Tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön tehokas valvontamekanismi, jolla velvollisuuksien noudattamista valvotaan. Valmistajien velvollisuus toimittaa tarkat tiedot asetuksen (EU) 2018/... mukaisesti [*seuranta ja raportointi, raskaat hyötyajoneuvot*] ja hallinnolliset sakot, joita voidaan määrätä, jos velvollisuutta ei noudateta, edistävät osaltaan sen varmistamista, että tämän asetuksen mukaisten velvollisuuksien noudattamisen arvioinnissa käytettävät tiedot ovat luotettavia.

Tarkistus

(30) Tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön tehokas valvontamekanismi, jolla velvollisuuksien noudattamista valvotaan. Valmistajien velvollisuus toimittaa tarkat tiedot asetuksen (EU) 2018/**956** mukaisesti ja hallinnolliset sakot, joita voidaan määrätä, jos velvollisuutta ei noudateta, edistävät osaltaan sen varmistamista, että tämän asetuksen mukaisten velvollisuuksien noudattamisen arvioinnissa käytettävät tiedot ovat luotettavia. ***On kuluttajien ja suuren yleisön edun mukaista tietää, mitkä valmistajat noudattavat tai eivät noudata uusia päästönormeja.***

Tarkistus 30

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 31 kappale

Komission teksti

(31) Tämän asetuksen mukaisten hiilidioksidipäästöjen saavuttamisen kannalta on olennaisen tärkeää, että käytössä olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat niiden arvojen mukaisia, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden nojalla. Sen vuoksi komission olisi voitava ottaa

Tarkistus

(31) Tämän asetuksen mukaisten hiilidioksidipäästöjen saavuttamisen kannalta on olennaisen tärkeää, että käytössä ***ja liikenteessä*** olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat niiden arvojen mukaisia, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden nojalla. Sen vuoksi komission olisi voitava ottaa

huomioon valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa mahdolliset järjestelmälliset vaatimustenvastaisuudet, jotka tyyppihyväksyntäviranomainen on havainnut käytössä olevien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä.

huomioon valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa mahdolliset järjestelmälliset vaatimustenvastaisuudet, jotka tyyppihyväksyntäviranomainen on havainnut käytössä *ja liikenteessä* olevien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä. ***Lisäksi olisi otettava käyttöön käytössä ja tiellä olevien ajoneuvojen riippumaton testaus, josta huolehtii kolmas osapuoli.***

Tarkistus 31

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 33 kappale

Komission teksti

(33) Tässä asetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden vaikuttavuus riippuu paljolti hiilidioksidipäästöjen määrittämisessä käytettävien menetelmien edustavuudesta. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) antaman kevyitä hyötyajoneuvoja koskevan lausunnon²⁷ mukaisesti myös raskaiden hyötyajoneuvojen osalta on aiheellista ottaa käyttöön järjestelmä, jonka avulla arvioidaan asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen todellinen ajonaikainen edustavuus. Komissiolla olisi oltava valtuudet varmistaa tällaisten tietojen julkinen saatavuus ja tarvittaessa kehittää menetelmät, joita tarvitaan tällaisten arviointien edellyttämien tietojen kartoittamiseen ja keruuseen.

Tarkistus

(33) Tässä asetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien tavoitteiden vaikuttavuus riippuu paljolti hiilidioksidipäästöjen määrittämisessä käytettävien menetelmien edustavuudesta. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) antaman kevyitä hyötyajoneuvoja koskevan lausunnon²⁷ mukaisesti myös raskaiden hyötyajoneuvojen osalta on aiheellista ottaa käyttöön järjestelmä, jonka avulla arvioidaan asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen todellinen ajonaikainen edustavuus. Komissiolla olisi oltava valtuudet varmistaa tällaisten tietojen julkinen saatavuus ja tarvittaessa kehittää menetelmät, joita tarvitaan tällaisten arviointien edellyttämien tietojen kartoittamiseen ja keruuseen. ***Jos todellisten päästöjen ja asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjen päästöjen välillä havaitaan merkittävä ero, komissiolla olisi oltava valtuudet mukauttaa vastaavasti valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä ja tarvittaessa vuoden 2019 CO₂-vertailupäästöjä, joita käytetään tämän asetuksen mukaisten velvollisuuksien***

noudattamiseksi.

²⁷ Tieteellisten neuvonantajien korkean tason ryhmä, tieteellinen lausunto 1/2016 ”Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing”.

²⁷ Tieteellisten neuvonantajien korkean tason ryhmä, tieteellinen lausunto 1/2016 ”Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing”.

Tarkistus 32

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 34 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(34 a) Komission olisi vuoden 2022 kertomuksessaan arvioitava myös mahdollisuutta kehittää menetelmä kaikkien raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren CO₂-päästöjen määrittämiseksi. Tämän arvioinnin perusteella komission olisi tarvittaessa ehdotettava valmistajia koskevien ilmoitusvelvollisuuksien vahvistamista ja tätä raportointia varten tarvittavien sääntöjen ja menettelyjen määrittämistä.

Tarkistus 33

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 36 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(36) *Tämän* asetuksen 8 artiklan 3 kohtaan, 9 artiklan 3 kohtaan, 11 artiklan 3 kohtaan ja 12 artiklan 2 kohtaan *liittyvää* täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²⁸ mukaisesti.

(36) *Jotta voidaan varmistaa tämän* asetuksen yhdenmukainen *täytäntöönpano, komissiolle olisi sürrettävä täytäntöönpanovaltaa, joka koskee liikapäästömaksujen keräämiskeinojen määrittämistä, yksityiskohtaisten sääntöjen antamista käytössä olevien raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöjen poikkeamista ilmoittamista koskevista menettelyistä, tietojen julkaisemista, yksityiskohtaisten sääntöjen hyväksymistä*

menettelyistä, joilla ilmoitetaan polttoaineenkulutusmittareista peräisin olevat tiedot ja menetelmän käyttöönottamista ajoneuvojen alaryhmän yhden tai useamman edustavan ajoneuvon määrittelemiseksi. Tätä täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²⁸ mukaisesti.

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

Tarkistus 34

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 37 kappale

Komission teksti

(37) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi *tai* täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä *valta hyväksyä säädöksiä* Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti *12 artiklan 2 kohdan mukaisten hiilidioksidin vertailuarvojen mukauttamiseksi* ja liitteiden I ja II *muuttamiseksi* tiettyjen teknisten parametrien osalta, mukaan lukien käyttöprofiilien, hyötykuormien ja vuotuisten ajokilometrien painotukset sekä hyötykuorman mukautuskertoimet. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa²⁹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen

Tarkistus

(37) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi *ja* täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti *valta hyväksyä säädöksiä, jotka koskevat ajoneuvon ammatillista tarkoitusta ja kaupunkiliikenteen linja-autojen määrittelyä koskevien teknisten perusteiden määrittämistä, sellaisten yksityiskohtaisten sääntöjen ja edellytysten määrittämistä, joiden avulla sidossuhteessa olevat valmistajat voivat muodostaa yhteenliittymiä, vuotuisen testausohjelman laatimista komponenttien, yksikköjen ja järjestelmien edustavaa otosta varten, CO₂-vertailupäästöjen mukauttamista, ajoneuvojen käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden testaamisen käyttöönottamista sekä* liitteiden I ja II *muuttamista* tiettyjen teknisten parametrien osalta, mukaan lukien

delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

käyttöprofiilien, hyötykuormien ja vuotuisten ajokilometrien painotukset sekä hyötykuorman mukautuskertoimet. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa²⁹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

²⁹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

²⁹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

Tarkistus 35

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Jotta edistetään unionin tavoitetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 30 prosenttia alle vuoden 2005 tason asetuksen (EU) N:o 2018/... [taakanjakoasetus] 2 artiklan kattamilla aloilla vuoteen 2030 mennessä, edistetään Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista ja varmistetaan sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta, tässä asetuksessa asetetaan uusille raskaille hyötyajoneuvoille **hiilidioksidipäästönormit**, joiden avulla unionin uuden raskaan hyötyajoneuvokannan CO₂-päästöjä vähennetään CO₂-vertailupäästöihin nähden seuraavasti:

Tarkistus

Jotta edistetään unionin tavoitetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 30 prosenttia alle vuoden 2005 tason asetuksen (EU) N:o 2018/842 2 artiklan kattamilla aloilla vuoteen 2030 mennessä, edistetään Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista ja varmistetaan sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta, tässä asetuksessa asetetaan uusille raskaille hyötyajoneuvoille **hiilidioksidipäästövaatimukset**, joiden avulla unionin uuden raskaan hyötyajoneuvokannan CO₂-päästöjä vähennetään CO₂-vertailupäästöihin nähden seuraavasti:

Tarkistus 36

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 1 kohta – a alakohta

Komission teksti

a) 1 päivästä tammikuuta 2025
31 päivään joulukuuta 2029 **15** prosenttia;

Tarkistus

a) 1 päivästä tammikuuta 2025
31 päivään joulukuuta 2029 **20** prosenttia;

Tarkistus 37

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti

b) 1 päivästä tammikuuta 2030 alkaen
vähintään **30** prosenttia 13 artiklassa
säädetyn uudelleentarkastelun mukaisesti.

Tarkistus

b) 1 päivästä tammikuuta 2030 alkaen
vähintään **35** prosenttia 13 artiklassa
säädetyn uudelleentarkastelun mukaisesti.

Tarkistus 38

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

***Tässä asetuksessa vahvistetaan
vertailuosuus päästöttömille ja
vähäpäästöisille raskaille
hyötyajoneuvoille kaikkien valmistajien
ajoneuvokannassa vuosina 2025 ja 2030
5 artiklan mukaisesti, jotta voidaan
varmistaa sujuva siirtyminen
päästöttömään liikenteeseen ja tarjota
kannustimia unionin markkinoiden ja
päästöttömien ja vähäpäästöisten
ajoneuvojen infrastruktuurin
kehittämiseksi ja käyttöönotolle.***

***Hiilidioksidipäästöt mukautetaan
vertaamalla suorituskykyä vertailuarvoon
liitteessä I olevan 4 kohdan mukaisesti.***

Tarkistus 39

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 2 b kohta (uusi)

Tässä asetuksessa vahvistetaan päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen seuraavat pakolliset vähimmäisosuudet valmistajien uusista kaupunkiliikenteen linja-autoista, jotta voidaan varmistaa, että kysyntäpuolen toimenpiteillä, julkisilla hankinnoilla, varmistetaan päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen asianmukaiset toimitukset:

a) 50 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2025 31 päivään joulukuuta 2029

b) 75 prosenttia 1 päivästä tammikuuta 2030.

Tarkistus 40

Ehdotus asetukseksi 2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – johdantokappale

Komission teksti

Tätä asetusta sovelletaan uusiin luokkien N2 ja N3 ajoneuvoihin, joilla on seuraavat ominaisuudet:

Tarkistus

Tätä asetusta sovelletaan **ensimmäisenä askeleena** uusiin luokkien N2 ja N3 ajoneuvoihin, joilla on seuraavat ominaisuudet:

Tarkistus 41

Ehdotus asetukseksi 2 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Sitä sovelletaan 5 artiklan ja liitteessä I olevan 2.3 kohdan soveltamiseksi myös **luokkien M2 ja M3 ajoneuvoihin sekä** luokan N ajoneuvoihin, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) N:o 510/2011 soveltamisalaan ja jotka eivät ominaisuuksiltaan ole a–d alakohdan mukaisia.

Tarkistus

Sitä sovelletaan **1 artiklan 2 a kohdan**, 5 artiklan ja liitteessä I olevan 4 kohdan soveltamiseksi myös luokan N ajoneuvoihin, jotka eivät kuulu **Euroopan parlamentin ja neuvoston** asetuksen (EU) N:o 510/2011^{1 a} soveltamisalaan ja jotka eivät ominaisuuksiltaan ole a–d alakohdan mukaisia. **Lisäksi sitä sovelletaan 1 artiklan 2 b kohdan soveltamiseksi luokkien M2 ja M3 ajoneuvoihin, jotka täyttävät tämän artiklan 2 a kohdassa**

tarkoitettut tekniset vaatimukset.

*^{1 a} Euroopan parlamentin ja neuvoston
asetus (EU) N:o 510/2011, annettu
11 päivänä toukokuuta 2011,
päästönormien asettamisesta uusille
kevyille kuljetusajoneuvoille osana
unionin kokonaisvaltaista
lähestymistapaa kevyiden
hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen
vähentämiseksi (EUVL L 145, 31.5.2011,
s 1).*

Tarkistus 42

Ehdotus asetukseksi 2 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

*2 a. Komissio antaa 15 artiklan
mukaisesti viimeistään 1 päivänä
heinäkuuta 2019 delegoituja säädöksiä
tämän asetuksen täydentämiseksi
yksilöimällä tekniset perusteet ajoneuvon
ammattillisen tarkoituksen ja tämän
asetuksen kattamien kaupunkiliikenteen
linja-autojen määrittelemistä varten.*

Tarkistus 43

Ehdotus asetukseksi 3 artikla – 1 kohta – h alakohta

Komission teksti

Tarkistus

h) 'työajoneuvolla' raskasta
hyötyajoneuvoa, jota ei ole tarkoitettu
tavaroiden toimittamiseen ja jonka
hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutus
on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009
ja sen täytäntöönpanosäädösten mukaisesti
ainoastaan muiden kuin tämän asetuksen
liitteessä I olevassa 2.1 kohdassa
määriteltyjen käyttöprofiilien osalta

h) 'työajoneuvolla' raskasta
hyötyajoneuvoa, jota ei ole tarkoitettu
tavaroiden toimittamiseen, *jonka
ammattillinen tarkoitus on määritelty
2 artiklan 2 a kohdan mukaisesti
yksilöityjen teknisten perusteiden
perusteella* ja jonka hiilidioksidipäästöt ja
polttoaineenkulutus on määritetty
asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen
täytäntöönpanosäädösten mukaisesti
ainoastaan muiden kuin tämän asetuksen
liitteessä I olevassa 2.1 kohdassa

Tarkistus 44

Ehdotus asetukseksi 3 artikla – 1 kohta – k alakohta

Komission teksti

k) 'vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, joka ei ole päästötön raskas hyötyajoneuvo ja jonka CO₂-päästöt ovat alle **350 g CO₂/km määritettynä** liitteessä I olevan **2.1** kohdan mukaisesti

Tarkistus

k) 'vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, joka ei ole päästötön raskas hyötyajoneuvo ja jonka CO₂-päästöt ovat **liitteessä I olevan 2.1 kohdan mukaisesti määritettynä alle 50 prosenttia kunkin alaryhmän CO₂-vertailupäästöistä sellaisina, kuin ne on määritelty** liitteessä I olevan 3 kohdan mukaisesti.

Tarkistus 45

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

Komission teksti

Tarkistus

n a) 'kaupunkiliikenteen linja-autolla' luokkaan M2 tai luokkaan M3 kuuluvaa matkustajien kuljettamiseen tarkoitettua ajoneuvoa, jonka tekniset perusteet on määritelty 2 artiklan 2 a kohdan mukaisesti.

Tarkistus 46

Ehdotus asetukseksi 4 artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

b) **5 artiklan mukaisesti määritettävä päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijä.**

Poistetaan.

Tarkistus 47

Ehdotus asetukseksi 5 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Komissio vahvistaa vuodesta 2020 alkaen ja kutakin seuraavaa kalenterivuotta varten 10 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuilla täytäntöönpanosäädöksillä 4 artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdassa tarkoitetun kunkin valmistajan päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijän edellisen kalenterivuoden osalta.

Tarkistus

Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2025 päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden ajoneuvojen osuutta valmistajan ajoneuvokannasta kalenterivuoden aikana on verrattava seuraaviin arvoihin:

***vuodesta 2025: vähintään 5 prosenttia;
vuodesta 2030: 20 prosenttia, jollei 13 artiklassa tarkoitetusta uudelleentarkastelusta muuta johdu.***

Tarkistus 48

**Ehdotus asetukseksi
5 artikla – 1 kohta – 2 alakohta**

Komission teksti

Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijää määritettäessä on otettava huomioon valmistajan päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä ja CO₂-päästöt kalenterivuoden aikana, mukaan lukien 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen luokkien päästöttömät ajoneuvot sekä päästöttömät ja vähäpäästöiset työajoneuvot.

Tarkistus

Poistetaan.

Tarkistus 49

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

Komission teksti

Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijä lasketaan liitteessä I olevan 2.3 kohdan mukaisesti.

Tarkistus

Poistetaan.

Tarkistus 50

Ehdotus asetukseksi 5 artikla – 2 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Edellä olevaa 1 kohtaa sovellettaessa päästöttömät ja vähäpäästöiset raskaat hyötyajoneuvot lasketaan seuraavasti:

- a) päästötön raskas hyötyajoneuvo lasketaan kahdeksi ajoneuvoksi;
- b) vähäpäästöinen raskas hyötyajoneuvo lasketaan enintään kahdeksi ajoneuvoksi sen mukaan, mikä on sen CO₂-päästöjen ja kynnyspäästötason 350 g CO₂/km suhde.

Tarkistus 51

Ehdotus asetukseksi 5 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijä saa alentaa valmistajan keskimääräisiä päästöjä enintään 3 prosenttia. Edellä 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvien päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen vaikutus kyseiseen tekijään saa alentaa valmistajan keskimääräisiä päästöjä enintään 1,5 prosenttia.

Tarkistus

Edellä olevassa 1 kohdassa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tätä asetusta sovelletaan myös luokan N ajoneuvoihin, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) N:o 510/2011 soveltamisalaan ja jotka eivät ominaisuuksiltaan ole tämän asetuksen 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan mukaisia.

Poistetaan.

Tarkistus 52

Ehdotus asetukseksi 7 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Kullekin valmistajalle on liitteessä I olevan 5.1 kohdan mukaisesti määritettävä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu CO₂-päästövähennyspolku, joka perustuu lineaariseen kehityspolkuun 1 artiklan toisessa alakohdassa tarkoitettujen CO₂-vertailupäästöjen ja mainitun artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdassa täsmennetyin vuoden 2025 tavoitteen välillä sekä vuoden 2025 tavoitteen ja mainitun artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan välillä.

Tarkistus

2. Kullekin valmistajalle on liitteessä I olevan 5.1 kohdan mukaisesti määritettävä 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu CO₂-päästövähennyspolku, joka perustuu lineaariseen kehityspolkuun 1 artiklan **1 kohdan** toisessa alakohdassa tarkoitettujen CO₂-vertailupäästöjen ja mainitun artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdassa täsmennetyin vuoden 2025 tavoitteen välillä sekä vuoden 2025 tavoitteen ja mainitun artiklan ensimmäisen kohdan b alakohdan välillä.

Tarkistus 53

Ehdotus asetukseksi 7 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

7 a artikla

Yhteenliittymien muodostaminen

1. Sidossuhteessa olevat valmistajat voivat muodostaa yhteenliittymän 5 artiklan mukaisten velvoitteidensa täyttämistä varten.

2. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 15 artiklan mukaisesti tämän asetuksen täydentämiseksi, jotta voidaan vahvistaa yksityiskohtaisia sääntöjä ja edellytyksiä, joiden mukaisesti sidossuhteessa olevat valmistajat voivat muodostaa yhteenliittymän avoimelta ja syrjimättömältä pohjalta.

Tarkistus 54

Ehdotus asetukseksi 8 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jos valmistajan todetaan tiettyinä kalenterivuonna vuodesta 2025 alkaen ylittäneen päästöt 2 kohdan mukaisesti, komissio määrää seuraavalla kaavalla laskettavan liikapäästömaksun:

(Liikapäästömaksu) = (päästöylitys x 6 800 €/g CO₂/tkm)

Tarkistus

1. Jos valmistajan todetaan tiettyinä kalenterivuonna vuodesta 2025 alkaen ylittäneen päästöt 2 kohdan mukaisesti, komissio määrää **valmistajalle tai yhteenliittymän johtajalle, jos sellainen on**, seuraavalla kaavalla laskettavan liikapäästömaksun:

(Liikapäästömaksu) = (päästöylitys x 6 800 €/g CO₂/tkm)

Komissio varmistaa, että liikapäästömaksu on aina suurempi kuin 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavan teknologian keskimääräiset rajakustannukset.

Tarkistus 55

**Ehdotus asetukseksi
8 artikla – 4 kohta**

Komission teksti

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

Tarkistus

4. Liikapäästömaksusta kertyviä määriä pidetään unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina. ***Kyseiset määrät käytetään tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa täydentämään unionin tai jäsenvaltioiden toimia, joilla edistetään autoalan työntekijöiden taitojen kehittämistä tai työvoiman uudelleenkohdentamista kaikissa jäsenvaltioissa, joita asia koskee, ja etenkin alueilla ja yhteisöissä, joihin siirtymä vaikuttaa eniten, jotta voidaan edistää oikeudenmukaista siirtymää päästöttömään ja vähäpäästöiseen liikkuvuuteen.***

Tarkistus 56

**Ehdotus asetukseksi
9 artikla – 2 kohta**

Komission teksti

2. Komissio ottaa kyseiset poikkeamat huomioon laskiessaan valmistajan keskimääräiset päästöt.

Tarkistus

2. Komissio ottaa kyseiset poikkeamat huomioon laskiessaan valmistajan keskimääräiset päästöt **ja mukauttaessaan tarvittaessa vuoden 2019 CO₂-vertailupäästöjä, jotka on laskettu liitteessä I olevan 3 kohdan mukaisesti.**

Tarkistus 57

**Ehdotus asetukseksi
9 artikla – 3 a kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Asetuksen (EU) N:o 2018/956 ja asetuksen (EU) N:o 2017/2400 mukaisesti valmistajien ilmoittamien tietojen tarkkuuden varmistamiseksi ja tämän asetuksen täydentämiseksi siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 15 artiklan mukaisesti, jotta vahvistetaan vuodesta 2019 lähtien vuotuinen testiohjelma edustavan otoksen testaamiseksi kunkin valmistajan valmistamista, asetuksen (EU) N:o 2017/2400 12 artiklan 1 kohdassa luetelluista komponenteista, erillisistä teknisistä yksiköistä ja järjestelmistä, joita käytetään tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa ajoneuvoissa. Testien tuloksia verrataan valmistajien asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti ilmoitamiin tietoihin ja jos tiedoissa havaitaan järjestelmällisiä eroja, mukautetaan valmistajien keskimääräisiä päästöjä, jotka on laskettu liitteessä I olevan 2.7 kohdan mukaisesti, ja tarvittaessa vuoden 2019 hiilidioksidipäästöjä, jotka on laskettu liitteessä I olevan 3 kohdan mukaisesti.

Tarkistus 58

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

Komission teksti

b) vuodesta 2020 alkaen 5 artiklassa tarkoitettu *päästöttömyys-* ja *vähäpäästöisyystekijä*

Tarkistus

b) vuodesta 2020 alkaen 5 *artiklan 1* artiklassa tarkoitettu *kunkin valmistajan edellisen kalanterivuoden osuus päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden ajoneuvojen kokonaismäärästä*

Tarkistus 59

**Ehdotus asetukseksi
11 artikla**

Komission teksti

11 artikla

Todelliset ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt ja energiankulutus

1. Komissio valvoo ja arvioi asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutusarvojen todellista ajonaikaista edustavuutta. *Se varmistaa, että yleisölle tiedotetaan, miten edustavuus muuttuu ajan mittaan.*

2. Tätä varten komissio varmistaa, että valmistajilta tai tapauksen mukaan kansallisilta viranomaisilta on saatavilla *vankkoja muita kuin henkilötietoja* raskaiden hyötyajoneuvojen todellisista ajonaikaisista hiilidioksidipäästöistä ja energiankulutuksesta.

Tarkistus

11 artikla

Todelliset ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt ja energiankulutus

1. Komissio valvoo ja arvioi asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutusarvojen todellista ajonaikaista edustavuutta.

2. Tätä varten komissio varmistaa, että valmistajilta tai tapauksen mukaan kansallisilta viranomaisilta on saatavilla, *myös kolmansille osapuolille riippumatonta testausta varten, standardoiduista polttoaineenkulutusmittareista kerättyyn dataan perustuvia vankkoja tietoja* raskaiden hyötyajoneuvojen todellisista ajonaikaisista hiilidioksidipäästöistä ja energiankulutuksesta.

2 a. Tämän asetuksen täydentämiseksi komissio antaa 15 artiklan mukaisesti viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2019 delegoituja säädöksiä ajoneuvojen käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden testaamisen käyttöönottamiseksi, jotta varmistetaan, että raskaiden hyötyajoneuvojen ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutus ylittävät asetuksen (EU) 2017/2400 ja

asetuksen (EU) 2018/956 mukaisesti raportoitavat seurantatiedot enintään 10 prosentilla. Komissio ottaa tämän kynnsarvon ylittävät mahdolliset poikkeamat huomioon laskiessaan valmistajan keskimääräiset CO₂-päästöt ja mukauttaessaan tarvittaessa vuoden 2019 CO₂-vertailupäästöjä.

2 b. Komissio varmistaa, että yleisölle tiedotetaan siitä, miten 1 kohdassa tarkoitettu todellinen edustavuus kehittyy ajan mittaan.

3. Komissio *voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksillä* tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa *tarkoitettuja toimenpiteitä*. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3. Komissio *hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt menettelyille, joilla raportoidaan* tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa *tarkoitettua polttoaineenkulutustietojen keräytymisestä* *tiedot*. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tarkistus 60

Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Sen varmistamiseksi, että teknisissä parametreissa, joita käytetään laskettaessa 4 artiklassa tarkoitettuja valmistajan keskimääräisiä päästöjä ja 6 artiklassa tarkoitettuja päästötavoitteita, otetaan huomioon tekninen kehitys ja tavaraliikenteen logistiikan edistyminen, komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 15 artiklan mukaisesti seuraavien liitteissä I ja II vahvistettujen säännösten muuttamiseksi:

Tarkistus 61

Ehdotus asetukseksi 13 artikla – 1 kohta

Tarkistus

1. Sen varmistamiseksi, että teknisissä parametreissa, joita käytetään laskettaessa 4 artiklassa tarkoitettuja valmistajan keskimääräisiä päästöjä ja 6 artiklassa tarkoitettuja päästötavoitteita, otetaan huomioon tekninen kehitys ja tavaraliikenteen logistiikan edistyminen, komissio *päivittää VECTO-simulointivälinettä jatkuvasti ja hyvissä ajoin ja sille siirretään valta* antaa delegoituja säädöksiä 15 artiklan mukaisesti seuraavien liitteissä I ja II vahvistettujen säännösten muuttamiseksi:

Komissio esittää 31 päivään joulukuuta 2022 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta, 1 artiklan mukaisesti **vuodeksi 2030 määritettävästä CO₂-päästöjen vähentämistavoitteesta** ja **muuntuyppisten** raskaiden hyötyajoneuvojen – perävaunut mukaan lukien – **hiilidioksidin vähentämistavoitteiden** asettamisesta. Kertomukseen sisällytetään myös arvio niiden menettelyjen vaikuttavuudesta, jotka koskevat etenkin **päästöttömiä** ja **vähäpäästöisiä ajoneuvoja** – erityisesti **linja-autoja**, ottaen huomioon direktiivissä 2009/33/EY³⁰ asetetut tavoitteet – **ja CO₂-bonusjärjestelmää**, ja siitä, onko asianmukaista jatkaa kyseisten menettelyjen soveltamista vuonna 2030 ja sen jälkeen, ja **tarvittaessa** kertomukseen **liitetään** ehdotus tämän asetuksen muuttamisesta.

Komissio esittää 31 päivään joulukuuta 2022 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta, 1 artiklan mukaisesti **vuodelle 2030 asetettujen CO₂-päästöjen mukauttamisesta, jos se on tarpeen, 5 artiklan mukaisesti vuodelle 2030 asetetun päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden vertailuarvon mukauttamisesta, jos se on tarpeen, ja hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteen asettamisesta muuntuyppisille** raskaille hyötyajoneuvoille, mukaan lukien perävaunut **ja työajoneuvot, kuten jäteautot**. Kertomukseen sisällytetään myös arvio niiden menettelyjen vaikuttavuudesta, jotka koskevat etenkin **päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen**, erityisesti **linja-autojen, käyttöönottoa**, ottaen huomioon direktiivissä 2009/33/EY asetetut tavoitteet, **CO₂-bonusjärjestelmästä** ja siitä, onko asianmukaista jatkaa kyseisten menettelyjen soveltamista vuonna 2030 ja sen jälkeen, **tarvittavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönnotosta, mahdollisuudesta ottaa käyttöön moottorien hiilidioksidipäästönormit erityisesti työajoneuvoille, erilaisista ajoneuvoyhdistelmistä kansalliseen liikenteeseen sovellettavien vakioulottuvuuksien lisäksi, muun muassa modulaariset ratkaisut, CO₂-päästöjen ja polttoaineenkulutusarvojen asetuksen (EU) N:o 2017/2400 mukaisesta todellisesta ajonaikaisesta edustavuudesta sekä arvio VECTO-simulointivälineen päivittämisestä**. Kertomukseen **on tarvittaessa liitettävä** ehdotus tämän asetuksen muuttamisesta.

³⁰ Puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi 2009/33/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU.

³⁰ Puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi 2009/33/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU.

Tarkistus 62

Ehdotus asetukseksi 14 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Komissiota avustaa **asetuksella** (EU) 2018/... [hallinnointi] perustettu **xxx komitea**. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

Tarkistus

1. Komissiota avustaa **Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen** (EU) N:o 525/2013^{1 a} **26 artiklalla** perustettu **ilmastonmuutoskomitea**. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

^{1 a} **Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 525/2013, annettu 21 päivänä toukokuuta 2013, järjestelmästä kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja niistä raportoimiseksi sekä muista ilmastonmuutosta koskevista tiedoista raportoimiseksi kansallisella ja unionin tasolla sekä päätöksen N:o 280/2004/EY kumoamisesta (EUVL L 165, 18.6.2013, s. 13).**

Perustelu

Ehdotuksessa säilytetään nykyinen komiteajärjestelmä, ja se vastaa energiaunionin hallintoa koskevan uuden asetuksen linjaa, joka on säilyttää ilmastonmuutoskomitea ilmastolainsäädännön erillisiä säädöksiä varten.

Tarkistus 63

Ehdotus asetukseksi 15 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi 10 artiklan 2 kohdassa ja 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

Tarkistus

2. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi **2 artiklan 2 a kohdassa, 7 a artiklassa, 9 artiklan 3 a kohdassa, 10 artiklan 2 kohdassa, 11 artiklan 2 a kohdassa** ja 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

Tarkistus 64

Ehdotus asetukseksi 15 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 10 artiklan 2 kohdassa ja 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegeoitujen säädösten pätevyYTEEN.

Tarkistus

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa **2 artiklan 2 a kohdassa, 7 a artiklassa, 9 artiklan 3 a kohdassa, 10 artiklan 2 kohdassa, 11 artiklan 2 a kohdassa** ja 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegeoitujen säädösten pätevyYTEEN.

Tarkistus 65

Ehdotus asetukseksi 15 artikla – 6 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

6. Edellä olevan **2 artiklan 2 a kohdan, 7 a artiklan, 9 artiklan 3 a kohdan, 10 artiklan 2 kohdan, 11 artiklan 2 a kohdan** ja 12 artiklan 1 kohdan nojalla annettu delegeoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

Tarkistus 66

Ehdotus asetukseksi

16 artikla – 1 kohta

Asetus (EY) N:o 595/2009

5 artikla – 4 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

”1) menettely, jolla tarkistetaan tarkoitustenmukaisten ja edustavien otosten perusteella, ovatko rekisteröidyt ja käyttöönotetut ajoneuvot tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden nojalla määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja polttoaineenkulutusarvojen mukaisia.”

Tarkistus

”1) menettely, jolla tarkistetaan tarkoitustenmukaisten ja edustavien otosten perusteella, ovatko rekisteröidyt ja käyttöönotetut ajoneuvot tämän asetuksen ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden nojalla määritettyjen hiilidioksidipäästö- ja polttoaineenkulutusarvojen mukaisia.
Menettelyn myös tekevät akkreditoidut ja riippumattomat kolmannet osapuolet Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858^{1 a} 13 artiklan 10 kohdan mukaisesti.”

^{1 a} Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

Tarkistus 67

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.3 alakohta

Komission teksti

2.3. 5 artiklassa tarkoitettun päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijän laskeminen

Lasketaan 5 artiklassa tarkoitettu

Tarkistus

Poistetaan.

päästöttömyys- ja vähäpäästöisyystekijä (ZLEV) kullekin valmistajalle kalenterivuositain seuraavasti:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$ arvo vähintään 0,97

jossa

V on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti.

V_{conv} on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä lukuun ottamatta työajoneuvoja 4 artiklan ensimmäisen kohdan a alakohdan mukaisesti ja lukuun ottamatta päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja

V_{zlev} on tekijöiden V_{in} ja V_{out} arvojen summa

jolloin

$$V_{in} = \sum_v (1 + (1 - CO_{2v}/350))$$

on kaikkia niitä uusia päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja edustava summa, joilla on 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdassa määritellyt ominaisuudet

CO_{2v} on päästöttömän tai vähäpäästöisen raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt määritettynä 2.1 kohdan mukaisesti

V_{out} on 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvien päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä kerrottuna kahdella, enintään kuitenkin 1,5 prosenttia määrästä V_{conv}.

Tarkistus 68

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.7 alakohta – kaava

Komission teksti

$$\text{CO}_2 = \text{ZLEV} \times \sum_{\text{sg}} \text{share}_{,\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times \text{avgCO}_{2\text{sg}}$$

jossa:

\sum_{sg} on kaikkia alaryhmiä edustava summa

ZLEV määritetään 2.3 kohdan mukaisesti

$\text{share}_{,\text{sg}}$ määritetään 2.4 kohdan mukaisesti

MPW_{sg} määritetään 2.6 kohdan mukaisesti

$\text{avgCO}_{2\text{sg}}$ määritetään 2.2 kohdan mukaisesti

Tarkistus

$$\text{CO}_2 = \sum_{\text{sg}} \text{share}_{,\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times \text{avgCO}_{2\text{sg}}$$

jossa:

\sum_{sg} on kaikkia alaryhmiä edustava summa

$\text{share}_{,\text{sg}}$ määritetään 2.4 kohdan mukaisesti

MPW_{sg} määritetään 2.6 kohdan mukaisesti

$\text{avgCO}_{2\text{sg}}$ määritetään 2.2 kohdan mukaisesti

Tarkistus 69

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 kohta – 1 alakohta – kaava – 1 rivi

Komission teksti

$$T = \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_{2\text{sg}}$$

Tarkistus

$$T = \text{ZLEV_benchmark_factor} * \sum_{\text{sg}} \text{share}_{\text{sg}} \times \text{MPW}_{\text{sg}} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_{2\text{sg}}$$

Tarkistus 70

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 kohta – 1 alakohta – kaava – 4 rivi

Komission teksti

rf on 1 artiklan ensimmäisen **kohdan** a ja b alakohdan mukaisesti kalenterivuodelle määritetty CO₂-päästövähennystavoite (%)

Tarkistus

rf on 1 artiklan ensimmäisen **alakohtan** a ja b alakohdan mukaisesti kalenterivuodelle määritetty CO₂-päästövähennystavoite (%)

Tarkistus 71

Ehdotus asetukseksi
Liite I – 4 kohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

*Ajanjaksolla 2025–2029
ZLEV_benchmark_factor on $(1+y-x)$,
jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,03
tai pienempi kuin 0,97, missä tapauksessa
ZLEV_benchmark_factor on 1,03 tai 0,97
tapauksen mukaan*

jossa:

x on 5 %;

*y on päästöttömien ja vähäpäästöisten
ajoneuvojen osuus valmistajan uusina
rekisteröidyistä raskaista
hyötyajoneuvoista laskettuna sellaisten
luokkaan N kuuluvien päästöttömien
ajoneuvojen, jotka eivät kuulu asetuksen
(EU) N:o 510/2011 soveltamisalaan ja
jotka eivät ominaisuuksiltaan ole
2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan
mukaisia, kokonaismäärän ja sellaisten
päästöttömien ja vähäpäästöisten
ajoneuvojen, jotka ovat 2 artiklan
1 kohdan a–d alakohdan mukaisia,
kokonaismäärän summana, kun
jokaiselle niistä on laskettu
ZLEV_specific-arvo seuraavan kaavan
mukaisesti, jaettuna kyseisenä
kalenterivuonna rekisteröityjen
ajoneuvojen kokonaismäärällä.*

*ZLEV_specific = $1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$,
jossa*

*CO_{2v} on päästöttömän tai vähäpäästöisen
raskaan hyötyajoneuvon v
hiilidioksidipäästöt g/km määritettynä 2.1
kohdan mukaisesti*

rCO_{2sg} määritetään 3 jakson mukaisesti.

Tarkistus 72

Ehdotus asetukseksi
Liite I – 4 kohta – 1 b alakohta (uusi)

Vuonna 2030 ZLEV_benchmark_factor on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05, missä tapauksessa ZLEV_benchmark_factor on 1,05;

*jos summa on 1,0–0,98,
ZLEV_benchmark_factor on 1,0;*

*jos summa on alle 0,95,
ZLEV_benchmark_factor on 0,95,*

jossa:

x on 20 prosenttia, jollei 13 artiklassa tarkoitettua uudelleentarkastelusta muuta johdu.

y on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan uusina rekisteröidyistä raskaista hyötyajoneuvoista laskettuna sellaisten luokkaan N kuuluvien päästöttömien ajoneuvojen, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) N:o 510/2011 soveltamisalaan ja jotka eivät ominaisuuksiltaan ole 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan mukaisia, kokonaismäärän ja sellaisten päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen, jotka ovat 2 artiklan 1 kohdan a–d alakohdan mukaisia, kokonaismäärän summana, kun jokaiselle niistä on laskettu ZLEV_specific-arvo seuraavan kaavan mukaisesti, jaettuna kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaismäärällä.

*ZLEV_specific = $1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$,
jossa*

CO_{2v} on päästöttömän tai vähäpäästöisen raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt g/km määritettynä 2.1 kohdan mukaisesti

rCO_{2sg} määritetään 3 jakson mukaisesti.

PERUSTELUT

Unioni ja sen jäsenvaltiot ovat sitoutuneet Pariisin sopimukseen. Sopimuksen tavoitteena on rajoittaa maapallon lämpötilan nousu selvästi alle kahteen celsiusasteeseen esiteolliseen tasoon verrattuna sekä jatkaa toimia nousun pitämiseksi alle 1,5 celsiusasteessa esiteolliseen tasoon verrattuna. Liikenteen alan, jonka päästöt ovat kasvussa ja joiden osuus EU:n kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä oli 25 prosenttia vuonna 2016, on tehtävä huomattava osa EU:n ilmastotoimista. Hiilestä irrottautumista liikennealalla on nopeutettava, koska liikenteen aiheuttamien kasvihuonekaasujen ja epäpuhtauspäästöjen olisi oltava nettomäärältään nolla viimeistään vuosisadan puoliväliin mennessä.

Uusia raskaita hyötyajoneuvoja koskevien päästövaatimusten asettamisella voidaan vähentää CO₂-päästöjä ja siten vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja edistää ilmastonmuutoksen hillitsemistä, samalla kun saadaan aikaan merkittäviä polttoainesäästöjä liikenteen harjoittajille, ylläpidetään EU:n raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien korkeaa innovoinnin ja teknologisen johtajuuden tasoa sekä luodaan merkittäviä ilmanlaatuun liittyviä parannuksia.

Esittelijä katsoo, että liikenteen alan CO₂-päästöjen vähentäminen on avainasemassa kun pyritään saavuttamaan unionin tavoite vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 30 prosenttia alle vuoden 2005 tasosta vuonna 2030 asetuksen (EU) 2018/842 [taakanjakoasetus] mukaisesti kustannustehokkaimmalla tavalla. Kaikki tämän alan viivästykset edellyttäisivät huomattavia ponnisteluja muilta aloilta, jotta voimme noudattaa Pariisin sopimuksen mukaisia sitoumuksiamme, maatalous mukaan luettuna.

Raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöjen osuus oli noin kuusi prosenttia EU:n kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä vuonna 2015. Ilman EU:n toimia tämän osuuden arvioidaan kasvavan edelleen kuudella prosentilla vuodesta 2015 vuoteen 2030. Vuonna 2014 hyväksytyssä raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineen kulutuksen ja CO₂-päästöjen vähentämistä koskevassa strategiassaan Euroopan komissio totesi jo, että raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöjen kehitys on kestävämpiä keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä, ja kannatti näin ollen vaiheittaista lähestymistapaa CO₂-päästöjen sääntelyssä tällä alalla. Tämä asetus on asetuksen (EU) 2017/2400 [sertifiointi] ja asetuksen (EU) 2018/956 [seuranta ja raportointi] jälkeen viimeinen ja tärkein säädös, jolla asetetaan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöjen vaatimuksia. Esittelijä kannattaa komission suosimaa lähestymistapaa, jossa ensimmäisenä askeleena otetaan käyttöön saastuttavimpia ajoneuvoja koskevat CO₂-päästövaatimukset, minkä jälkeen ne laajennetaan lähitulevaisuudessa koskemaan kaikkia raskaita hyötyajoneuvoja.

Merkittävillä raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoilla, kuten Yhdysvalloissa, Kanadassa, Japanissa ja Kiinassa, on viime aikoina otettu käyttöön raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineen kulutuksen ja/tai päästöjen vähennysvaatimuksia, jotta voidaan edistää innovointia ja varmistaa päästöttömien ja vähäpäästöisten teknologioiden nopea kehitys ja käyttöönotto tällä alalla. Jotta tähän kasvavaan maailmanlaajuiseen kilpailupaineeseen voidaan vastata, EU:n raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien on investoitava päästöttömiin ja vähäpäästöisiin teknologioihin. Jotta tällaiset investoinnit eivät kohdistuisi ainoastaan sellaisiin EU:n ulkopuolisiin markkinoihin, joilla on otettu käyttöön säännöksiä, joilla pyritään vähentämään päästöjä, EU:n on asetettava omia päästöjen vähentämistä koskevia vaatimuksia.

Esittelijä uskoo, että raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästöjen oikean tavoitetason asettaminen antaa valmistajille selkeän signaalin, jotta ne voivat tehdä oikea-aikaisesti investointeja päästöjen vähennysteknologioihin. Komission tekemän vaikutustenarvioinnin mukaan vuodeksi 2025 on asetettu 20 prosentin vähennystavoite (vuoden 2019 lähtötasoon verrattuna) ei ole pelkästään teknisesti toteutettavissa vaan myös johtaa suurimpaan nettomääräiseen taloudelliseen ja sosiaaliseen hyötyyn. Tämä antaisi liikenteenharjoittajille mahdollisuuden hyötyä 33 002–37 589 euron nettosäästöistä kuorma-auton viiden ensimmäisen käyttövuoden aikana samalla kun vähennetään huomattavasti hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöjä. Jotta EU:n liikenteenharjoittajat saisivat täyden hyödyn näistä eduista, on vältettävä porsaanreikiä, kuten ”superbonuksia”. Tällaiset toimenpiteet voisivat vaarantaa tavoitteiden mukaisen päästöjen vähentämisen tehokkaan vaikutuksen ja jopa mahdollistaa sen, että vuoden 2025 markkinoilla on ajoneuvoja, joiden päästöt ja kulutus ovat suuremmat.

Esittelijän mielestä on olennaista, että hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen kulutusta koskevat arvot määritellään asetuksen (EU) 2017/2400 [sertifiointi] mukaisesti siten, että ne oikealla tavalla kuvastavat raskaiden ajoneuvojen todellista suoritusta. Mahdollisilla poikkeamilla olisi merkittäviä vaikutuksia liikenteenharjoittajiin, elämänlaatuun ja ilmastonmuutokseen. Esittelijä pitää tarpeellisena, että otetaan käyttöön ajoneuvon käytön aikaisen vaatimustenmukaisuuden testaaminen, jotta voidaan varmistaa, että raskaiden hyötyajoneuvojen sertifioitujen hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutus vastaavat todellisuutta.

Esittelijä panee merkille raskaiden ajoneuvojen markkinoiden erityisluonteen. Erityisesti päästöttömien teknologioiden kehittäminen on jäljessä henkilöautojen vastaavista teknologioista varsinkin, kun on kyse kaukoliikenteen kuorma-autoista. Toisaalta päästöttömien alue- ja kaupunkikuljetuskuorma-autojen markkinat muuttuvat nopeasti, koska kyseisten ajoneuvojen odotetaan saavuttavan dieselautojen kustannustason Euroopassa seuraavien viiden vuoden aikana. Esittelijä katsoo, että tällaisten ajoneuvojen markkinoinnin ympäristölliset ja taloudelliset edut näkyvät selvästi heti, kun niitä on saatavilla. Sen vuoksi esittelijä katsoo, että tällä asetuksella olisi otettava käyttöön päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen sitova vähimmäisosuus kullekin valmistajalle sekä vuonna 2025 että vuonna 2030. Tämä vähimmäisosuus olisi suunniteltava takaamaan investointivarmuus siten, että tällaiset ajoneuvot voidaan ottaa nopeasti käyttöön unionin markkinoilla ja kehitetään riittävä latausinfrastruktuuri, samalla kun palkitaan varhaisia innovoijia heidän pyrkimyksistään saattaa päästöttömät ja vähäpäästöiset ajoneuvot mahdollisimman nopeasti unionin markkinoille. Tätä sitovaa vähimmäisosuutta olisi sovellettava myös muihin luokan N ajoneuvoihin kuin ehdotetussa asetuksessa määriteltyihin neljään alaryhmään. Vaiheittaisella lähestymistavalla voidaan tarjota vahva investointivarmuus ja selkeä merkki siitä, että tällaisten ajoneuvojen markkinoille tuloa ei viivytettäisi hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien vaatimusten puuttuessa.

Monissa Euroopan kaupungeissa ilmanlaatu on heikentynyt. Siitä huolissaan yhä useammat viranomaiset ja julkisen liikenteen harjoittajat ovat siirtymässä päästöttömiin lähiliikenteen linja-autoihin. Tässä yhteydessä ja ottaen huomioon kysyntäpuolen toimenpiteet, kuten julkisia hankintoja koskevat vaatimukset, odotetaan, että sähkökäyttöisten linja-autojen osuus EU:n kaupunkilinja-autojen kalustossa on noin 60 prosenttia vuonna 2030. Jotta voidaan varmistaa riittävä tarjonta unionin markkinoilla, on aiheellista vahvistaa päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen sitovat vähimmäisosuudet valmistajien uusien kaupunkiliikenteen linja-autojen ajoneuvokannasta vuosina 2025 ja 2030.

10.10.2018

LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Valmistelija: Henna Virkkunen

LYHYET PERUSTELUT

Liikkuvuus on välttämätöntä: ihmiset ja tavarat liikkuvat enemmän kuin koskaan, ja tämä suuntaus jatkuu tulevaisuudessa. Rahtiliikenteen odotetaan kasvavan 60 prosenttia vuodesta 2010 vuoteen 2050, kun toimitusketjut tulevat globaalimmiksi. Liikkuvuudella on keskeinen rooli EU:n taloudessa ja yhteiskunnassa. Maanteiden tavaraliikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöistä on myös huomattava, ja koska EU on sitoutunut saavuttamaan kunnianhimoiset ilmastotavoitteet, näitä päästöjä on vähennettävä jatkossa. Tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää yhdistelmää erilaisista ratkaisuista, jotka ovat toteuttamiskelpoisia ja realistisia ja joiden perustana ovat vakaat ja ennakoitavat sääntelypuitteet. Siksi valmistelija katsoo, että on tärkeää säädellä raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästörajoja EU:n tasolla, jotta vältetään markkinoiden pirstaloituminen ja erot sääntöjen noudattamisessa unionin eri osissa.

Valmistelija katsoo, että on tärkeää löytää tasapaino liikenteen päästötavoitteiden, EU:n autoteollisuuden innovoinnin edistämisen ja unionin kilpailukyvyn vahvistamisen välillä ja luoda samalla korkeaa ammattitaitoa edellyttäviä työpaikkoja. Valmistelija uskoo, että vaikka ehdotetut raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästötavoitteet ovat kunnianhimoisia, ne ovat realistisia. Polttoainekustannukset ovat merkittävä osa raskaiden hyötyajoneuvojen käyttökustannuksia, minkä vuoksi ajoneuvojen tehokkuus on taloudellisista syistä suhteellisen korkea. Selkeä signaali tehokkuuden parantamiseksi entisestään antaa mahdollisuuden raskaiden hyötyajoneuvojen tutkimukseen ja kehittämiseen siten, että huomio kiinnitetään entistä enemmän ajoneuvojen tehokkuuden parantamiseen ja vähennetään siten niiden aiheuttamia päästöjä.

On korostettava, että tulevaisuudessa useiden tieliikennealan toimenpiteiden, kuten digitalisaation, automaation, vaihtoehtoisten polttoaineiden, tieinfrastruktuurin ja ajoneuvoteknologian, tulevaa panosta tarvitaan kattavan lähestymistavan luomiseksi niin, että tieliikenteen päästöjä voidaan vähentää. Tätä koskevan lainsäädännön on oltava selkeää ja

yksiselitteistä ja sen on tarjottava oikeanlaisia kannustimia, jotka mahdollistavat alan vakaat investoinnit pitkällä aikavälillä.

Valmistelijan mielestä on selvää, että ratkaisut raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tulevat useista lähteistä. Siksi on erittäin tärkeää pitää yllä teknologian kannalta neutraalia lähestymistapaa niin, että myös uudet teknologiat voidaan ottaa ajoissa käyttöön. Toimijoiden kaikki pyrkimykset päästöjen vähentämiseksi olisi palkittava ja niitä olisi kannustettava. Uusiutuvien polttoaineiden ja uusiutuvien energialähteiden käytöllä voidaan tehokkaasti vähentää päästöjä. Tämän huomioon ottamiseksi ja raskaiden hyötyajoneuvojen kasvihuonekaasupäästöjen tarkemman arvioinnin varmistamiseksi komission olisi luotava menetelmä, jonka avulla vuoteen 2022 mennessä voidaan mitata koko polttoaineketjun aikaiset päästöt, ja kun se on käytössä, tarvittaessa tarkistettava asiaa koskevaa lainsäädäntöä. Toinen keskeinen seikka, joka liittyy raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen vähentämiseen tulevaisuudessa, on vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuus, joka on välttämätön siirryttäessä useisiin uusiin ajoneuvoteknologioihin.

Tämän asetuksen tavoitteena on raskaiden hyötyajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen. Päästöjä voidaan kuitenkin vähentää myös kehittämällä sellaisia ratkaisuja kuin kuorman optimointi, saattueajo, ajoneuvon hallintaa helpottavat järjestelmät, kuljettajakoulutus, kannustimien luominen kaluston parantamiselle ja uudistamiselle sekä investointien turvaaminen infrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitoon.

Komission ehdotuksessa on neljä luokkaa, joiden katsotaan edustavan 65–70:tä prosenttia markkinoista. Tässä yhteydessä herää kuitenkin kysymys siitä, miten vaatimusten noudattaminen mahdollisesti vaikuttaa muihin ajoneuvoihin, jotka eivät kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan. Vaikka valmistelija ymmärtää, että kaikkien raskaiden hyötyajoneuvojen ei pitäisi kuulua tämän asetuksen soveltamisalaan, on selvennettävä, että uudella sääntelykehyksellä ei ole kielteistä vaikutusta kyseisten ajoneuvojen markkinoille pääsyyn.

TARKISTUKSET

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

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(3) Tämä asetusta on osa kolmatta Eurooppa liikkeellä -pakettia, jolla

Tarkistus

(3) Tämä asetusta on osa kolmatta Eurooppa liikkeellä -pakettia, jolla

toteutetaan syyskuussa 2017 esitettyä uutta teollisuuspoliittista strategiaa²¹. Tarkoituksena on saattaa päätökseen prosessi, jonka ansiosta Eurooppa voi saada täyden hyödyn liikkuvuuden nykyaikaistamisesta ja hiilestä irtautumisesta. Paketin tavoitteena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja esteettömämpää, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvatumpia ja liikkuvuusjärjestelmästä puhtaampi ja paremmin varustautunut välttämättömään tehtävään eli ilmastonmuutoksen torjumiseen. **Tämä edellyttää unionin, jäsenvaltioiden ja sidosryhmien täyttää sitoutumista muun muassa hiilidioksidipäästöjen ja ilmansaasteiden vähentämiseen.**

²¹ Investoimme älykkääseen, innovatiiviseen ja kestäväan teollisuuteen – Uudistettu EU:n teollisuuspoliittinen strategia (COM(2017) 479 final).

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

toteutetaan syyskuussa 2017 esitettyä uutta teollisuuspoliittista strategiaa²¹. Tarkoituksena on saattaa päätökseen prosessi, jonka ansiosta Eurooppa voi saada täyden hyödyn liikkuvuuden nykyaikaistamisesta ja hiilestä irtautumisesta. Paketin tavoitteena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja esteettömämpää, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvatumpia ja liikkuvuusjärjestelmästä puhtaampi, **kestävämpi** ja paremmin varustautunut välttämättömään tehtävään eli ilmastonmuutoksen torjumiseen. **Tasapainon löytäminen hiilidioksidipäästöjen ja ilmansaasteiden vähentämisen, unionin autoteollisuuden innovoinnin lisäämisen ja unionin kilpailukykyyn vahvistamisen välillä edellyttää unionin, jäsenvaltioiden ja sidosryhmien täyttää sitoutumista.**

²¹ Investoimme älykkääseen, innovatiiviseen ja kestäväan teollisuuteen – Uudistettu EU:n teollisuuspoliittinen strategia (COM(2017) 479 final).

Tarkistus

(4 a) Vuosille 2025 ja 2030 olisi siksi asetettava unionin laajuiset uuden raskaan hyötyajoneuvokaluston hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet siten, että otetaan huomioon ajoneuvokaluston uusiutumisaika sekä se, että tieliikenteen on osaltaan edistettävä unionin vuotta 2030 ja sen jälkeistä aikaa koskevia ilmasto- ja energiatavoitteita. Tämä asteittainen lähestymistapa antaa myös teollisuudelle selkeän ja varhaisen

*signaalin olla viivyttämättä
energiatehokkaiden teknologioiden sekä
päästöttömien ja vähäpäästöisten
ajoneuvojen käyttöönottoa markkinoilla.*

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 8 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

*(8 a) Kun otetaan huomioon raskaiden
hyötyajoneuvojen päästöjen osuuden noin
9 prosentin kasvua koskeva arvio ja se,
ettei vaatimuksia raskaiden
hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen
vähentämiseksi tällä hetkellä ole, on
tarpeen toteuttaa erityisiä toimenpiteitä
tässä ajoneuvoluokassa.*

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(9) Jotta voidaan täysin hyödyntää energiätehokkuuden parantamismahdollisuudet ja varmistaa, että maantiekuljetusala kokonaisuudessaan edistää sovittuja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä, on aiheellista täydentää jo olemassa olevia, uusille henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille vahvistettuja hiilidioksidipäästönormeja asettamalla hiilidioksidipäästönormit uusille raskaille hyötyajoneuvoille. Kyseiset normit ovat innovaatiot liikkeelle paneva voima, jolla vahvistetaan osaltaan unionin valmistajien ja tavarantoimittajien teknologista johtoasemaa polttoainetehokkaan teknologian innovoinnissa.

(9) Jotta voidaan täysin hyödyntää energiätehokkuuden parantamismahdollisuudet ja varmistaa, että maantiekuljetusala kokonaisuudessaan edistää sovittuja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä, on aiheellista täydentää jo olemassa olevia, uusille henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille vahvistettuja hiilidioksidipäästönormeja asettamalla hiilidioksidipäästönormit uusille raskaille hyötyajoneuvoille. Kyseiset normit ovat innovaatiot liikkeelle paneva voima, jolla vahvistetaan osaltaan unionin valmistajien ja tavarantoimittajien teknologista johtoasemaa polttoainetehokkaan teknologian innovoinnissa **ja turvataan korkeaa osaamista edellyttävät työpaikat pitkällä aikavälillä.**

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

(10) Kun otetaan huomioon ilmastonmuutoksen luonne valtioiden rajat ylittävänä ongelmana **ja** tarve varmistaa hyvin toimivat sisämarkkinat sekä tieliikenteen palvelujen että raskaiden hyötyajoneuvojen osalta, on aiheellista vahvistaa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit unionin tasolla. Normit olisi suunniteltava siten, että niillä ei rajoiteta kilpailulainsäädännön soveltamista.

Tarkistus

(10) Kun otetaan huomioon ilmastonmuutoksen luonne valtioiden rajat ylittävänä ongelmana, tarve varmistaa hyvin toimivat sisämarkkinat sekä tieliikenteen palvelujen että raskaiden hyötyajoneuvojen osalta **ja tarve välttää markkinoiden pirstoutumista**, on aiheellista vahvistaa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit unionin tasolla. Normit olisi suunniteltava siten, että niillä ei rajoiteta kilpailulainsäädännön soveltamista.

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(11 a) On syytä ottaa huomioon päästövähennystasot, jotka raskaiden hyötyajoneuvojen olisi saavutettava, sekä ajoneuvokaluston tarvittava uusiutumisaika.

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(12 a) On painotettava, että suurin osa unionin tavaraliikenteen harjoittajista on pk-yrityksiä, joiden mahdollisuudet saada rahoitusta ovat rajalliset. Tämän vuoksi tulevien ratkaisujen on oltava

kustannustehokkaita ja tasapainoisia. On tärkeää, että käytössä on vahva kannustinrakenne, jolla tuetaan entistä polttoainetehokkaampien ajoneuvojen käyttöönottoa, sekä unionin rahoitusmekanismeja.

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

(13) Kun otetaan huomioon innovaatiot ja uusien raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainetehokkuutta parantavan teknologian soveltaminen, sekä VECTO-välinettä että asetusta (EU) 2017/2400 on tarpeen päivittää jatkuvasti ja hyvissä ajoin.

Tarkistus

(13) Kun otetaan huomioon innovaatiot ja uusien raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainetehokkuutta parantavan teknologian soveltaminen **ja edistäminen**, sekä VECTO-välinettä että asetusta (EU) 2017/2400 on tarpeen **kehittää ja** päivittää jatkuvasti ja hyvissä ajoin, **jotta niissä voidaan huomioida kaikki saatavilla olevat polttoainetta säästävät teknologiat, kuten rekkojen saattueajo, ja markkinoilla oleviin ajoneuvojen runkoihin, perävaunuihin ja puoliperävaunuihin tehtävät parannukset. Kun otetaan huomioon näiden uusien teknologioiden keskeinen merkitys liikennealan hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä, VECTO-välineen oikea-aikainen ja kattava päivittäminen on olennainen tekijä raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Päivitys olisi tehtävä vuosittain VECTO-välineen pitämiseksi uusimman teknologian tasalla, ja unionin toimielinten olisi osoitettava tähän riittävät resurssit. Komissio esittää vuosittain VECTO-välineen kattamista teknologioista sähköisesti päivitetyn luettelon vastaavine aikatauluineen ja asettaa sen julkisesti saataville.**

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

(15) Vuodeksi 2025 olisi asetettava suhteellinen vähennystavoite, joka perustuu kyseisten raskaiden hyötyajoneuvojen vuoden 2019 keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin, mikä vastaa helposti saatavilla olevan kustannustehokkaan teknologian käyttöä tavanomaisissa ajoneuvoissa. Vuoden 2030 tavoitetta olisi pidettävä suuntaa-antavana, ja lopullinen tavoite olisi määritettävä vuonna 2022 tehtävän uudelleentarkastelun perusteella, koska sellaisen edistyneemmän teknologian käyttöönottoon, joka ei vielä ole saatavilla, liittyy enemmän epävarmuustekijöitä.

Tarkistus

(15) Vuodeksi 2025 olisi asetettava suhteellinen vähennystavoite, joka perustuu kyseisten raskaiden hyötyajoneuvojen vuoden 2019 keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin, mikä vastaa helposti saatavilla olevan, **esteettömän ja** kustannustehokkaan teknologian käyttöä tavanomaisissa ajoneuvoissa. Vuoden 2030 tavoitetta olisi pidettävä suuntaa-antavana, ja lopullinen tavoite olisi määritettävä vuonna 2022 tehtävän uudelleentarkastelun perusteella, koska sellaisen edistyneemmän teknologian käyttöönottoon, joka ei vielä ole saatavilla, liittyy enemmän epävarmuustekijöitä.

Tarkistus 10

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 15 a kappale (uusi)**

Komission teksti

(15 a) Hiilidioksidipäästöjä koskevan seurannan olisi perustuttava koko polttoaineketjua koskevaan lähestymistapaan, jotta voidaan huomioida polttoaineen tai energian ympäristötehokkuus ja ajoneuvojen loppukäyttö. Tällaisen lähestymistavan avulla voitaisiin arvioida realistisemmin ajoneuvojen ympäristötehokkuutta. Siksi komission olisi kehitettävä menetelmä, jolla koko polttoaineketjua koskevat päästöt voidaan kirjata viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2022, ja ehdotettava tarvittaessa tämän asetuksen tavoitteiden mukauttamista vastaavasti sen 13 artiklassa säädetyn uudelleentarkastelun yhteydessä.

Tarkistus

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(16) *Nesteytetty* maakaasu (LNG) on käytettävissä dieselin vaihtoehtona raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineena. Nykyisen ja tulevan innovatiivisemman LNG-pohjaisen teknologian käyttöönotto edistää osaltaan hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttamista lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, sillä LNG-teknologian käyttö tuottaa dieselajoneuvoja pienemmät hiilidioksidipäästöt. ***Nesteytettyä maakaasua*** käyttävien ajoneuvojen ***päästövähennyspotentiaali näkyy*** jo täysimääräisesti VECTO-järjestelmässä. Lisäksi nykyisellä LNG-teknologialla varmistetaan vähäiset ilmansaastepäästöt, kuten typen oksidien päästöt ja hiukkaspäästöt. Lisäksi tankkausinfrastruktuurin riittävä vähimmäismäärä on jo olemassa ja sitä otetaan lisää käyttöön osana vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kansallisia toimintakehyksiä.

Tarkistus

(16) ***Markkinoilla on jo nyt saatavana monia vaihtoehtoisia polttoaineita.*** *Nesteytetty* maakaasu (LNG) on käytettävissä dieselin vaihtoehtona raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineena. ***Vetyyn perustuva tekniikka on myös kiinnostava tutkimus- ja kehitysala, erityisesti kun sen synteessissä käytetty energia on peräisin kestävästä ja uusiutuvista lähteistä.*** Nykyisen ja tulevan innovatiivisemman LNG-pohjaisen teknologian käyttöönotto edistää osaltaan hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttamista lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, sillä LNG-teknologian käyttö tuottaa dieselajoneuvoja pienemmät hiilidioksidipäästöt. ***Keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä nesteytetty biokaasu (LBG) mahdollistaa raskaiden hyötyajoneuvojen merkittävät hiilidioksidipäästövähennykset.*** ***Nesteytettyä maakaasua*** käyttävien ajoneuvojen ***hiilidioksidipäästöjen vähennyspotentiaali näkyy*** jo täysimääräisesti VECTO-järjestelmässä, ***ja tulevaisuudessa siinä olisi otettava huomioon myös muut kestävät vaihtoehtoiset polttoaineet.*** Lisäksi nykyisellä LNG-teknologialla varmistetaan vähäiset ilmansaastepäästöt, kuten typen oksidien päästöt ja hiukkaspäästöt. Lisäksi tankkausinfrastruktuurin riittävä vähimmäismäärä on jo olemassa ja sitä otetaan lisää käyttöön osana vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kansallisia toimintakehyksiä.

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi

Johdanto-osan 16 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(16 a) Vaihtoehtoisilla polttoaineilla, erityisesti direktiivin 2016/0382 2 artiklan s ja ee alakohdassa määritellyillä synteettisillä polttoaineilla ja kehittyneillä uusiutuvilla polttoaineilla, voi olla ratkaiseva merkitys pyrittäessä irrottautumaan hiilestä liikennealalla pitkällä aikavälillä. Jotta nämä polttoaineet olisivat hinnoiltaan kilpailukykyisiä, on varmistettava niiden teknologinen kehitys ja laajamittainen teollistaminen. Tunnustamalla tässä asetuksessa kyseisten polttoaineiden suotuisat vaikutukset hiilidioksidipäästöihin voidaan osaltaan edistää kyseistä prosessia.

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 16 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(16 b) Saattueajoon perustuvien teknologioiden käyttöönotto edistää osaltaan polttoaineenkulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämistä, koska se vähentää merkittävästi kuorma-autojen polttoaineenkulutusta ja raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä.

Tarkistus 14

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 16 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(16 c) Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tässä asetuksessa olisi otettava huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin

2014/94 2 artiklan 1 kohdassa luetellut vaihtoehtoiset polttoaineet. Markkinoilla jo olevat vaihtoehtoiset polttoaineet olisi lisättävä alusta alkaen raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen sääntelyyn. Tämän asetuksen olisi mahdollistettava uuden sukupolven polttoaineiden huomioon ottaminen viipymättä. Vaihtoehtoisten polttoaineiden huomioon ottaminen hiilidioksidipäästöissä ja polttoaineenkulutuksessa kannustaisi ajoneuvojen valmistajia tuomaan markkinoille ajoneuvoja, jotka käyttävät vaihtoehtoista polttoainetta, ja kannustaisi samalla polttoaineen toimittajia lisäämään vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuutta markkinoilla. Komission julkisessa kuulemisessa 83 prosenttia sidosryhmistä oli täysin samaa mieltä tai usein samaa mieltä siitä, että raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä olisi otettava huomioon myös vaihtoehtoiset polttoaineet.

Tarkistus 15

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti

(19) On tarpeen varmistaa, että päästöjen kokonaisvähennystä koskevat vaatimukset jakautuvat oikeudenmukaisesti valmistajien välillä ja niissä otetaan huomioon, että raskaat ajoneuvot poikkeavat merkittävästi toisistaan suunnittelun, käyttötavan, vuotuisen ajokilometrimäärän, hyötykuorman ja perävaunukonfiguraation osalta. Sen vuoksi on aiheellista jakaa raskaat ajoneuvot erillisiin alaryhmiin, jotka kuvaavat näiden ajoneuvojen tyypillisiä käyttötapoja ja teknisiä ominaisuuksia. Kun valmistajille asetetaan päästötavoite, joka on kullekin alaryhmälle määritettyjen

Tarkistus

(19) On tarpeen varmistaa, että päästöjen kokonaisvähennystä koskevat vaatimukset jakautuvat oikeudenmukaisesti valmistajien välillä ja niissä otetaan huomioon, että raskaat ajoneuvot poikkeavat merkittävästi toisistaan suunnittelun, käyttötavan, vuotuisen ajokilometrimäärän, hyötykuorman ja perävaunukonfiguraation osalta. Sen vuoksi on aiheellista jakaa raskaat ajoneuvot erillisiin alaryhmiin, jotka kuvaavat näiden ajoneuvojen tyypillisiä käyttötapoja ja teknisiä ominaisuuksia. Kun valmistajille asetetaan päästötavoite, joka on kullekin alaryhmälle määritettyjen

tavoitteiden painotettu keskiarvo, valmistajat saavat myös keinon tasapainottaa tehokkaasti joidenkin alaryhmien ajoneuvojen mahdollista huonoa suorituskykyä tavoitteiden ylittymisellä toisissa alaryhmissä, ottaen huomioon muihin alaryhmiin kuuluvien ajoneuvojen käyttöiän aikaiset keskimääräiset hiilidioksidipäästöt.

tavoitteiden painotettu keskiarvo, valmistajat saavat myös keinon tasapainottaa tehokkaasti joidenkin alaryhmien ajoneuvojen mahdollista huonoa suorituskykyä tavoitteiden ylittymisellä toisissa alaryhmissä, ottaen huomioon muihin alaryhmiin kuuluvien ajoneuvojen käyttöiän aikaiset keskimääräiset hiilidioksidipäästöt **ja noudattaen siten ”saastuttaja maksaa” -periaatetta.**

Tarkistus 16

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 20 kappale

Komission teksti

(20) Valmistajan vuotuisten päästötavoitteiden noudattamista olisi arvioitava sen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen perusteella. Keskimääräisiä päästöjä määritettäessä olisi otettava huomioon myös ajoneuvojen eri alaryhmien tavoitteissa näkyvät erityispiirteet. Sen vuoksi valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen olisi perustuttava kullekin alaryhmälle määritettyihin keskimääräisiin päästöihin, mukaan lukien niiden oletettuun keskimääräiseen vuotuisen ajokilometrimäärään ja keskimääräiseen hyötykuormaan perustuva painotus, joka vastaa käyttökäisiä hiilidioksidin kokonaispäästöjä. Koska työajoneuvojen päästöjen vähennyspotentiaali on rajallinen, niitä ei pitäisi ottaa huomioon keskimääräisiä päästöjä laskettaessa.

Tarkistus

(20) Valmistajan vuotuisten päästötavoitteiden noudattamista olisi arvioitava sen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen perusteella. Keskimääräisiä päästöjä määritettäessä olisi otettava huomioon myös ajoneuvojen eri alaryhmien tavoitteissa näkyvät erityispiirteet. Sen vuoksi valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen olisi perustuttava kullekin alaryhmälle määritettyihin keskimääräisiin päästöihin, mukaan lukien niiden oletettuun keskimääräiseen vuotuisen ajokilometrimäärään ja keskimääräiseen hyötykuormaan perustuva painotus, joka vastaa käyttökäisiä hiilidioksidin kokonaispäästöjä. Koska työajoneuvojen päästöjen vähennyspotentiaali on rajallinen, niitä ei pitäisi ottaa huomioon keskimääräisiä päästöjä laskettaessa, **paitsi jos on kyse vähäpäästöisistä tai päästöttömistä ajoneuvoista.**

Tarkistus 17

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 21 kappale

(21) Toisin kuin henkilö- ja pakettiautoja, päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita ajoneuvoja ei ole vielä saatavilla markkinoilla, linja-autoja lukuun ottamatta. Siksi käyttöön olisi otettava erityinen superbonusten muodossa oleva mekanismi, jolla helpotetaan sujuvaa siirtymistä kohti päästötöntä liikkuvuutta. Tämä tarjoaa kannustimia päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden ajoneuvojen kehittämiseen ja käyttöönottoon unionin markkinoilla, mikä täydentäisi kysyntäpuolen välineitä, kuten puhtaita ajoneuvoja koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/33/EY²⁶.

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU [COM(2017) 653 final] (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

Tarkistus 18

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 22 kappale

(22) Näin ollen valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa olisi kaikki päästöttömät ja vähäpäästöiset raskaat ajoneuvot otettava huomioon moninkertaisina. Kannustimien tason olisi vaihdeltava ajoneuvon todellisten hiilidioksidipäästöjen mukaisesti. Jotta ympäristötavoitteita ei heikennettäisi, kannustimiin perustuvilla säästöille olisi asetettava enimmäismäärä.

(21) Toisin kuin henkilö- ja pakettiautoja, päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita ajoneuvoja ei ole vielä saatavilla markkinoilla, linja-autoja lukuun ottamatta. Siksi käyttöön olisi otettava erityinen superbonusten muodossa oleva mekanismi, jolla helpotetaan **ja edistetään** sujuvaa siirtymistä kohti päästötöntä liikkuvuutta. Tämä tarjoaa kannustimia päästöttömien ja vähäpäästöisten raskaiden ajoneuvojen kehittämiseen ja käyttöönottoon unionin markkinoilla, mikä täydentäisi kysyntäpuolen välineitä, kuten puhtaita ajoneuvoja koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2009/33/EY²⁶.

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU [COM(2017) 653 final] (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

(22) Näin ollen valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa olisi kaikki päästöttömät ja vähäpäästöiset raskaat ajoneuvot otettava huomioon moninkertaisina. Kannustimien tason olisi vaihdeltava ajoneuvon todellisten hiilidioksidipäästöjen mukaisesti. Jotta ympäristötavoitteita ei heikennettäisi, kannustimiin perustuvilla säästöille olisi asetettava enimmäismäärä. **Kun otetaan huomioon vaikeudet kaukoliikenteessä**

käytettävien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kehittämisessä, enimmäismäärää ei pitäisi soveltaa ajoneuvoihin, joiden ajomatka on yli 400 kilometriä.

Tarkistus 19

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 24 kappale

Komission teksti

(24) Päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönottoon liittyvää kannustinjärjestelmää suunniteltaessa siihen olisi sisällytettävä myös pienemmät kuorma-autot ja linja-autot, joihin ei sovelleta tämän asetuksen mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita. Myös näillä ajoneuvoilla on suuri merkitys puututtaessa kaupunkien ilmansaasteongelmiin. Olisi kuitenkin huomattava, että päästöttömiä linja-autoja on jo markkinoilla ja niille on luotu kannustimia kysyntäpuolen toimenpiteillä, kuten julkisilla hankinnoilla. Sen varmistamiseksi, että erityyppisten ajoneuvojen kannustimet ovat keskenään tasapainossa, myös päästöttömiin pienempiin kuorma- ja linja-autoihin sovellettaviin kannustimiin perustuville säästöille olisi asetettava enimmäismäärä.

Tarkistus

(24) Päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönottoon liittyvää kannustinjärjestelmää suunniteltaessa siihen olisi sisällytettävä myös pienemmät kuorma-autot ja linja-autot, joihin ei sovelleta tämän asetuksen mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita. Myös näillä ajoneuvoilla on suuri merkitys puututtaessa kaupunkien ilmansaasteongelmiin. Olisi kuitenkin huomattava, että päästöttömiä linja-autoja on jo markkinoilla ja niille on luotu kannustimia kysyntäpuolen toimenpiteillä, kuten julkisilla hankinnoilla. Sen varmistamiseksi, että erityyppisten ajoneuvojen kannustimet ovat keskenään tasapainossa, myös päästöttömiin pienempiin kuorma- ja linja-autoihin sovellettaviin kannustimiin perustuville säästöille olisi asetettava enimmäismäärä. ***Koska samalla valmistajalla voi olla linja- ja kuorma-autoja varten erilliset oikeushenkilöt, asetuksessa (EU) N:o 510/2011 määritellyn sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmän olisi voitava toimia valmistajana.***

Tarkistus 20

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 30 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(30) Tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön tehokas valvontamekanismi, jolla velvollisuuksien noudattamista valvotaan. Valmistajien velvollisuus toimittaa tarkat tiedot asetuksen (EU) 2018/... mukaisesti [seuranta ja raportointi, raskaat hyötyajoneuvot] ja hallinnolliset sakot, joita voidaan määrätä, jos velvollisuutta ei noudateta, edistävät osaltaan sen varmistamista, että tämän asetuksen mukaisten velvollisuuksien noudattamisen arvioinnissa käytettävät tiedot ovat luotettavia.

(30) Tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on tarpeen ottaa käyttöön tehokas valvontamekanismi, jolla velvollisuuksien noudattamista valvotaan. Valmistajien velvollisuus toimittaa tarkat tiedot asetuksen (EU) 2018/... mukaisesti [seuranta ja raportointi, raskaat hyötyajoneuvot] ja hallinnolliset sakot, joita voidaan määrätä, jos velvollisuutta ei noudateta, edistävät osaltaan sen varmistamista, että tämän asetuksen mukaisten velvollisuuksien noudattamisen arvioinnissa käytettävät tiedot ovat luotettavia. ***On kuluttajien ja suuren yleisön edun mukaista tietää, mitkä valmistajat noudattavat tai eivät noudata uusia päästönormeja.***

Tarkistus 21

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 31 kappale

Komission teksti

(31) Tämän asetuksen mukaisten hiilidioksidipäästöjen saavuttamisen kannalta on olennaisen tärkeää, että käytössä olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat niiden arvojen mukaisia, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden nojalla. Sen vuoksi komission olisi voitava ottaa huomioon valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa mahdolliset järjestelmälliset vaatimustenvastaisuudet, jotka tyyppihyväksyntäviranomainen on havainnut käytössä olevien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä.

Tarkistus 22

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 34 kappale

Tarkistus

(31) Tämän asetuksen mukaisten hiilidioksidipäästöjen saavuttamisen kannalta on olennaisen tärkeää, että käytössä ***ja tiellä*** olevien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat niiden arvojen mukaisia, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden nojalla. Sen vuoksi komission olisi voitava ottaa huomioon valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa mahdolliset järjestelmälliset vaatimustenvastaisuudet, jotka tyyppihyväksyntäviranomainen on havainnut käytössä ***ja tiellä*** olevien raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä.

(34) Vuonna 2022 komissio arvioi tässä asetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästönormien vaikuttavuuden ja etenkin päästötason, joka on määrä saavuttaa vuoteen 2030 mennessä, sekä menettelyt, joiden pitäisi olla saatavilla kyseisen tavoitteen ja sitä seuraavien tavoitteiden saavuttamiseksi, ja hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamisen muuntyyppisille raskaille hyötyajoneuvoille, kuten pienemmille kuorma-autoille, linja-autoille ja perävaunuille. Lisäksi arvioinnissa olisi käsiteltävä – ainoastaan tämän asetuksen soveltamista varten – näkökohtia, jotka koskevat sellaisia raskaita hyötyajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, kuten modulaarisia ratkaisuja, joiden painot ja mitat ylittävät kansallisessa liikenteessä sovellettavat suurimmat sallitut standardiarvot.

(34) Vuonna 2022 komissio arvioi tässä asetuksessa vahvistettujen hiilidioksidipäästönormien vaikuttavuuden ja etenkin päästötason, joka on määrä saavuttaa vuoteen 2030 mennessä, sekä menettelyt, joiden pitäisi olla saatavilla kyseisen tavoitteen ja sitä seuraavien tavoitteiden saavuttamiseksi, ja hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamisen muuntyyppisille raskaille hyötyajoneuvoille, kuten pienemmille kuorma-autoille, linja-autoille ja perävaunuille. Lisäksi arvioinnissa olisi käsiteltävä – ainoastaan tämän asetuksen soveltamista varten – näkökohtia, jotka koskevat sellaisia raskaita hyötyajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, kuten modulaarisia ratkaisuja, joiden painot ja mitat ylittävät kansallisessa liikenteessä sovellettavat suurimmat sallitut standardiarvot. ***Viimeksi mainitussa tapauksessa kuorma-autojen, joita käytetään suurten kuormien kuljettamiseen, on direktiivin (EU) 719/2015^{1 a} mukaisesti oltava helposti tunnistettavissa teknisten kriteerien perusteella, ja komission pitäisi tunnustaa tämän raskaan liikenteen muodon suotuisat vaikutukset hiilidioksidipäästöihin. Komission olisi siirryttävä koko polttoaineketjun aikaisten päästöjen mittaamiseen perustuvaan menetelmään vuoden 2022 jälkeisiä tavoitteita silmällä pitäen. Raskaiden hyötyajoneuvojen koko polttoaineketjun ja elinkaaren aikaisia hiilidioksidipäästöjä pitäisi seurata, ja ne olisi julkaistava avoimesti.***

^{1 a} Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/719, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä

liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta, EUVL L 115, 6.5.2015.

Tarkistus 23

Ehdotus asetukseksi 3 artikla – 1 kohta – h alakohta

Komission teksti

(h) ’työajoneuvolla’ raskasta hyötyajoneuvoa, jota ei ole tarkoitettu *tavaroiden* toimittamiseen ja jonka *hiilidioksidipäästöt ja polttoaineenkulutus* on määritetty asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanosäädösten mukaisesti ainoastaan muiden kuin tämän asetuksen liitteessä I olevassa 2.1 kohdassa määriteltyjen käyttöprofiilien osalta

Tarkistus

(h) ’työajoneuvolla’ raskasta hyötyajoneuvoa, jota ei ole tarkoitettu *kulutustavaroiden* toimittamiseen ja jonka *korirakenteeseen* on merkitty rekisteröinnin yhteydessä koodi direktiivin 2007/46/EY liitteessä II olevan lisäyksen 2 mukaisesti

Tarkistus 24

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

Komission teksti

Tarkistus

i a) Tässä asetuksessa ’sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmällä’ tarkoitetaan valmistajaa ja siihen sidossuhteessa olevia yrityksiä. Valmistajien osalta ’sidossuhteessa olevalla yrityksellä’ tarkoitetaan

a) yrityksiä, jossa valmistajalla on suoraan tai välillisesti

i) valtuudet käyttää yli puolta äänimäärästä tai

ii) valtuudet nimittää yli puolet hallintoneuvoston, hallituksen tai yritystä lain mukaan edustavien elinten jäsenistä tai

iii) oikeus johtaa yrityksen liiketoimintaa;

b) yrityksiä, joilla on, suoraan tai välillisesti, a alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet valmistajaan nähden;

c) yrityksiä, joissa b alakohdassa tarkoitettulla yrityksellä on suoraan tai välillisesti a alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet;

d) yrityksiä, joissa valmistajalla on yhden tai useamman a, b tai c alakohdassa tarkoitettun yrityksen kanssa a alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet taikka joissa kahdella tai useammalla a, b tai c alakohdassa tarkoitetuista yrityksistä on yhteisesti tällaiset oikeudet tai valtuudet;

e) yrityksiä, joissa a alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet ovat yhteisesti valmistajan tai yhden tai useamman siihen sidossuhteessa olevan a–d alakohdassa tarkoitettun yrityksen ja yhden tai useamman kolmannen osapuolen hallussa.

Tarkistus 25

Ehdotus asetukseksi 3 artikla – 1 kohta – k alakohta

Komission teksti

k) 'vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, joka ei ole päästötön raskas hyötyajoneuvo ja jonka CO₂-päästöt ovat **alle 350 g CO₂/km määritettynä liitteessä I olevan 2.1 kohdan mukaisesti**

Tarkistus

k) 'vähäpäästöisellä raskaalla hyötyajoneuvolla' raskasta hyötyajoneuvoa, joka ei ole päästötön raskas hyötyajoneuvo ja jonka CO₂-päästöt ovat **35 prosenttia pienemmät kuin kunkin ajoneuvojen alaryhmän osalta vuoden 2019 lähtötason perusteella määritetty viitearvo**

Tarkistus 26

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

Komission teksti

Tarkistus

n a) Hiilen korjauskerroin vastaa osuutta huoltoasemilla myydystä uusiutuvasta kaasusta, joka on sertifioitu unionin tasolla.

Tarkistus 27

Ehdotus asetukseksi 4 artikla – 1 kohta – a alakohta

Komission teksti

a) asetuksen (EU) 2018/... [seuranta ja raportointi, raskaat hyötyajoneuvot] mukaisesti raportoitavat tiedot valmistajan uusista raskaista hyötyajoneuvoista, jotka on rekisteröity asianomaisena vuonna, lukuun ottamatta työajoneuvoja

Tarkistus

a) asetuksen (EU) 2018/... [seuranta ja raportointi, raskaat hyötyajoneuvot] mukaisesti raportoitavat tiedot valmistajan uusista raskaista hyötyajoneuvoista, jotka on rekisteröity asianomaisena vuonna, lukuun ottamatta työajoneuvoja, ***paitsi jos on kyse vähäpäästöisistä tai päästöttömistä ajoneuvoista***

Tarkistus 28

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

Komission teksti

Tarkistus

b a) direktiivin 2016/0382 2 artiklan s ja ee alakohdassa määriteltyjen synteettisten ja kehittyneiden uusiutuvien polttoaineiden osuus hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä edellyttäen, että valmistajat tuovat niitä polttoainemarkkinoille vapaaehtoisesti eikä tätä osuutta lueta hyväksi muiden hiilestä irrottautumista koskevien velvoitteiden täyttämiseksi

Tarkistus 29

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

b b) hiilen korjauskerroin (CCF), joka voidaan laskea seuraavan kaavan mukaisesti: $CCF = \text{kansallinen osuus (\%)} \text{ käytetystä kestävästä uusiutuvasta energiasta} / 10$. Korjauskerroin lasketaan erikseen diesel- ja metaaniajoneuvojen osalta sekä kunkin kalenterivuoden aikana myydyn polttoaineen osalta. Komission olisi rohkaistava hiilen korjauskertoimen käyttöönottoon, mikä johtaisi koko polttoaineketjun aikaisten päästöjen mittaamiseen perustuvan menetelmän käyttöönottoon.

Tarkistus 30

Ehdotus asetukseksi 5 artikla – 2 kohta – a alakohta

Komission teksti

a) päästötön raskas hyötyajoneuvo lasketaan kahdeksi ajoneuvoksi;

Tarkistus

a) päästötön raskas hyötyajoneuvo lasketaan ***useaksi ajoneuvoksi toimintamatkasta riippuen: tällainen ajoneuvo lasketaan kahdeksi ajoneuvoksi, jos sen toimintamatka on alle 100 km, kolmeksi ajoneuvoksi, jos toimintamatka on yli 100 km, neljäksi ajoneuvoksi, jos toimintamatka on yli 200 km, ja viideksi ajoneuvoksi, jos toimintamatka on yli 400 km;***

Tarkistus 31

Ehdotus asetukseksi 5 artikla – 2 kohta – b alakohta

Komission teksti

b) vähäpäästöinen raskas hyötyajoneuvo lasketaan enintään kahdeksi ajoneuvoksi sen mukaan, mikä on sen CO₂-päästöjen ja kynnyspäästötason ***350 g CO₂/km*** suhde.

Tarkistus

b) vähäpäästöinen raskas hyötyajoneuvo lasketaan enintään kahdeksi ajoneuvoksi sen mukaan, mikä on sen CO₂-päästöjen ja kynnyspäästötason, ***joka on 35 prosenttia pienempi kuin kullekin ajoneuvojen alaryhmälle vuoden 2019 lähtötason mukaisesti määritetty***

vertailuarvo, suhde.

Tarkistus 32

Ehdotus asetukseksi 5 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyysmekanismi saa alentaa valmistajan keskimääräisiä päästöjä enintään 3 prosenttia. ***Edellä 2 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuihin luokkiin kuuluvien päästöttömien*** raskaiden hyötyajoneuvojen vaikutus kyseiseen tekijään saa alentaa valmistajan keskimääräisiä päästöjä enintään 1,5 prosenttia.

Tarkistus

3. Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyysmekanismi saa alentaa valmistajan keskimääräisiä päästöjä enintään 3 prosenttia. ***Yli 400 kilometrin matkan kaukoliikenteen päästöttömien ja vähäpäästöisten*** raskaiden hyötyajoneuvojen ***osuus jätetään enimmäismäärän ulkopuolelle.***

Tarkistus 33

Ehdotus asetukseksi 8 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

(Liikapäästömaksu) = (päästöylitys x **6 800** €/g CO₂/tkm)

Tarkistus

(Liikapäästömaksu) = (päästöylitys x **570** €/g CO₂/tkm)

Tarkistus 34

Ehdotus asetukseksi 8 artikla – 4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

4. Liikapäästömaksusta kertyviä määriä pidetään unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina. ***Näitä määriä käytetään ainoastaan tukemaan ohjelmia, joita toteutetaan tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa edistämään autoteollisuuden siirtymistä vähäpäästöiseen liikkuvuuteen***

ja edistämään innovatiivisia ratkaisuja, joilla kannustetaan ottamaan nopeasti käyttöön päästöttömiä ja vähäpäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja.

Tarkistus 35

Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Tätä varten komissio varmistaa, että valmistajilta tai tapauksen mukaan kansallisilta viranomaisilta on saatavilla vankkoja muita kuin henkilötietoja raskaiden hyötyajoneuvojen todellisista ajonaikaisista hiilidioksidipäästöistä ja energiankulutuksesta.

Tarkistus

2. Tätä varten komissio varmistaa, että valmistajilta tai tapauksen mukaan kansallisilta viranomaisilta on **julkisesti** saatavilla vankkoja muita kuin henkilötietoja raskaiden hyötyajoneuvojen todellisista ajonaikaisista hiilidioksidipäästöistä ja energiankulutuksesta **nykyisten, erilaiset käyttötyypit kattavien tiedonkeruujärjestelmien standardoinnin perusteella. Komissio arvioi, voidaanko todellisten ajonaikaisten hiilidioksidipäästöjen testit toteuttaa kannettavilla päästöjenmittausjärjestelmillä (PEMS).**

Tarkistus 36

Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a. VECTO-simulointivälineen päivittäminen Komissio päivittää vuosittain VECTO-simulointivälineen asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti, jotta voidaan ottaa huomioon polttoainetta säästävien teknologioiden käyttöönotto, muun muassa rekkojen saattueajo, sekä perävaunujen, puoliperävaunujen ja jäykkien runkojen parannukset. Päivityksen yhteydessä on huomioitava VECTO-välineen avulla saatujen tulosten ja tieliikenteen todellisten hiilidioksidipäästöjen väliset

Tarkistus 37

Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

1. Sen varmistamiseksi, että teknisissä parametreissa, joita käytetään laskettaessa 4 artiklassa tarkoitettuja valmistajan keskimääräisiä päästöjä ja 6 artiklassa tarkoitettuja päästötavoitteita, otetaan huomioon tekninen kehitys ja tavaraliikenteen logistiikan edistyminen, **komissiolle** siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 15 artiklan mukaisesti seuraavien liitteissä I ja II vahvistettujen säännösten muuttamiseksi:

Tarkistus

1. Sen varmistamiseksi, että teknisissä parametreissa, joita käytetään laskettaessa 4 artiklassa tarkoitettuja valmistajan keskimääräisiä päästöjä ja 6 artiklassa tarkoitettuja päästötavoitteita, otetaan huomioon tekninen kehitys ja tavaraliikenteen logistiikan edistyminen, **komissio päivittää vuosittain VECTO-simulointivälinettä ja sille** siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 15 artiklan mukaisesti seuraavien liitteissä I ja II vahvistettujen säännösten muuttamiseksi:

Tarkistus 38

Ehdotus asetukseksi 13 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Komissio esittää 31 päivään joulukuuta 2022 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta, 1 artiklan mukaisesti vuodeksi 2030 määritettävästä CO₂-päästöjen vähentämistavoitteesta ja muuntyyppisten raskaiden hyötyajoneuvojen – perävaunut mukaan lukien – hiilidioksidin vähentämistavoitteiden asettamisesta. Kertomukseen sisällytetään myös arvio niiden menettelyjen vaikuttavuudesta, jotka koskevat etenkin päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja – erityisesti linja-autoja, ottaen huomioon direktiivissä 2009/33/EY³⁰ asetetut tavoitteet – ja CO₂-bonusjärjestelmää, ja siitä, onko asianmukaista jatkaa kyseisten menettelyjen soveltamista vuonna 2030 ja

Tarkistus

Komissio esittää 31 päivään joulukuuta 2022 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta, **menetelmistä, joilla voidaan mitata koko polttoaineketjun aikaiset päästöt**, 1 artiklan mukaisesti vuodeksi 2030 määritettävästä CO₂-päästöjen vähentämistavoitteesta ja muuntyyppisten raskaiden hyötyajoneuvojen – perävaunut mukaan lukien – hiilidioksidin vähentämistavoitteiden asettamisesta **sekä eurooppalaisista moduulijärjestelmäyhdistelmistä. Komissio antaa myös kertomuksen edistymisestä elinkaaren aikaisten päästöjen laskennassa käytettävän edustavan menetelmän käyttöön otossa.** Kertomukseen sisällytetään myös arvio

sen jälkeen, ja tarvittaessa kertomukseen liitetään ehdotus tämän asetuksen muuttamisesta.

niiden menettelyjen vaikuttavuudesta, jotka koskevat etenkin päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja (erityisesti linja-autoja) **ja niiden määritelmää**, ottaen huomioon direktiivissä 2009/33/EY³⁰ asetetut tavoitteet – ja CO₂-bonusjärjestelmää, ja siitä, onko asianmukaista jatkaa kyseisten menettelyjen soveltamista vuonna 2030 ja sen jälkeen, ja tarvittaessa kertomukseen liitetään ehdotus tämän asetuksen muuttamisesta. ***Komissio arvioi tätä kertomusta varten kaikki tärkeimmät parametrit, jotka vaikuttavat vaihtoehtoisten voimalaitteiden käyttöönottoon markkinoilla, tarkastelemalla seuraavia indikaattoreita:***

- latausinfrastruktuurin laajeneminen***
- tarjolla olevien ajoneuvojen valikoima (kuten akkukäyttöiset sähköajoneuvot, ladattavat hybridautot ja polttokennokäyttöiset autot)***
- öljyn ja polttoaineen keskihinnat***
- tukien ja muiden kuin rahallisten kannustimien tasot***
- muut tekijät, kuten julkisten hankintojen taso.***

³⁰ Puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi 2009/33/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU.

³⁰ Puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi 2009/33/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä .../.../EU.

ASIAN KÄSITTELY LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA

| | |
|--|---|
| Otsikko | Hiilidioksidipäästönormien asettaminen uusille raskaille hyötyajoneuvoille |
| Viiteasiakirjat | COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD) |
| Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä) | ENVI 5.7.2018 |
| Lausunnon antanut valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä) | TRAN 5.7.2018 |
| Valmistelija Nimitetty (pvä) | Henna Virkkunen 3.7.2018 |
| Valiokuntakäsittely | 6.9.2018 |
| Hyväksytty (pvä) | 9.10.2018 |
| Lopullisen äänestyksen tulos | +: 37 –: 8 0: 2 |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet | Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Claudia Țapardel |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet | Francisco Assis, Michael Detjen, Jill Evans, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Ryszard Antoni Legutko, Marek Plura, Henna Virkkunen |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta) | Nicola Danti, Angel Dzhambazki, John Howarth, Wajid Khan |

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ LAUSUNNON
ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

| | |
|-----------|--|
| 37 | + |
| ALDE | Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička |
| ECR | Angel Dzhambazki, Jacqueline Foster, Ryszard Antoni Legutko, Peter Lundgren, Kosma Zlotowski |
| ENF | Georg Mayer |
| PPE | Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Elzbieta Katarzyna Lukacijewska, Renaud Muselier, Markus Pieper, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp |
| S&D | Francisco Assis, Inés Ayala Sender, Nicola Danti, Michael Detjen, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, John Howarth, Wajid Khan, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Tapardel |
| 8 | - |
| EFDD | Daniela Aiuto, Jill Seymour |
| GUE/NGL | Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu |
| VERTS/ALE | Michael Cramer, Jill Evans, Keith Taylor |
| 2 | 0 |
| ECR | Peter van Dalen |
| ENF | Marie-Christine Arnautu, |

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää

**ASIAN KÄSITTELY
ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

| | | | |
|--|---|-------------------|------------------|
| Otsikko | Hiilidioksidipäästönormien asettaminen uusille raskaille hyötyajoneuvoille | | |
| Viiteasiakirjat | COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD) | | |
| Annettu EP:lle (pvä) | 17.5.2018 | | |
| Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä) | ENVI 5.7.2018 | | |
| Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto Ilmoitettu istunnossa (pvä) | ITRE 5.7.2018 | IMCO 5.7.2018 | TRAN 5.7.2018 |
| Valiokunnat, jotka eivät antaneet lausuntoa Päätös tehty (pvä) | ITRE 19.6.2018 | IMCO 19.6.2018 | |
| Esittelijät Nimitetty (pvä) | Bas Eickhout 24.5.2018 | | |
| Valiokuntakäsittely | 29.8.2018 | | |
| Hyväksytty (pvä) | 18.10.2018 | | |
| Lopullisen äänestyksen tulos | +: –: 0: | 47 6 0 | |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet | Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Arne Gericke, Jens Gieseke, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli | | |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet | Eleonora Evi, Giorgos Grammatikakis, Rebecca Harms, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllönen, Carolina Punset, Christel Schaldemose, Keith Taylor, Tiemo Wölken, Carlos Zorrinho | | |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta) | Sophia in 't Veld, Kati Piri, Mirja Vehkaperä, Flavio Zanonato | | |
| Jätetty käsiteltäväksi (pvä) | 25.10.2018 | | |

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
ASIESTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

| 47 | + |
|-----------|--|
| ALDE | Jan Huitema, Carolina Punset, Frédérique Ries, Nils Torvalds, Mirja Vehkaperä, Sophia in 't Veld |
| ECR | Mark Demesmaecker |
| EFDD | Eleonora Evi, Piernicola Pedicini |
| GUE/NGL | Stefan Eck, Anja Hazekamp, Merja Kyllönen |
| NI | Zoltán Balczó |
| PPE | Pilar Ayuso, Ivo Belet, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Karl Heinz Florenz, Francesc Gambús, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Annie Schreijer Pierik, Adina Ioana Vălean |
| S&D | Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Giorgos Grammatikakis, Jytte Guteland, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Kati Piri, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Tiemo Wölken, Flavio Zanonato, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho |
| VERTS/ALE | Marco Affronte, Bas Eickhout, Rebecca Harms, Martin Häusling, Davor Škrlec, Keith Taylor |

| 6 | - |
|-----|---|
| ECR | Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter |
| EPP | Jens Gieseke, Renate Sommer |

| 0 | 0 |
|---|---|
| | |

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää