



HYVÄKSYTYT TEKSTIT

P8_TA(2018)0370

Päästönormien asettaminen uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille *I**

Euroopan parlamentin tarkistukset 3. lokakuuta 2018 ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (uudelleenlaadittu teksti) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))¹

(Tavallinen lainsäätämisympäristö – uudelleenlaatiminen)

Tarkistus 1

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 3 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

(3) *Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa eurooppalaisessa strategiassa¹⁶ asetetaan seuraava 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 vähennettävä jyrkästi ilman viivettä. Perinteisten polttomoottoreiden päästöjä on tarpeen vähentää edelleen vuoden 2020 jälkeen. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen on oltava käytössä ja saatava*

(3) *Liikenne on unionin ainoa merkittävä ala, jolla kasvihuonepäästöjen määrä edelleen nousee. Jotta unioni voisi noudattaa sitoumuksiaan, jotka se antoi YK:n ilmastopöytäkirjan osapuolten 21. konferenssissa Pariisissa vuonna 2015, koko liikenteen alan on irrottauduttava hiilestä nopeammin ja alan kasvihuonekaasupäästöissä olisi määrätietoisesti pyrittävä nollatasoon vuosisadan puoleenväliin mennessä. Terveyttämme ja ympäristöä vakavasti vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä on **niin ikään** vähennettävä jyrkästi ilman viivettä. Perinteisten polttomoottoreiden päästöjä on*

¹ Asia päätettiin palauttaa asiasta vastaavaan valiokuntaan toimielinten välisiä neuvotteluja varten työjärjestyksen 59 artiklan 4 kohdan neljännen alakohdan mukaisesti (A8-0287/2018).

merkittävä markkinaosuus vuoteen 2030 mennessä.

tarpeen vähentää edelleen vuoden 2020 jälkeen. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen on oltava käytössä ja saatava merkittävä markkinaosuus vuoteen 2030 mennessä.

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 a) Kevytkomponenttirakenteiden tutkimus-, toimitus-, kehitys- ja tuotantostrategioiden kehittäminen on keskeistä, jotta autoteollisuuden siirtyminen vähähiiliseen tuotantoon etenee. Luonnonkuituraaka-aineita ja niiden komposiitteja osana biotalouden ja sen tuottamien uusiutuvien, kierrätettävien ja kestävien tuotteiden kasvua ja kehitystä koskeva tutkimusaineisto kasvaa. Tätä kehitystä on ohjattava siten, että luonnonvarojen ja saatavilla olevan maan rajoitukset ja tästä aiheutuva elinkaaren loppuvaiheen kestävien ratkaisujen tarve otetaan huomioon.

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 b) Sosiaalisesti hyväksyttävä ja oikeudenmukainen siirtymä päästöttömään liikkuvuuteen vuosisadan puoliväliin mennessä edellyttää autoteollisuuden koko arvoketjussa muutoksia, joissa otetaan huomioon mahdolliset kielteiset vaikutukset kansalaisiin ja alueisiin kaikissa jäsenvaltioissa. 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 toimivaltaisten viranomaisten kanssa.

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 c) Onnistunut siirtyminen päästöttömään liikkuvuuteen edellyttää ajoneuvoja, infrastruktuureja ja sähköverkkoja sekä akkujen kestävä tuotantoa, kestäviä toimituksia ja kestävä kierrätystä koskevaa yhteistä poliittista kehystä, jossa taloudelliset kannustimet ja työllisyyskannustimet toimivat yhdessä kaikilla unionin ja jäsenvaltioiden sekä alue- ja paikallistasoilla ja niitä tuetaan vahvemmillä unionin rahoitusvälineillä.

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

Tarkistus

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

(6) Tieliikenteen päästöt ovat yhä selvästi vuoden 1990 tasojen yläpuolella, mikä vesittää vähennyksiä, joita muilla aloilla saadaan aikaan ilmastonmuutoksen torjumiseksi.

lisääntyvät entisestään, tämä vesittää *niitä* vähennyksiä, joita muilla aloilla saadaan aikaan ilmastonmuutoksen torjumiseksi.

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Vuonna 2015 tehdyssä asetusten (EY) N: o 443/2009 ja (EU) N: o 510/2011 arvioinnissa tultiin siihen tulokseen, että kyseiset asetukset ovat olleet merkitykselliset ja laajasti ottaen johdonmukaiset ja että ne ovat saaneet aikaan huomattavia energiasäästöjä ja olleet samaan aikaan alun perin ennakoitua kustannustehokkaampia. Ne ovat myös luoneet unionille tuntuvaa lisäarvoa, jota ei olisi voitu saavuttaa samassa määrin kansallisilla toimenpiteillä.

Tarkistus

(9) Vuonna 2015 tehdyssä asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 arvioinnissa tultiin siihen tulokseen, että kyseiset asetukset ovat olleet merkitykselliset ja laajasti ottaen johdonmukaiset ja että ne ovat saaneet aikaan huomattavia energiasäästöjä ja olleet samaan aikaan alun perin ennakoitua kustannustehokkaampia. Ne ovat myös luoneet unionille tuntuvaa lisäarvoa, jota ei olisi voitu saavuttaa samassa määrin kansallisilla toimenpiteillä. ***Arvioinnissa todettiin kuitenkin myös, että todelliset hiilidioksidisäästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin ne, joita saadaan tuloksiksi tyyppihyväksyntätesteissä, ja että tyyppihyväksyntätestien ja todellisten arvojen välinen ”päästökuilu” on merkittävästi heikentänyt hiilidioksidipäästönormien tehokkuutta ja kuluttajien luottamusta uusien ajoneuvojen mahdollisiin polttoainesäästöihin.***

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(10 a) Tämän asetuksen tehokkuuden varmistamiseksi hiilidioksidipäästövähennysten mittaaminen olisi suoritettava olosuhteissa, jotka esiintyvät ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana. Sen vuoksi on aiheellista liittää tähän asetukseen ehdoton estolaitteiden kielto ja antaa viranomaisille keinot

varmistaa kiellon noudattaminen.

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

(12) Hiilidioksidipäästöjen vähentämistä **koskevat vaatimukset on tärkeää asettaa niin, että** ajoneuvojen valmistajille **taataan** edelleen **ennustettavuus** ja **suunnitteluvarmuus** kaikkialla unionissa koko niiden uusien autojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman **ajoneuvo kannan** osalta.

Tarkistus

(12) Hiilidioksidipäästöjen vähentämistä **koskevien vaatimusten asettaminen takaa** ajoneuvojen valmistajille edelleen **ennustettavuuden** ja **suunnitteluvarmuuden** kaikkialla unionissa koko niiden uusien autojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman **ajoneuvokannan** osalta.

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(12 a) Komission vuonna 2016 toimittamassa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 1999/94/EY^{1 a} koskevassa arvioinnissa todettiin, että lainsäädäntöä on tarpeen entisestään selventää ja yksinkertaistaa, sillä siten voidaan lisätä sen merkityksellisyyttä, vaikuttavuutta, tehokkuutta ja johdonmukaisuutta. Komission suosituksella (EU) 2017/948^{1 b} pyritään kannustamaan direktiivin 1999/94/EY yhdenmukaiseen soveltamiseen. Paremmiin suunnitelluilla ja pidemmälle yhdenmukaistetuilla autojen merkintöjä koskevilla unionin vaatimuksilla, jotka tarjoavat kuluttajille vertailukelpoista, luotettavaa ja käyttäjäystävällistä tietoa vähäpäästöisten autojen eduista, mukaan lukien tiedot ilmansaasteista ja käyttökustannuksista hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen lisäksi, voitaisiin

kuitenkin tukea polttoainetaloudellisimpien ja ympäristöystävällisimpien autojen käyttöönottoa kaikkialla unionissa. Komission olisi sen vuoksi tarkasteltava direktiiviä 1999/94/EY uudelleen 31 päivään joulukuuta 2019 mennessä ja esitettävä asiaa koskeva lainsäädäntöehdotus. Lisäksi henkilöautojen tapaan myös kevyiden kuljetusajoneuvojen ala voisi hyötyä tällaisen polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevan merkinnän käyttöönotosta. Siksi komissio olisi analysoitava kyseisiä vaihtoehtoja myös tällä alalla ja annettava tarvittaessa asiaa koskevia lainsäädäntöehdotuksia.

^{1 a} Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/94/EY, annettu 13 päivänä joulukuuta 1999, kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja (EUVL L 12, 18.1.2000, s. 16).

^{1 b} Komission suositus (EU) 2017/948, annettu 31 päivänä toukokuuta 2017, yhdenmukaistetun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisen testimenetelmän mukaisesti tyyppihyväksytyjen ja mitattujen polttoaineenkulutus- ja hiilidioksidipäästöarvojen käyttämisestä saatettaessa tietoja kuluttajien saataville Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/94/EY mukaisesti (EUVL L 142, 2.6.2017, s. 100).

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

(13) Uusien henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman unionin koko ajoneuvokannan vähennystasot olisi **sen vuoksi** vahvistettava vuodeksi 2025 ja

Tarkistus

(13) Uusien henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman unionin koko ajoneuvokannan vähennystasot olisi vahvistettava vuodeksi 2025 ja vuodeksi

vuodeksi 2030, kun otetaan huomioon aika, joka kuluu ajoneuvokannan uusiutumiseen, ja se, että tieliikennealan on osaltaan edistettävä vuoden 2030 ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista. Tämä asteittainen lähestymistapa antaa myös autoteollisuudelle selkeän ja varhaisen signaalin olla viivyttämättä energiatehokkaiden teknologioiden sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuontia markkinoille.

2030, kun otetaan huomioon aika, joka kuluu ajoneuvokannan uusiutumiseen, ja se, että tieliikennealan on osaltaan edistettävä **unionin** vuoden 2030 **ja sen jälkeisten** ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista. Tämä asteittainen lähestymistapa antaa myös autoteollisuudelle selkeän ja varhaisen signaalin olla viivyttämättä energiatehokkaiden teknologioiden sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuontia markkinoille. **Lisäksi päästövähennysten etenemisvauhdin ylläpitämiseksi vuoden 2030 jälkeen 1 päivästä tammikuuta 2031 alkaen olisi sovellettava vähintään samaa päästövähennyspolkua, jotta mahdollistetaan alan irtautuminen hiilestä Pariisin sopimuksen mukaisten sitoumusten mukaisesti.**

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

(14) Vaikka unioni on maailman suurimpia moottoriajoneuvojen valmistajia ja osoittaa teknologista johtajuutta tällä alalla, kilpailu kovenee ja maailmanlaajuinen autoteollisuusala muuttuu nopeasti, kun innovoidaan sähköisiin voimalaitteisiin sekä vuorovaikutteiseen, verkotettuun ja automatisoituun liikkuvuuteen. Jotta unioni voi säilyttää maailmanlaajuisen kilpailukykyä ja markkinoillepääsyn, se tarvitsee sääntelykehyksen, mukaan lukien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen alalla erityisen **kannustimen**, jolla luodaan laajat kotimarkkinat ja tuetaan teknologista kehitystä ja innovointia.

Tarkistus

(14) Vaikka unioni on maailman suurimpia moottoriajoneuvojen valmistajia ja osoittaa teknologista johtajuutta tällä alalla, kilpailu kovenee ja maailmanlaajuinen autoteollisuusala muuttuu nopeasti, kun innovoidaan sähköisiin voimalaitteisiin sekä vuorovaikutteiseen, verkotettuun ja automatisoituun liikkuvuuteen. **Jos unionin teollisuus sitoutuu välttämättömään energiasiirtymään liikenteen alalla myöhäisessä vaiheessa, se saattaa menettää johtoasemansa.** Jotta unioni voi säilyttää maailmanlaajuisen kilpailukykyä ja markkinoillepääsyn, se tarvitsee sääntelykehyksen, mukaan lukien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen alalla erityisen **toimintapoliittisen mekanismin**, jolla luodaan laajat kotimarkkinat ja tuetaan teknologista kehitystä ja innovointia.

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 a) Pitkän aikavälin tavoitetta irrottaa liikkuvuus unionissa kokonaan hiilestä ei ole mahdollista saavuttaa ilman teknologisia innovaatioita ja tekniikan edistymistä. Kun otetaan huomioon tämä seikka sekä kasvava kansainvälinen kilpailu, on välttämätöntä, että unioni ja jäsenvaltiot pyrkivät edelleen selvittämään ja kehittämään aloitteita, joilla edistetään alan mahdollisia synergioita Euroopan akkualan uuden yhteenliittymän esimerkin mukaisesti, ja tukevat julkisia ja yksityisiä investointeja unionin autoalan tutkimukseen ja innovointiin, jotta säilytetään unionin teknologinen johtoasema alalla, varmistetaan sen teollisen kannan pitkän aikavälin kestävyys ja pidetään se tehokkaana ja kilpailukykyisenä maailmanmarkkinoilla.

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(15) Käyttöön olisi otettava erityinen **kannustinmekanismi**, jolla helpotetaan sujuvaa siirtymistä kohti päästötöntä liikkuvuutta. Tämä **hyvitysmekanismi** olisi suunniteltava niin, että sillä edistetään **päästöttömien** ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille.

(15) Käyttöön olisi otettava erityinen **politiikkamekanismi**, jolla helpotetaan **ja nopeutetaan** sujuvaa siirtymistä kohti päästötöntä liikkuvuutta. Tämä **hyvitys- ja veloitusmekanismi** olisi suunniteltava niin, että sillä edistetään **päästöttömien** ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille **ja varmistetaan investointivarmuus tarvittavan latausinfrastruktuurin käyttöönottamiseksi oikea-aikaisesti ja asianmukaisesti.**

Tarkistus 14

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(16) Vahvistamalla vertailuarvo

(16) Vahvistamalla **vahva** vertailuarvo

päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuudelle **EU:n** ajoneuvokannasta sekä ottamalla käyttöön hyvin suunniteltu mekanismi, jolla mukautetaan valmistajakohtaista hiilidioksiditavoitetta sen mukaan, mikä on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan omassa ajoneuvokannassa, tarjotaan voimakas ja uskottava signaali tällaisten uusien ajoneuvojen kehittämiselle ja **käyttöönnotolle**, kun samaan aikaan mahdollistetaan perinteisten polttomoottoreiden tehostaminen.

Tarkistus 15

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

(17) Kun määritetään päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen **hyvityksiä**, on aiheellista ottaa huomioon hiilidioksidipäästöjen erot eri ajoneuvojen välillä. Mukautumismekanismilla on määrä varmistaa, että vertailuarvotasoa paremmin suoriutuva valmistaja saa suuremman hiilidioksiditavoitteen. Jotta varmistettaisiin tasapainoinen lähestymistapa, olisi vahvistettava raja-arvot sille, miten paljon mukautuksia voidaan kyseisessä mekaniismissa tehdä. Näin luodaan kannustimia, joilla edistetään lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ajoissa tapahtuvaa käyttöönottoa sekä tuodaan kuluttajille, kilpailukyvyille ja ympäristölle huomattavia etuja.

Tarkistus 16

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)

päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuudelle **unionin** ajoneuvokannasta sekä ottamalla käyttöön hyvin suunniteltu mekanismi, jolla mukautetaan valmistajakohtaista hiilidioksiditavoitetta sen mukaan, mikä on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan omassa ajoneuvokannassa, tarjotaan voimakas ja uskottava signaali tällaisten uusien ajoneuvojen kehittämiselle, **käyttöönnotolle** ja **markkinoinnille**, kun samaan aikaan mahdollistetaan perinteisten polttomoottoreiden tehostaminen.

Tarkistus

(17) Kun määritetään päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen **osuuden vertailuarvoja**, on aiheellista ottaa huomioon hiilidioksidipäästöjen erot eri ajoneuvojen välillä. Mukautumismekanismilla on määrä varmistaa, että vertailuarvotasoa paremmin suoriutuva valmistaja saa suuremman hiilidioksiditavoitteen **kun taas valmistaja, joka ei saavuta vertailuarvoa, joutuisi noudattamaan tiukempaa hiilidioksiditavoitetta**. Jotta varmistettaisiin tasapainoinen lähestymistapa, olisi vahvistettava raja-arvot sille, miten paljon mukautuksia voidaan kyseisessä mekaniismissa tehdä. Näin luodaan kannustimia, joilla edistetään lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ajoissa tapahtuvaa käyttöönottoa sekä tuodaan kuluttajille, kilpailukyvyille ja ympäristölle huomattavia etuja.

(17 a) Sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuotantoon ja käyttöönottoon että niitä varten tarvittavaan yleiseen tuki-infrastruktuuriin, akkujen kestävä tuotanto, kestävät toimitukset ja kestävä kierrätys mukaan luettuna, olisi tehtävä varhaisessa vaiheessa riittäviä investointeja. Unionin ja kansallisen tason erilaisten tukivälineiden olisi toimittava tehokkaasti yhdessä, ja niissä olisi otettava käyttöön ja kannustettava merkittävä määrä julkisia ja yksityisiä investointeja. Lataus- ja tankkausinfrastruktuuri on otettava käyttöön nopeasti, jotta voidaan luoda luottamusta kuluttajille ja liiketoimintavarmuutta ajoneuvojen valmistajille. Siksi olisi tuettava unionin akku- ja akkukennovalmistusta, jonka olisi sijaittava mahdollisuuksien mukaan lähellä ajoneuvojen tuotantolaitoksia.

Tarkistus 17

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 23 kappale

(23) Sen vuoksi olisi varmistettava tasapaino niiden kannustimien välillä, joita annetaan ekoinnovaatioihin ja sellaisiin teknologioihin, joiden päästövähennystehokkuus osoitetaan virallisella testimenetelmällä. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää ekoinnovaatiosäästöissä enimmäisvaikutus, jonka valmistaja voi ottaa huomioon tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi. Komissiolla olisi oltava mahdollisuus tarkistaa enimmäisvaikutuksen tasoa, jotta erityisesti voidaan ottaa huomioon virallisen testimenetelmän muutokset. On aiheellista myös selvittää, miten säästöt olisi laskettava tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi.

(23) Sen vuoksi olisi varmistettava tasapaino niiden kannustimien välillä, joita annetaan ekoinnovaatioihin ja sellaisiin teknologioihin, joiden päästövähennystehokkuus osoitetaan virallisella testimenetelmällä. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää ekoinnovaatiosäästöissä enimmäisvaikutus, jonka valmistaja voi ottaa huomioon tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi. Komissiolla olisi oltava mahdollisuus tarkistaa enimmäisvaikutuksen tasoa **ja mukauttaa sitä alaspäin**, jotta erityisesti voidaan ottaa huomioon virallisen testimenetelmän muutokset. On aiheellista myös selvittää, miten säästöt olisi laskettava tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi.

Tarkistus 18

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 25 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(25 a) Tapauksissa, joissa sähköakun lisääminen N1-luokan alaluokan III kevyisiin kuljetusajoneuvoihin kuuluviin raskaisiin ajoneuvoihin lisäksi ajoneuvon painoa niin, että se olisi luokiteltava N2-luokkaan kuuluvaksi, tähän tekniseen ongelmaan tulisi puuttua.

Tarkistus 20

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 37 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(37) Uusien henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöt mitataan unionissa yhdenmukaistetulla menetelmällä, josta säädetään asetuksessa (EY) N:o 715/2007. Tästä asetuksesta koituvan hallinnollisen taakan saattamiseksi mahdollisimman vähäiseksi olisi sen noudattamista arvioitava niiden tietojen perusteella, jotka koskevat uusien autojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen rekisteröintejä unionissa ja jotka jäsenvaltiot ovat keränneet ja ilmoittaneet komissiolle. Jotta voidaan varmistaa noudattamisen arviointiin käytettävien tietojen johdonmukaisuus, tietojen keräämistä ja ilmoittamista koskevat säännöt olisi yhdenmukaistettava **mahdollisimman pitkälle**. Sen vuoksi olisi selkeästi mainittava toimivaltaiset viranomaiset, joiden vastuulla on virheettömien ja täydellisten tietojen toimittaminen, ja todettava, että kyseisten **ja** viranomaisten ja komission on tehtävä tehokasta yhteistyötä tietojen laatuun liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi.

(37) Uusien henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöt mitataan unionissa yhdenmukaistetulla menetelmällä, josta säädetään asetuksessa (EY) N:o 715/2007. Tästä asetuksesta koituvan hallinnollisen taakan saattamiseksi mahdollisimman vähäiseksi olisi sen noudattamista arvioitava niiden tietojen perusteella, jotka koskevat uusien autojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen rekisteröintejä unionissa ja jotka jäsenvaltiot ovat keränneet ja ilmoittaneet komissiolle. Jotta voidaan varmistaa noudattamisen arviointiin käytettävien tietojen johdonmukaisuus, tietojen keräämistä ja ilmoittamista koskevat säännöt olisi yhdenmukaistettava. Sen vuoksi olisi selkeästi mainittava toimivaltaiset viranomaiset, joiden vastuulla on virheettömien ja täydellisten tietojen toimittaminen, ja todettava, että kyseisten viranomaisten ja komission on tehtävä tehokasta yhteistyötä tietojen laatuun liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi.

Tarkistus 21

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 38 kappale

Komission teksti

(38) Sitä, miten hyvin valmistajat saavuttavat tässä asetuksessa määritetyt tavoitteet, olisi arvioitava unionin tasolla. Valmistajien, joiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät tämän asetuksen nojalla sallitut keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, olisi maksettava liikapäästömaksu kultakin kalenterivuodelta. Liikapäästömaksuista kertyviä määriä olisi pidettävä unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

Tarkistus

(38) Sitä, miten hyvin valmistajat saavuttavat tässä asetuksessa määritetyt tavoitteet, olisi arvioitava unionin tasolla. Valmistajien, joiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät tämän asetuksen nojalla sallitut keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, olisi maksettava liikapäästömaksu kultakin kalenterivuodelta. Liikapäästömaksuista kertyviä määriä olisi pidettävä unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina, **ja niitä olisi käytettävä edistämään siirtymistä päästöttömään liikkuvuuteen. Kyseisiä määriä olisi käytettävä myös täydentämään sellaisten työntekijöiden osaamisen uudistamista ja kehittämistä ja uudelleensijoittamista koskevia kohdennettuja ohjelmia, joihin autoalan rakenteelliset muutokset vaikuttavat, ja työvoima- ja työnhakualoitteiden uudelleenkohdentamista tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa alueilla, joihin työpaikkojen siirtäminen vaikuttaa.**

Tarkistus 22

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 41 kappale

Komission teksti

(41) Se, kuinka tehokkaasti tässä asetuksessa säädetyillä tavoitteilla pystytään todellisuudessa vähentämään hiilidioksidipäästöjä, riippuu hyvin paljon virallisen testimenetelmän edustavuudesta. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) antaman lausunnon²³ ja autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta annetun Euroopan parlamentin suosituksen mukaisesti²⁴ olisi otettava

Tarkistus

(41) Se, kuinka tehokkaasti tässä asetuksessa säädetyillä tavoitteilla pystytään todellisuudessa vähentämään hiilidioksidipäästöjä, riippuu hyvin paljon virallisen testimenetelmän edustavuudesta. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) antaman lausunnon²³ ja autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta annetun Euroopan parlamentin suosituksen mukaisesti²⁴ olisi otettava

käyttöön mekanismi, jolla arvioidaan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen todellista edustavuutta ja energian kulutusarvoja määriteltyinä asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti. Komissiolla olisi oltava valtuudet varmistaa **tällaisten** tietojen julkinen saatavuus ja **tarvittaessa** kehittää menetelmät, joita tarvitaan **kartoittamaan ja keräämään** tällaisten arviointien suorittamiseksi **tarvittavat tiedot**.

käyttöön mekanismi, jolla arvioidaan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen todellista edustavuutta ja energian kulutusarvoja määriteltyinä asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti. ***Luotettavin tapa varmistaa tyyppihyväksytyjen arvojen todellinen edustavuus on, että otetaan käyttöön todellisia hiilidioksidipäästöjä mittaava testi. Näin ollen komission olisi voitava PEMS-mittauksen käytön hyödyllisyys huomioon ottaen hyväksyä delegoiduilla säädöksillä todellisia hiilidioksidipäästöjä mittaava testi ja ottaa se käyttöön viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen soveltamispäivästä. Siihen asti, että testiä voidaan käyttää, tämän asetuksen noudattaminen olisi kuitenkin varmistettava käyttäen valmistajien ilmoittamia polttoaineen kulutusmittareista saatuja tietoja, ja niihin olisi yhdistettävä raja-arvo, joka vahvistetaan kullekin valmistajalle vuonna 2021 prosentiosuuksien erona ja jota ei saa ylittää.*** Komissiolla olisi oltava valtuudet varmistaa ***polttoaineen kulutusta koskevien*** tietojen julkinen saatavuus ja kehittää menetelmät, joita tarvitaan tällaisten arviointien suorittamiseksi ***tarvittavista tiedoista raportointiin. Komission olisi toteutettava asianmukaiset toimenpiteet, mikäli valmistajat eivät noudata tässä asetuksessa vahvistettuja todellisia hiilidioksidipäästöjä koskevia vaatimuksia.***

²³ Tieteellisten neuvonantajien korkean tason ryhmän tieteellinen lausunto 1/2016 ”Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing”.

²⁴ Autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta 4 päivänä huhtikuuta 2017 annettu Euroopan parlamentin suositus neuvostolle ja komissiolle (2016/2908(RSP)).

²³ Tieteellisten neuvonantajien korkean tason ryhmän tieteellinen lausunto 1/2016 ”Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing”.

²⁴ Autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta 4 päivänä huhtikuuta 2017 annettu Euroopan parlamentin suositus neuvostolle ja komissiolle (2016/2908(RSP)).

Tarkistus 23

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 41 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(41 a) Tällä hetkellä ei ole käytössä yhdenmukaistettua tapaa arvioida kevyiden kuljetusajoneuvojen koko elinkaaren aikaisia päästöjä. Komission olisi tehtävä tällainen analyysi vuoden 2026 loppuun mennessä, jotta saadaan yleiskuva kevyiden kuljetusajoneuvojen alan hiilidioksidipäästöistä. Sitä varten komission olisi laadittava delegoiduilla säädöksillä unionin yhteinen menetelmä, jolla valmistajat ilmoittavat vuodesta 2025 alkaen johdonmukaisesti tiedot kaikkien polttoainetyyppien ja valmistajien markkinoille saattamien ajoneuvojen voimalaitteiden elinkaaren aikaisista hiilidioksidipäästöistä. Kyseisen menetelmän olisi oltava myös asiaa koskevien ISO-standardien mukainen ja siinä olisi otettava huomioon ajoneuvon polttoaineketjun alku- ja loppupään ilmakehän lämmitysvaikutuspotentiaali sekä tuotannosta ja elinkaaren loppuvaiheesta aiheutuvat päästöt. Komission analyysin olisi perustuttava valmistajien ilmoittamiin tietoihin sekä muihin käytettävissä oleviin asiaa koskeviin tietoihin.

Tarkistus 80

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 42 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(42) Vuonna 2024 on tarkoitus tarkastella edistymistä, jota on tapahtunut [taakanjakoasetuksen ja päästökauppajärjestelmää koskevan direktiivin] nojalla. Sen vuoksi on aiheellista arvioida tämän asetuksen tehokkuutta samana vuonna, jotta näiden välineiden mukaisia toimenpiteitä voidaan arvioida koordinoitulla ja

(42) On aiheellista arvioida tämän asetuksen tehokkuutta vuonna 2023, jotta voidaan arvioida ajoissa ja avoimesti sekä koordinoitulla ja johdonmukaisella tavalla sen täytäntöönpanoa sekä edistymistä asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa asetetussa määräajassa ja myös suhteessa edistymiseen, jota saavutetaan taakanjakoasetuksen ja

johdonmukaisella tavalla.

*päästökauppajärjestelmää koskevan
direktiivin mukaisesti.*

Tarkistus 24

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 46 kappale

Komission teksti

(46) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi tai täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegeoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti liitteiden II ja III muuttamiseksi tietovaatimusten ja tietoparametrien osalta, niiden sääntöjen täydentämiseksi, jotka koskevat tietyistä päästötavoitteista poikkeamisen hyväksyttävyydelle asetettujen vaatimusten tulkintaa, poikkeushakemusten sisältöä ja hiilidioksidipäästöjä koskevien vähentämishjelmien sisältöä ja arviointia, 13 artiklassa tarkoitettujen lukujen M0 ja TM0 mukauttamiseksi, 11 artiklassa tarkoitettujen enimmäisvaikutuksen, joka on 7 g CO₂/km, mukauttamiseksi sekä 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen, liitteessä I esitettyjen kaavojen mukauttamiseksi. 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 sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegeoitujen 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 delegeoituja säädöksiä.

Tarkistus

(46) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi tai täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegeoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti liitteiden II ja III muuttamiseksi tietovaatimusten ja tietoparametrien osalta, ***estolaitteiden kiellon noudattamista sekä 4 artiklan 3 c kohdassa tarkoitettun laajan asiakirjapaketin vaadittavaa sisältöä koskevien vaatimusten vahvistamiseksi, 7 artiklan 8 a kohdassa tarkoitettujen elinkaaren aikaisten päästöjen ilmoittamista koskevien sääntöjen ja menettelyjen vahvistamiseksi***, niiden sääntöjen täydentämiseksi, jotka koskevat tietyistä päästötavoitteista poikkeamisen hyväksyttävyydelle asetettujen vaatimusten tulkintaa, poikkeushakemusten sisältöä ja hiilidioksidipäästöjä koskevien vähentämishjelmien sisältöä ja arviointia, 13 artiklassa tarkoitettujen lukujen M0 ja TM0 mukauttamiseksi, 11 artiklassa tarkoitettujen enimmäisvaikutuksen, joka on 7 g CO₂/km, mukauttamiseksi, ***12 artiklan 1 a kohdassa tarkoitettun todellisia hiilidioksidipäästöjä mittaavan testin kehittämiseksi*** sekä 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen, liitteessä I esitettyjen kaavojen mukauttamiseksi. 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 sopimuksessa 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.

Tarkistus 25

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevat vaatimukset, jotta **voidaan varmistaa** sisämarkkinoiden **asianmukainen toiminta**.

Tarkistus

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevat vaatimukset, jotta **saavutetaan unionin ilmastotavoitteet ja noudatetaan sen ilmastositoumuksia kansainvälisellä tasolla siten, että tämä on yhteensopivaa sisämarkkinoiden asianmukaisen toiminnan kanssa**.

Tarkistus 26

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Tammikuun 1 päivästä 2025 sovelletaan seuraavia EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia tavoitteita:

a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **15** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.1 kohdan mukaisesti;

b) kevyistä kuljetusajoneuvoista muodostuvan uuden ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n

Tarkistus

4. Tammikuun 1 päivästä 2025 sovelletaan seuraavia EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia tavoitteita:

a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **20** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.1 kohdan mukaisesti;

b) kevyistä kuljetusajoneuvoista muodostuvan uuden ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n

koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **15** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.1 kohdan mukaisesti.

Tarkistus 27

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

Komission teksti

koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **20** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.1 kohdan mukaisesti.

Tarkistus

Tammikuun 1 päivästä 2025 sovelletaan päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuteen vertailuarvoa, joka on uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen 20 prosentin markkinaosuus vuonna 2025 ja joka määritellään liitteessä I olevan A osan 6.3 kohdan ja B osan 6.3 kohdan mukaisesti.

Tarkistukset 81 ja 95

Ehdotus asetukseksi 1 artikla — 5 kohta

Komission teksti

5. Tammikuun 1 päivästä 2030 sovelletaan seuraavia tavoitteita:

a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisistä päästötavoitteiden **30** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.2 kohdan mukaisesti;

b) kevyistä kuljetusajoneuvoista muodostuvan uuden ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **30** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.2 kohdan mukaisesti

Tarkistus

5. Tammikuun 1 päivästä 2030 sovelletaan seuraavia tavoitteita:

a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisistä päästötavoitteiden **40** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.2 kohdan mukaisesti;

b) kevyistä kuljetusajoneuvoista muodostuvan uuden ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden **40** prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.2 kohdan mukaisesti.

Tarkistus 96

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 5 kohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Tammikuun 1 päivästä 2030 sovelletaan päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuteen vertailuarvoa, joka on uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen 35 prosentin markkinaosuus vuonna 2030 ja joka määritellään liitteessä I olevan A osan 6.3 kohdan ja B osan 6.3 kohdan mukaisesti.

Tarkistus 30

Ehdotus asetukseksi 2 artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

b) direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määritellyt N₁-luokan moottoriajoneuvot, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kilogrammaa, sekä N₁-luokan ajoneuvot, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan nojalla, jäljempänä 'kevyet kuljetusajoneuvot', jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity unionin ulkopuolella, jäljempänä 'uudet kevyet kuljetusajoneuvot'.

b) direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määritellyt N1-luokan moottoriajoneuvot, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kilogrammaa, sekä N1-luokan ajoneuvot, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan nojalla, jäljempänä 'kevyet kuljetusajoneuvot', jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity unionin ulkopuolella, jäljempänä 'uudet kevyet kuljetusajoneuvot'. ***Tämän asetuksen tavoitteiden mukaisesti komissiolla on valtuudet päivittää tarvittaessa tavanomaisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen käyttövoimalaitteita painavampien käyttövoimalaitteiden ja energianvarastoinnin (akut) vuoksi lisäpainoa tarvitsevien vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien kevyiden kuljetusajoneuvojen vertailumassa-arvoa (2 610 kg).***

Tarkistus 31

Ehdotus asetukseksi 2 artikla – 4 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

4 a. Asetusta sovelletaan sellaisiin vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviin ajoneuvoihin, joiden suurin sallittu paino on yli 3 500 kg mutta alle 4 250 kg edellyttäen, että 3 500 kg:n ylittävä paino aiheutuu yksinomaan käyttövoimajärjestelmän painoylimäärästä verrattuna sellaisen ajoneuvon, käyttövoimajärjestelmän painoon, jonka mitat ovat samat ja jossa on perinteinen, kipinä- tai puristusytytyksellä varustettu polttomoottori.

Tarkistus 32

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

Komission teksti

Tarkistus

n a) 'estolaitteella' rakenteeseen kuuluvaa laitetta, joka havainnoi lämpötilaa, ajoneuvon nopeutta, moottorin pyörimisnopeutta, vaihdetta, imusarjan painetta tai jotain muuta parametria aktivoidakseen, muuttaakseen, viivästääkseen tai poistaakseen päästöjenrajoitusjärjestelmän tai sen osan toiminnan siten, että hiilidioksidipäästöjen määrä kasvaa sellaisissa olosuhteissa, joiden voidaan kohtuudella odottaa esiintyvän ajoneuvon tavanomaisen toiminnan ja käytön aikana.

Tarkistus 33

Ehdotus asetukseksi 4 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Valmistajan on varustettava ajoneuvot siten, että ne järjestelmät ja osat, jotka voivat vaikuttaa päästöjen määrään, on suunniteltu, valmistettu ja asennettu siten, että valmistajan henkilöajoneuvo tai kevyt kuljetusajoneuvo on tavanomaisessa käytössä tässä asetuksessa ja sen täytäntöönpanotoimenpiteissä määriteltyjen valmistajakohtaisten päästötavoitteiden ja muiden vaatimusten mukainen.

Tarkistus 34

**Ehdotus asetukseksi
4 artikla – 3 b kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

3 b. Estolaitteiden käyttö on kielletty. Tätä kieltoa ei sovelleta, jos

a) laite on perustellusti tarpeen moottorin suojaamiseksi vaurioitumiselta tai vahingolta ja ajoneuvon turvallisen toiminnan varmistamiseksi;

b) laite ei toimi muutoin kuin moottorin käynnistämiseksi; tai

c) edellytykset sisältyvät olennaisilta osiltaan 1 artiklassa tarkoitettuihin testimenetelmiin.

Tarkistus 35

**Ehdotus asetukseksi
4 artikla – 3 c kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

3 c. Jotta hyväksyntäviranomaiset voivat arvioida tämän artiklan 3 a ja 3 b kohdan noudattamista, valmistajan on toimitettava tätä varten laaja

asiakirjapaketti. Siirretään komissiolle valta antaa delegoitu säädös 16 artiklan mukaisesti tämän asetuksen täydentämiseksi vaatimuksilla, joilla varmistetaan estolaitteiden kiellon noudattaminen ja laajan asiakirjapaketin sisältö.

Tarkistus 36

Ehdotus asetukseksi 7 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Kunkin jäsenvaltion on kultakin kalenterivuodelta kerättävä tiedot kustakin alueellaan rekisteröidystä uudesta henkilöautosta ja uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta liitteissä II ja III olevan A osan mukaisesti. Nämä tiedot on annettava kussakin jäsenvaltiossa olevien valmistajien ja niiden nimeämien maahantuojien tai edustajien saataville. Jäsenvaltioiden on **pyrittävä kaikin keinoin varmistamaan**, että ilmoituksen tekevät elimet toimivat avoimesti. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että sellaisten henkilöautojen, joita ei ole tyyppihyväksytty asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti, hiilidioksidipäästöt mitataan ja kirjataan vaatimustenmukaisuustodistukseen.

Tarkistus

1. Kunkin jäsenvaltion on kultakin kalenterivuodelta kerättävä tiedot kustakin alueellaan rekisteröidystä uudesta henkilöautosta ja uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta liitteissä II ja III olevan A osan mukaisesti. Nämä tiedot on annettava kussakin jäsenvaltiossa olevien valmistajien ja niiden nimeämien maahantuojien tai edustajien saataville. Jäsenvaltioiden on **varmistettava**, että ilmoituksen tekevät elimet toimivat avoimesti. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että sellaisten henkilöautojen, joita ei ole tyyppihyväksytty asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti, hiilidioksidipäästöt mitataan ja kirjataan vaatimustenmukaisuustodistukseen.

Tarkistus 37

Ehdotus asetukseksi 7 artikla – 4 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

Keskusrekisterin tiedot ovat julkisesti saatavilla.

Tarkistus

Keskusrekisterin tiedot ovat julkisesti saatavilla, **myös digitaalisessa muodossa.**

Tarkistus 38

Ehdotus asetukseksi

7 artikla – 5 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Valmistaja voi kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun sille on ilmoitettu 4 kohdassa tarkoitettu alustava laskelma, **ilmoittaa** komissiolle tiedoissa mahdollisesti olevista virheistä mainiten sen jäsenvaltion, jossa se katsoo virheen syntyneen.

Tarkistus

Valmistajan on kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun sille on ilmoitettu 4 kohdassa tarkoitettu alustava laskelma, ilmoitettava komissiolle tiedoissa mahdollisesti olevista virheistä mainiten sen jäsenvaltion, jossa se katsoo virheen syntyneen.

Tarkistus 39

Ehdotus asetukseksi

7 artikla – 8 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

Komissio **voi hyväksyä** yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat menettelyjä tällaisista poikkeamista ilmoittamiseksi ja niiden ottamiseksi huomioon keskimääräisten päästöjen laskennassa. Nämä menettelyt hyväksytään täytäntöönpanosäädöksillä 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tarkistus

Komissio **hyväksyy** yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat menettelyjä tällaisista poikkeamista ilmoittamiseksi ja niiden ottamiseksi huomioon keskimääräisten päästöjen laskennassa. Nämä menettelyt hyväksytään täytäntöönpanosäädöksillä 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tarkistus 40

Ehdotus asetukseksi

7 artikla – 8 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

8 a. Valmistajien on 1 päivästä tammikuuta 2025 lähtien ilmoitettava komissiolle unionin yhdenmukaistetun menetelmän mukaisesti kaikkien sellaisten uusien henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen elinkaaren aikaiset hiilidioksidipäästöt, jotka ne tuovat markkinoille kyseisestä päivämäärästä lähtien. Tätä tarkoitusta varten komissio antaa 31 päivään joulukuuta 2022 mennessä 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta, vahvistamalla

yksityiskohtaisia sääntöjä kaikkien unionin markkinoilla olevien polttoainetyyppien ja ajoneuvojen rekisteröityjen voimalaitteiden elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen ilmoittamismenettelyistä.

Komissio esittää 31 päivään joulukuuta 2026 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa arvioidaan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen yleisiä koko elinkaaren aikaisia päästöjä unionissa, mukaan lukien analyysi mahdollisista sääntelytoimista, jotta tulevia politiikkatoimia voidaan suunnata paremmin alan päästöjen vähentämiseen. Analyysi on julkistettava.

Tarkistus 41

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 kanssa täydentämään unionin ja jäsenvaltioiden toimia autoalan työntekijöiden taitojen kehittämiseksi ja työvoiman uudelleenkohdentamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa, joita asia koskee, ja etenkin alueilla ja yhteisöissä, joihin siirtymä vaikuttaa eniten, jotta voidaan edistää oikeudenmukaista siirtymää päästöttömään liikkuvuuteen.***

Tarkistus 42

Ehdotus asetukseksi 10 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Jos komissio katsoo, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus ja että valmistajan esittämä päästötavoite vastaa sen mahdollisuuksia vähentää päästöjä, mukaan lukien taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, komissio myöntää valmistajalle poikkeuksen ottaen huomioon valmistetun kevyen kuljetusajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet. Hakemus on jätettävä viimeistään 31 päivänä lokakuuta sinä ensimmäisenä vuonna, jona poikkeusta on määrä soveltaa.

Tarkistus 43

Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tällaiset teknologiat otetaan huomioon ainoastaan, jos niiden arvioinnissa käytetyt menetelmät kykenevät tuottamaan todennettavia, toistettavia ja vertailtavia tuloksia.

Tarkistus 44

Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 1 kohta – 3 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3. Jos komissio katsoo, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus ja että valmistajan esittämä päästötavoite vastaa sen mahdollisuuksia vähentää päästöjä, mukaan lukien taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, komissio myöntää valmistajalle poikkeuksen ottaen huomioon valmistetun **henkilöauton tai** kevyen kuljetusajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet. Hakemus on jätettävä viimeistään 31 päivänä lokakuuta sinä ensimmäisenä vuonna, jona poikkeusta on määrä soveltaa.

Tarkistus

Tällaiset teknologiat otetaan huomioon ainoastaan, jos niiden arvioinnissa käytetyt menetelmät kykenevät tuottamaan todennettavia, toistettavia ja vertailtavia tuloksia, **ja ainoastaan siihen asti, kunnes WLTP-mitattua arvoa täydennetään tai se korvataan muilla tiedoilla, jotka edustavat paremmin todellisia päästöjä.**

Tarkistus

Vuimeistään 12 kuukauden kuluessa innovatiivisen teknologian tai innovatiivisen teknologiapaketin hyväksymisestä kyseisen hyväksytyn teknologian tai paketin toimittajan tai

valmistajan on annettava testituloksiin perustuvaa näyttöä todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvistä tuotantoajoneuvojen päästöistä, jotta hyväksytyjen innovatiivisten teknologioiden tai pakettien osuutta voidaan arvioida.

Tarkistus 45

Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Komission teksti

Komissio voi mukauttaa tätä enimmäisvaikutusta vuodesta 2025 alkaen. Mukautukset tehdään delegoiduilla säädöksillä 16 artiklan mukaisesti.

Tarkistus

Komissio voi mukauttaa tätä enimmäisvaikutusta **alaspäin** vuodesta 2025 alkaen. Mukautukset tehdään delegoiduilla säädöksillä 16 artiklan mukaisesti.

Tarkistus 46

Ehdotus asetukseksi 11 artikla – 2 kohta – d alakohta

Komission teksti

d) innovatiiviset teknologiat eivät saa olla sellaisten pakottavien säännösten alaisia, jotka johtuvat 1 artiklassa tarkoitetuista täydentävistä lisätoimenpiteistä, jotka vastaavat 10 g:n CO₂/km vähennystä, eivätkä ne saa olla pakottavia muiden unionin oikeuden säännösten nojalla. Vuoden 2025 tammikuun 1 päivästä alkaen tätä perustetta ei sovelleta **ilmastointijärjestelmien** tehokkuusparannuksiin.

Tarkistus

d) innovatiiviset teknologiat eivät saa olla sellaisten pakottavien säännösten alaisia, jotka johtuvat 1 artiklassa tarkoitetuista täydentävistä lisätoimenpiteistä, jotka vastaavat 10 g:n CO₂/km vähennystä, eivätkä ne saa olla pakottavia muiden unionin oikeuden säännösten nojalla. Vuoden 2025 tammikuun 1 päivästä alkaen tätä perustetta ei sovelleta **ilmastointi- ja lämmitysjärjestelmien** tehokkuusparannuksiin.

Tarkistus 47

Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Komissio seuraa ja arvioi, kuinka edustavia asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määritetyt hiilidioksidipäästö-

Tarkistus

1. Komissio seuraa ja arvioi, kuinka edustavia asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määritetyt hiilidioksidipäästö-

ja energiankulutusarvot todellisuudessa ovat. ***Se varmistaa, että yleisölle tiedotetaan siitä, miten edustavuus kehittyy ajan mittaan.***

Tarkistus 48

**Ehdotus asetukseksi
12 artikla – 1 a kohta (uusi)**

Komission teksti

ja energiankulutusarvot todellisuudessa ovat.

Tarkistus

1 a. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun edustavuuden varmistamiseksi tämän asetuksen noudattamista mitataan 1 päivästä tammikuuta 2023 alkaen todellisia hiilidioksidipäästöjä mittaavalla testillä. Komissio antaa 16 artiklan mukaisesti viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen soveltamispäivästä delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta laatimalla todellisia hiilidioksidipäästöjä mittaava testi, jossa käytetään PEMS-mittausta.

Tarkistus 49

**Ehdotus asetukseksi
12 artikla – 1 b kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

1 b. Tämän asetuksen noudattamista valvotaan polttoaineenkulutusmittareista saatavien tietojen perusteella siihen asti, että todellisia hiilidioksidipäästöjä mittaava testi tulee käyttöön, ja tässä yhteydessä sovelletaan kullekin valmistajalle vuonna 2021 asetettavaa raja-arvoa, joka vahvistetaan kyseisten tietojen ja valmistajakohtaisten hiilidioksidipäästöjen prosenttiosuuden suurimpana sallittuna erona ja joka mitataan asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti vuodesta 2021 tehtäviä tyyppihyväksyntämenettelyjä varten.

Tarkistus 50

Ehdotus asetukseksi

12 artikla – 1 c kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 c. Jos valmistajan hiilidioksidipäästöt ylittävät 1 b kohdassa vahvistetun raja-arvon, kyseisen valmistajan hiilidioksidipäästötavoitetta, jota käytetään tämän asetuksen vaatimustenmukaisuutta varten, mukautetaan määritetyn ylityksen mukaisesti.

Tarkistus 51

Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 52

Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 2 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 b. Jos ajoneuvon polttoaineenkulutuksen mittauslaitteiden asianmukaisia tarkkuusstandardeja ei ole saatavilla, komissiolla on valtuudet pyrkiä sopimukseen teknisistä standardeista ja ottaa ne käyttöön unionin lainsäädännössä viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2020.

Tarkistus 53

Ehdotus asetukseksi 12 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Tarkistus

3. Komissio *voi hyväksyä tässä artiklassa*

3. Komissio *hyväksyy*

tarkoitettujen toimenpiteiden täytäntöönpanosäädöksillä, jotka hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt menettelyille, joilla polttoaineenkulutusmittareista saavat tiedot ilmoitetaan. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tarkistus 82

Ehdotus asetukseksi 14 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Komissio esittää vuonna **2024** Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta ja tarvittaessa ehdotuksen tämän asetuksen muuttamiseksi. Kyseisessä kertomuksessa tarkastellaan muun muassa asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määriteltyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen todellista edustavuutta, päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille *sekä* lataus- ja tankkausinfrastruktuurin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU²⁹ mukaisesti raportoitua käyttöönottoa.

²⁹Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

Tarkistus

1. Komissio esittää vuonna **2023** Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta ja tarvittaessa ehdotuksen tämän asetuksen muuttamiseksi. Kyseisessä kertomuksessa tarkastellaan muun muassa asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määriteltyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen todellista edustavuutta, päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille *erityisesti kevyiden kuljetusajoneuvojen osalta*, lataus- ja tankkausinfrastruktuurin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU mukaisesti raportoitua käyttöönottoa²⁹ *sekä tämän asetuksen vaikutusta kuluttajiin ja erityisesti pieni- ja keskituloisiin kuluttajiin. Kyseisessä kertomuksessa tarkastellaan myös vaihtoehtoja, joilla kannustetaan edistyksellisten vähähiilisten polttoaineiden käyttöönottoa, mukaan luettuina biokaasu sekä uusiutuvalla energialla tuotettavat synteettiset polttoaineet.*

²⁹Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

Tarkistus 54

Ehdotus asetukseksi 14 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Komissio ottaa huomioon 12 artiklan nojalla suoritettavat arvioinnit ja voi tarvittaessa tarkistaa asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädettyjä hiilidioksidipäästöjen mittaamenetelmiä. Komissio tekee erityisesti aiheellisia ehdotuksia mukauttaakseen näitä menettelyjä siten, että ne kuvastavat riittävästi henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen todellisia hiilidioksidipäästöjä.

Tarkistus

2. Komissio ottaa huomioon 12 artiklan nojalla suoritettavat arvioinnit ja voi tarvittaessa tarkistaa asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädettyjä hiilidioksidipäästöjen mittaamenetelmiä. Komissio tekee erityisesti aiheellisia ehdotuksia mukauttaakseen näitä menettelyjä siten, että ne kuvastavat riittävästi henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen todellisia hiilidioksidipäästöjä, **myös käyttäen PEMS-mittausjärjestelmää ja anturilaitteita.**

Tarkistus 55

Ehdotus asetukseksi 14 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Komissio tarkastelee direktiiviä 1999/94/EY uudelleen 31 päivään joulukuuta 2019 mennessä ja antaa tarvittaessa asiaa koskevan lainsäädäntöehdotuksen, jotta kuluttajille voidaan tarjota täsmällistä, luotettavaa ja vertailukelpoista tietoa markkinoille saatettavien uusien henkilöautojen polttoaineenkulutuksesta, hiilidioksidipäästöistä ja epäpuhtauspäästöistä.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun uudelleentarkastelun yhteydessä komissio arvioi myös vaihtoehdot, joiden mukaisesti voidaan ottaa käyttöön uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskeva merkintä, ja antaa tarvittaessa asiaa koskevan lainsäädäntöehdotuksen.

Tarkistus 56

Ehdotus asetukseksi

14 artikla – 3 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 b. Komissio antaa tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle lainsäädäntöehdotuksen uusien päästövähennystavoitteiden asettamiseksi uusille henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille 1 päivästä tammikuuta 2031 alkaen, jotta voidaan vähintään säilyttää vuoteen 2030 mennessä aikaan saatu päästövähennysten kehityskaari.

Tarkistus 57

Ehdotus asetukseksi 16 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

1. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi valta antaa 7 artiklan 7 kohdan toisessa alakohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 2 kohdassa sekä 14 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä.

1. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi valta antaa **4 artiklan 3 c kohdassa**, 7 artiklan 7 kohdan toisessa alakohdassa, **7 artiklan 8 a kohdassa**, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, **12 artiklan 1 a kohdassa**, 13 artiklan 2 kohdassa sekä 14 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä.

Tarkistus 58

Ehdotus asetukseksi 16 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 7 artiklan 7 kohdan toisessa alakohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 2 kohdassa sekä 14 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa

2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa **4 artiklan 3 c kohdassa**, 7 artiklan 7 kohdan toisessa alakohdassa, **7 artiklan 8 a kohdassa**, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, **12 artiklan 1 a kohdassa**, 13 artiklan 2 kohdassa sekä 14 artiklan 3 kohdan

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. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegeoitujen säädösten pätevyYTEEN.

toisessa alakohdassa tarkoitettuna 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. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegeoitujen säädösten pätevyYTEEN.

Tarkistus 59

Ehdotus asetukseksi 16 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Edellä olevan 7 artiklan 7 kohdan toisen alakohdan, 10 artiklan 8 kohdan, 11 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan, 13 artiklan 2 kohdan ja 14 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan 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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

Tarkistus

4. Edellä olevan **4 artiklan 3 c kohdan**, 7 artiklan 7 kohdan toisen alakohdan, **7 artiklan 8 a kohdan**, 10 artiklan 8 kohdan, 11 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan, **12 artiklan 1 a kohdan**, 13 artiklan 2 kohdan ja 14 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan 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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

Tarkistus 60

Ehdotus asetukseksi 17 artikla – 1 kohta Asetus (EY) N:o 715/2007 11 a artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Komissio hyväksyy **täytäntöönpanosäädökset 15 artiklan**

Tarkistus

2. Komissio hyväksyy **delegoidut säädökset 14 a artiklan mukaisesti**

mukaisesti määrittääkseen menettelyt, joilla tarkistetaan käytössä olevien kevyiden ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus sertifioidujen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen osalta.”

määrittääkseen menettelyt, joilla tarkistetaan käytössä olevien kevyiden hyötyajoneuvojen vaatimustenmukaisuus sertifioidujen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen osalta.

Tarkistus 61

Ehdotus asetukseksi
17 artikla – 1 a kohta (uusi)
Asetus (EY) N:o 715/2007
14 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Lisätään artikla seuraavasti:

”14 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

- 1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.***
- 2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... [tämän muutosasetuksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 11 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.***
- 3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 11 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettun 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. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.*

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 11 a artiklan 2 kohdan nojalla annettu delegoitu 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.

** EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.”*

Tarkistus 62

Ehdotus asetukseksi

Liite I – A osa – 6.3 alakohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Tämän kaavan laskemiseksi 4 kohdassa määritettyä vuoden 2021 päästökerrointa korjataan, jotta voidaan ottaa huomioon mitattujen WLTP-hiilidioksidipäästöjen ja ilmoitettujen WLTP-hiilidioksidipäästöjen välinen ero.

Komissiolla on valta hyväksyä 16 artiklan mukaisesti uusien toimijoiden osalta delegoituja säädöksiä tämän asetuksen

muuttamiseksi laatimalla kaava, jolla lasketaan kunkin valmistajan vuoden 2021 päästötavoite.

Tarkistus 63

Ehdotus asetukseksi

Liite I – A osa – 6.3 kohta – 3 alakohta – 2 alakohta

Komission teksti

ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 *tai pienempi kuin 1,0*, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on *1,05 tai* 1,0, tapauksen mukaan

Tarkistus

*Vuosina 2025–2029 ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05, missä tapauksessa **ZLEV-kertoimen arvo on 1,05; jos summa on 1,0–0,98**, ZLEV-kertoimen arvo on 1,0; **jos summa on pienempi kuin 0,95, ZLEV-kertoimen arvo on 0,95***

Vuodesta 2030 alkaen ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin 0,95, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai 0,95, tapauksen mukaan

Tarkistus 98

Ehdotus asetukseksi

Liite I – A osa – 6 kohta – 6.3 alakohta – 4 alakohta – 3 alakohta

Komission teksti

x on **15** prosenttia vuosina 2025–2029 ja **30** prosenttia vuodesta 2030 eteenpäin.

Tarkistus

x on **20** prosenttia vuosina 2025–2029 ja **35** prosenttia vuodesta 2030 eteenpäin.

Tarkistus 65

Ehdotus asetukseksi

Liite I – B osa – 6.3.1 alakohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Tämän kaavan laskemiseksi 4 kohdassa määritettyä vuoden 2021 päästökerrointa korjataan, jotta voidaan ottaa huomioon mitattujen WLTP-hiilidioksidipäästöjen ja ilmoitettujen WLTP-hiilidioksidipäästöjen välinen ero.

Komissiolla on valta hyväksyä 16 artiklan mukaisesti uusien toimijoiden osalta delegoituja säädöksiä tämän asetuksen

muuttamiseksi laatimalla kaava, jolla lasketaan kunkin valmistajan vuoden 2021 päästötavoite.

Tarkistus 66

Ehdotus asetukseksi

Liite I – B osa – 6.3.1 kohta – 3 alakohta – 3 alakohta

Komission teksti

ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 ***tai pienempi kuin 1,0***, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 ***tai 1,0***, tapauksen mukaan

Tarkistus

ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05; ***jos summa on 1,0–0,98, ZLEV-kertoimen arvo on 1,0; jos summa on pienempi kuin 0,95, ZLEV-kertoimen arvo on 0,95***

Tarkistus 67

Ehdotus asetukseksi

Liite I – B osa – 6.3.1 kohta – 4 alakohta – 3 alakohta

Komission teksti

x on ***15*** prosenttia

Tarkistus

x on ***20*** prosenttia

Tarkistus 68

Ehdotus asetukseksi

Liite I – B osa – 6.3.2 alakohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Tämän kaavan laskemiseksi 4 kohdassa määritettyä vuoden 2021 päästökerrointa korjataan, jotta voidaan ottaa huomioon mitattujen WLTP-hiilidioksidipäästöjen ja ilmoitettujen WLTP-hiilidioksidipäästöjen välinen ero.

Komissiolla on valta hyväksyä 16 artiklan mukaisesti uusien toimijoiden osalta delegoituja säädöksiä tämän asetuksen muuttamiseksi laatimalla kaava, jolla lasketaan kunkin valmistajan vuoden 2021 päästötavoite.

Tarkistus 69

Ehdotus asetukseksi

Liite I – B osa – 6.3.2 kohta – 3 alakohta – 3 alakohta

Komission teksti

ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin **1,0**, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai **1,0**, tapauksen mukaan

Tarkistus

ZLEV-kerroin on $(1+y-x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin **0,95**, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai **0,95**, tapauksen mukaan

Tarkistus 99

Ehdotus asetukseksi

Liite I – B osa – 6 kohta – 6.3.2 alakohta – 4 alakohta – 3 alakohta

Komission teksti

x on **30** prosenttia

Tarkistus

x on **35** prosenttia