



2023/0042(COD)

19.9.2023

LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalta

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta (COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD))

Valmistelija: Andris Ameriks

PA_Legam

LYHYET PERUSTELUT

Vaikka kasvihuonekaasupäästöt ovat EU:n ilmasto- ja energiapolitiikan ansiosta vähenemässä merkittävästi kaikilla aloilla, liikenteen kasvihuonekaasupäästöt kasvavat edelleen EU:ssa ja niiden osuus on neljännes kaikista Euroopan kasvihuonekaasupäästöistä. Tieliikenteen osuus on tältä osin merkittävin (yli 70 prosenttia), ja raskaiden hyötyajoneuvojen osuus on yli 27 prosenttia. Keskeinen näihin lukuihin vaikuttava tekijä on se, että rahdin kysyntä ja rahtitoiminta ovat lisääntyneet vuodesta 2000 alkaen, ja kasvun odotetaan edelleen jatkuvan tulevaisuudessa.

Näin ollen raskaita hyötyajoneuvoja koskevien nykyisten sitovien hiilidioksidin päästövähennystavoitteiden tarkistamisesta on hyötyä vihreään siirtymään liittyvien tavoitteiden saavuttamisen kannalta myös nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa. Kuten REPowerEU-suunnitelmassa korostetaan, Venäjän hyökkäys Ukrainaan on vahvistanut entisestään tarvetta vähentää EU:n riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

Toiseksi uudistus saattaa hyödyttää liikenteenharjoittajia ja niiden asiakkaita. Energiatohokkaampien ajoneuvojen laajempi käyttöönnotto, joka onnistuu, jos valmistajia kannustetaan lisäämään päästöttömien ajoneuvojen tarjontaa, johtaa edullisempiin päästöttömien ajoneuvojen malleihin ja vähentää tällaisten ajoneuvojen omistajille koituvia kokonaiskustannuksia.

Kolmanneksi uudistuksella voisi olla tärkeä rooli vahvistettaessa EU:n teollisuuden teknologista ja innovointiin liittyvää johtoasemaa, erityisesti maailmanlaajuisessa siirtymisessä päästöttömään liikkumiseen, kanavoimalla investointeja päästöttömiin teknologioihin.

Tärkeä osa ehdotusta on kaupunkiliikenteen linja-autojen sisällyttäminen muutetun asetuksen soveltamisalaan. Hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä kaupunkialueilla seuraisi monenlaisia myönteisiä vaikutuksia, sillä se parantaisi sekä kaupunkien ilmanlaatua että eurooppalaisten terveyttä. Kun tässä tilanteessa on lisäksi vielä mahdollista jättää ehdotuksen 3 b artiklan 2 kohdan mukaisesti asetuksen ulkopuolelle rajallinen osuus kaupunkiliikenteen linja-autoista, valmistelija korosti tarvetta lyhentää komission määräaikaa antaa tätä asiaa koskevia delegoituja säädöksiä talouden toimijoiden varmuuden takaamiseksi.

Toisaalta siirryttäessä fossiilista polttoainetta käyttävistä ajoneuvoista päästöttömiin ajoneuvoihin on otettava huomioon tästä aiheutuvat sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset sen varmistamiseksi, ettei ketään jätetä jälkeen, kun pyritään saavuttamaan ilmastoneutraalia Eurooppaa koskeva tavoite. Eriarvoisuus mahdollisuuksissa käyttää liikenneverkkoja vaikuttaa miljoonien, erityisesti pienituloisten ihmisten sekä erityistarpeita omaaviin ryhmiin kuuluvien ja syrjäseutualueilla asuvien käyttäjien jokapäiväiseen elämään. Tähän kysymykseen liittyvät läheisesti myös maaseutualueiden, kaupunkien lähialueiden ja kaupunkialueiden väliset yhteydet erityisesti maantieteellisten erityispiirteiden yhteydessä, kuten kun kyseessä ovat saaret, syrjäisimmät alueet, maaseutu- ja syrjäseutualueet, vaikeapääsyiset reuna-alueet tai vuoristoalueet. Siksi hiilettömään liikennejärjestelmään pyrittäessä on valittava sopivat keinot, joiden avulla voidaan varmistaa liikenteen kohtuuhintaisuus ja saavutettavuus, välttää liikenneköyhyys ja varmistaa yhdenvertaiset mahdollisuudet päästä kaupunkialueille.

Lisäksi valmistelija korostaa, että myös siirtymästä autoteollisuudelle aiheutuvat sosiaaliset

vaikutukset on otettava vakavasti siten, että samalla kun fossiilisia polttoaineita käyttävät ajoneuvot poistetaan vähitellen käytöstä, toteutetaan toimenpiteitä alan työntekijöiden hyväksi. Näihin toimenpiteisiin olisi varauduttava sekä oikeudenmukaista siirtymää koskevissa suunnitelmissa että ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmissa. Valmistelija ehdottaakin, että liikapäästömaksuista ja sakkomaksuista saatavat tuotot katsottaisiin äskettäin perustettuun sosiaaliseen ilmastorahastoon osoitetuiksi tuloiksi, jotta voidaan edistää sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymistä ilmastoneutraaliuteen.

Valmistelija pyrkii lausunnon avulla varmistamaan, että raskaiden hyötyajoneuvojen tuleva kanta auttaa osaltaan vähentämään vuoteen 2050 mennessä liikenteen hiilidioksidipäästöjä 90 prosenttia verrattuna vuoteen 1990 Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaisesti ja että energiatehokkaampien ajoneuvojen laajempi käyttöönotto hyödyttää samanaikaisesti Euroopan liikenteenharjoittajia ja niiden asiakkaita, joista useimmat ovat pk-yrityksiä.

TARKISTUKSET

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

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti

(1) Ilmatoon ja ympäristöön liittyviin haasteisiin vastaaminen ja ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) nojalla joulukuussa 2015 tehdyn Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttaminen ovat keskeisellä sijalla komission 11 päivänä joulukuuta 2019 hyväksymässä tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta¹⁰. Covid-19-pandemian erittäin vakavat vaikutukset unionin kansalaisten terveyteen ja taloudelliseen hyvinvointiin ovat entisestään lisänneet Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tarpeellisuutta ja arvoa.

¹⁰ Komission 11 päivänä joulukuuta 2019 antama tiedonanto ”Euroopan vihreän kehityksen ohjelma”, COM(2019) 640 final.

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 2 kappale

Tarkistus

(1) Ilmatoon ja ympäristöön liittyviin haasteisiin vastaaminen ja ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) nojalla joulukuussa 2015 tehdyn Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttaminen ovat keskeisellä sijalla komission 11 päivänä joulukuuta 2019 hyväksymässä tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta¹⁰. Covid-19-pandemian erittäin vakavat vaikutukset unionin kansalaisten terveyteen ja taloudelliseen hyvinvointiin **sekä vaikutukset, jotka aiheutuvat Venäjän Ukrainaan kohdistamasta laittomasta, provosoimattomasta ja perusteettomasta hyökkäyssodasta sekä Ukrainan jälleenrakentamisesta sodan jälkeen**, ovat entisestään lisänneet Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tarpeellisuutta ja arvoa.

¹⁰ Komission 11 päivänä joulukuuta 2019 antama tiedonanto ”Euroopan vihreän kehityksen ohjelma”, COM(2019) 640 final.

(2) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa kootaan yhteen kattava joukko toisiaan vahvistavia toimenpiteitä ja aloitteita, joilla pyritään saavuttamaan ilmastoneutraalius unionissa vuoteen 2050 mennessä, ja esitetään uusi kasvustrategia, jonka tavoitteena on tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jolla on nykyaikainen, resurssitehokas ja kilpailukykyinen talous ja jossa kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Tavoitteena on myös suojella, hoitaa ja lisätä EU:n luonnonpääomaa sekä suojella kansalaisten terveyttä ja hyvinvointia ympäristöön liittyviltä riskeiltä ja ympäristövaikutuksilta. Tämä siirtymä vaikuttaa eri tavalla naisiin ja miehiin, ja sillä on erityinen vaikutus joihinkin heikommassa asemassa oleviin ryhmiin, kuten ikääntyneisiin, vammaisiin sekä rodulliseen tai etniseen vähemmistöön kuuluviin henkilöihin. Siksi on varmistettava, että siirtymä on oikeudenmukainen ja osallistava ja että ketään ei jätetä jälkeen.

(2) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa kootaan yhteen kattava joukko toisiaan vahvistavia toimenpiteitä ja aloitteita, joilla pyritään saavuttamaan ilmastoneutraalius unionissa vuoteen 2050 mennessä, ja esitetään uusi kasvustrategia, jonka tavoitteena on tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jolla on nykyaikainen, resurssitehokas ja kilpailukykyinen talous ja jossa kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Tavoitteena on myös suojella, hoitaa ja lisätä EU:n luonnonpääomaa sekä suojella kansalaisten terveyttä ja hyvinvointia ympäristöön liittyviltä riskeiltä ja ympäristövaikutuksilta. Tämä siirtymä vaikuttaa eri tavalla naisiin ja miehiin, ja sillä on erityinen vaikutus joihinkin heikommassa asemassa oleviin ryhmiin, kuten ***syrjäseutu- ja maaseutualueilla sekä syrjäisimmillä alueilla asuviin ihmisiin***, ikääntyneisiin, vammaisiin sekä rodulliseen tai etniseen vähemmistöön kuuluviin henkilöihin. Siksi on varmistettava, että siirtymä on oikeudenmukainen ja osallistava ja että ketään ei jätetä jälkeen.

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 5 kappale

(5) Kaikkien talouden alojen, ***myös tieliikenteen***, odotetaan edistävän näiden päästövähennysten saavuttamista.

(5) Kaikkien talouden alojen odotetaan edistävän näiden päästövähennysten saavuttamista, ***ja tämä koskee myös tieliikennettä, joka on ainoa ala unionissa, jonka päästöt ovat lisääntyneet unionissa 1990-luvulta lähtien. Erityisesti raskaan liikenteen osuus tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on yli neljännes EU:ssa ja yli kuusi prosenttia EU:n kaikista***

kasvihuonekaasupäästöistä. Hiilestä irtautumisen nopeuttaminen on entistäkin tärkeämpää siksi, että kuorma-autoliikenteen odotetaan lisääntyvän EU:ssa edelleen 40 prosenttia vuosina 2019–2050, kun taas linja-autoliikenteen odotetaan lisääntyvän samalla ajanjaksolla 10 prosenttia.

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 5 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(5 a) Tiedonannossa ”EU:n uusi kaupunkiliikenteen kehys”^{1 a} korostetaan, että viranomaisten olisi varmistettava, että käytettävissä on tehokas, yhteentoimiva ja käyttäjäystävällinen latausinfrastruktuuri ja vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkausinfrastruktuuri. Tällaisen infrastruktuurin saatavuus on keskeistä, jotta voidaan saavuttaa hiiletöntä kaupunkiliikennettä koskeva tavoite. Komission olisi otettava tämän asetuksen tehokkuuden ja vaikuttavuuden uudelleentarkastelussa huomioon myös raskaille hyötyajoneuvoille sopivan lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin käyttöönotto jäsenvaltioissa.

^{1 a} Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle ”EU:n uusi kaupunkiliikenteen kehys”, COM(2021) 811 final, 14.12.2021.

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 5 b kappale (uusi)

(5 b) Tiedonannossa ”EU:n uusi kaupunkiliikenteen kehys”^{4 a} korostetaan, että viranomaisten olisi varmistettava, että käytettävissä on tehokas, yhteentoimiva ja käyttäjäystävällinen latausinfrastruktuuri ja vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkausinfrastruktuuri. Tällaisen infrastruktuurin saatavuus on keskeistä, jotta voidaan saavuttaa hiiletöntä kaupunkiliikennettä koskeva tavoite. Komission olisi otettava tämän asetuksen tehokkuuden ja vaikuttavuuden uudelleentarkastelussa huomioon myös raskaille hyötyajoneuvoille sopivan lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin käyttöönotto jäsenvaltioissa.

^{4 a} **Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle ”EU:n uusi kaupunkiliikenteen kehys”, COM(2021) 811 final, 14.12.2021.**

Tarkistus 6

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 5 c kappale (uusi)**

(5 c) Investoinneilla matkustajaliikenteen liikennevälineiden hiilivapaaksi saattamiseen ei saisi olla kielteisiä vaikutuksia liikennepalvelujen saatavuuteen, mikä saattaisi lisätä liikenneköyhyyteen liittyviä ongelmia ja harvaan asuttujen alueiden poissulkemista.

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 5 d kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(5 d) Vaikka tämän asetuksen^{1 a} uudelleentarkastelu on osa toimia niiden ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi, jotka koskevat tieliikenteen hiilestä irtautumista ilmastonmuutoksen torjumiseksi, siinä olisi myös otettava huomioon tämän prosessin merkittävät vaikutukset teollisuuteen ja yhteiskuntaan, jotta voidaan varmistaa työllisyys ja kaikkien saatavilla oleva liikkuvuus.

^{1 a} **Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – REPowerEU-suunnitelma (COM(2022)230 final, 18.5.2022).**

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(8) Asetuksessa (EU) 2019/1242 raskaille hyötyajoneuvoille asetettuja vähennysvaatimuksia on **tiukennettava** energiatehokkuus etusijalle -periaatteen mukaisesti, jotta voidaan edistää kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämistä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi on määriteltävä selkeä etenemissuunnitelma lisävähennyksille vuoden 2030 jälkeen, jotta voidaan edistää vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista.

(8) Asetuksessa (EU) 2019/1242 raskaille hyötyajoneuvoille asetettuja vähennysvaatimuksia on **arvioitava** energiatehokkuus etusijalle -periaatteen mukaisesti, jotta voidaan edistää kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämistä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi on määriteltävä selkeä etenemissuunnitelma lisävähennyksille vuoden 2030 jälkeen, jotta voidaan edistää vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista.

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Tiukennetuilla hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimuksilla olisi kannustettava lisäämään päästöttömien ajoneuvojen osuutta unionin markkinoilla ja tarjottava samalla hyötyjä kuluttajille ja kansalaisille paremman ilmanlaadun ja energiansäästöjen muodossa sekä varmistettava, että voidaan ylläpitää innovointia autoteollisuuden arvoketjussa. Päästöttömiin ajoneuvoihin kuuluvat tällä hetkellä akkukäyttöiset sähköajoneuvot, polttokennoajoneuvot ja muut vetykäyttöiset ajoneuvot, ja teknologisia innovaatioita on kehitteillä.

Tarkistus

(9) Tiukennetuilla hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimuksilla olisi kannustettava lisäämään päästöttömien **ja vähäpäästöisten** ajoneuvojen osuutta unionin markkinoilla ja tarjottava samalla hyötyjä kuluttajille ja kansalaisille paremman ilmanlaadun ja energiansäästöjen muodossa sekä varmistettava, että voidaan ylläpitää innovointia autoteollisuuden arvoketjussa. ***Autoteollisuus on edelleen yksi EU:n talouden pilareista, ja sen osuus EU:n BKT:stä on 7 prosenttia, se työllistää 4,6 miljoonaa ihmistä ja on yhä teknologisen innovoinnin eturintamassa, sillä tutkimukseen ja kehittämiseen investoidaan vuosittain 60 miljardia euroa. Toimialaa on tuettava ympäristösiirtymässä ja digitaalisessa siirtymässä, sillä eurooppalaisilla valmistajilla on nyt edessään kolminkertainen haaste, joka johtuu tiukemmasta ympäristölainsäädännöstä, kasvavasta tarpeesta investoida innovointiin ja lisääntyneestä kansainvälisestä kilpailusta. Tiukennetuista hiilidioksidin päästövähennysnormeista on tullava teknologianeutraaleja niissä asetettujen koko ajoneuvokantaa koskevien tavoitteiden osalta. Päästöttömät ja vähäpäästöiset ajoneuvot, jotka käyttävät direktiivissä (EU) 2018/2001¹ a määriteltyjä kehittyneitä biopolttoaineita tai synteettisiä polttoaineita.*** Päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin kuuluvat tällä hetkellä akkukäyttöiset sähköajoneuvot, polttokennoajoneuvot ja muut vetykäyttöiset ajoneuvot, ja teknologisia innovaatioita on kehitteillä.

1^a Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (uudelleenlaadittu).

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(9 a) Akkukäyttöisillä sähköajoneuvoilla sekä polttokennoajoneuvoilla ja muilla vetykäyttöisillä ajoneuvoilla on hyvät mahdollisuudet saattaa tietyt raskaan liikenteen segmentit hiilivapaiksi, ja niiden kehittämistä olisi edistettävä ottaen samalla huomioon, että kaikilla teknologioilla on ympäristövaikutuksensa. Jos sähköistäminen ei ole mahdollista tai se on vähemmän tehokasta ja jos vetykäyttöiset ajoneuvot eivät ole asianmukaisia tai kilpailukykyisiä kustannuksiltaan, teknologianeutraaliuden periaatteen avulla on mahdollista varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset muiden, kehittyneempien teknologioiden kanssa.

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(9 b) Komissio esittää sidosryhmiä kuultuaan viimeistään vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta ehdotuksen yksinomaan hiilineutraaleja polttoaineita käyttävien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröimisestä

**vaatimustenmukaisuussyistä EU:n
lainsäädännön ja unionin
ilmastoneutraaliustavoitteiden mukaisesti.**

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

(10) Tätä taustaa vasten uusille raskaille hyötyajoneuvoille olisi asetettava uudet **tiukennetut** hiilidioksidin päästövähennystavoitteet vuodesta 2030 alkaen. **Kyseiset tavoitteet** olisi **asetettava tasolle, joka antaa vahvan signaalin, jotta voidaan nopeuttaa** päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa unionin markkinoilla ja edistää päästöttömiin teknologioihin liittyvää innovointia kustannustehokkaalla tavalla.

Tarkistus

(10) Tätä taustaa vasten uusille raskaille hyötyajoneuvoille olisi asetettava uudet hiilidioksidin päästövähennystavoitteet vuodesta 2030 alkaen. **Kyseisten tavoitteiden** olisi **oltava yhteensopivia mahdollistavien edellytysten kanssa, joilla tarkoitetaan riittävän tiheää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin verkostoa, jotta voidaan edistää** päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa unionin markkinoilla ja edistää päästöttömiin teknologioihin liittyvää innovointia kustannustehokkaalla tavalla.

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(10 a) Teknologianeutraaliuden periaate on olennaisen tärkeä, jotta voidaan varmistaa ratkaisujen tehokkuus ja moninaisuus, pitää yllä ja tukea innovointia ja kehitystä, myös murroksellisten teknologioiden osalta, ja mahdollistaa markkinoiden joustavuus ja sosiaalisen käyttäytymisen monimuotoisuus. Näin ollen on tärkeää, että tieliikennettä ei rajoiteta tiukasti yhteen ainoaan teknologiaan vaan että edistetään innovointia ja tehokkaiden vaihtoehtoisten teknologioiden

täydentävyyttä, kuten on hybridiajoneuvojen ja vähähiilisten polttoaineiden yhdistetty käyttö. Lisäksi jäsenvaltioiden sisällä ja niiden välillä vallitseva merkittävä taloudellinen, sosiaalinen, maantieteellinen ja infrastruktuurien moninaisuus asettaa kaikille sopivan lähestymistavan Euroopan tasolla kyseenalaiseksi, kun taas toisiaan täydentävien teknologioiden yhdistelmä antaa kullekin alueelle mahdollisuuden panna täytäntöön ratkaisuja, joiden se katsoo parhaiten soveltuvan omien päästöjensä vähentämiseen.

Tarkistus 14

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 b kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(10 b) Sen lisäksi, että tällä asetuksella pyritään lisäämään päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta ja käyttöönottoa, olisi otettava käyttöön hiilikorjauskerroin, jotta voidaan ottaa asiaankuuluvalla tavalla huomioon hiilineutraalien polttoaineiden, kuten biopolttoaineiden, biokaasun, biomassapolttoaineiden ja synteettisten polttoaineiden käytön osuus arvioitaessa, noudatetaanko ensirekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen kohdalla hiilidioksidipäästövähennysvaatimuksia.

Tarkistus 15

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 kappale – 1 kohta**

Komission teksti

Tarkistus

Päivitetyn uuden teollisuusstrategian¹⁴ mukaan on tarkoitus luoda vihreän ja

Päivitetyn uuden teollisuusstrategian¹⁴ mukaan on tarkoitus luoda vihreän ja

digitaalisen siirtymän polkuja yhdessä teollisuuden, viranomaisten, työmarkkinaosapuolten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tässä yhteydessä liikkumisen ekosysteemille kehitetään siirtymäpolku, jolla tuetaan autoteollisuuden arvoketjun siirtymää. Siirtymäpolussa kiinnitetään erityistä huomiota autoteollisuuden toimitusketjun pieniin ja keskisuuriin yrityksiin ja työmarkkinaosapuolten kuulemiseen, myös jäsenvaltioiden toteuttamien kuulemisten kautta. Lisäksi sitä kehitetään Euroopan osaamisohjelman pohjalta, muun muassa **osaamisopimuksen** kaltaisilla aloitteilla, jotta yksityinen sektori ja muut sidosryhmät saadaan osallistumaan Euroopan työvoiman uudelleen- ja täydennyskoulutukseen vihreää ja digitaalista siirtymää silmällä pitäen. Siinä tukeudutaan myös osaamisen edistämismekanismiin Lahjakkuuksien hyödyntäminen EU:n alueille –aloitteen puitteissa. Siirtymäpolussa otetaan myös huomioon asianmukaiset Euroopan ja jäsenvaltioiden tason toimet ja kannustimet, joilla edistetään kohtuuhintaisten päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta. Näihin voisi sisältyä esimerkiksi jäsenvaltioiden mahdollisuus tukea mikroyrityksiä hankkimaan päästöttömiä kuorma-autoja ehdotetun sosiaalisen ilmastorahaston kautta.

¹⁴ Komission tiedonanto ”Vuoden 2020 uuden teollisuusstrategian päivittäminen: vahvemmat sisämarkkinat Euroopan elpymistä varten (COM(2021) 350 final, 5.5.2021).

Tarkistus 16

digitaalisen siirtymän polkuja yhdessä teollisuuden, viranomaisten, työmarkkinaosapuolten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tässä yhteydessä liikkumisen ekosysteemille kehitetään siirtymäpolku, jolla tuetaan autoteollisuuden arvoketjun siirtymää. Siirtymäpolussa kiinnitetään erityistä huomiota autoteollisuuden toimitusketjun pieniin ja keskisuuriin yrityksiin ja työmarkkinaosapuolten kuulemiseen, myös jäsenvaltioiden toteuttamien kuulemisten kautta. Lisäksi sitä kehitetään Euroopan osaamisohjelman pohjalta, muun muassa **osaamissopimuksen** kaltaisilla aloitteilla, jotta yksityinen sektori ja muut sidosryhmät saadaan osallistumaan Euroopan työvoiman uudelleen- ja täydennyskoulutukseen vihreää ja digitaalista siirtymää silmällä pitäen. Siinä tukeudutaan myös osaamisen edistämismekanismiin Lahjakkuuksien hyödyntäminen EU:n alueille –aloitteen puitteissa. Siirtymäpolussa otetaan myös huomioon asianmukaiset Euroopan ja jäsenvaltioiden tason toimet ja kannustimet, joilla edistetään kohtuuhintaisten päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta. Näihin voisi sisältyä esimerkiksi jäsenvaltioiden mahdollisuus tukea mikroyrityksiä hankkimaan päästöttömiä kuorma-autoja ehdotetun sosiaalisen ilmastorahaston kautta. ***Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä myös vaikutuksiin, joita tällä siirtymällä on pk-yrityksiin koko toimitusketjussa.***

¹⁴ Komission tiedonanto ”Vuoden 2020 uuden teollisuusstrategian päivittäminen: vahvemmat sisämarkkinat Euroopan elpymistä varten (COM(2021) 350 final, 5.5.2021).

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(11 a) Lataus- ja tankkausinfrastruktuurin nopea käyttöönotto edellyttää pätevien asentajien saatavuutta. Investoinnit uudelleen- ja täydennyskoulutukseen ovat tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen kulmakivi ja takaavat oikeudenmukaisen siirtymän kuorma-autoteollisuudessa.

Tarkistus 17

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

(12) EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia tavoitteita on määrä täydentää ottamalla käyttöön tarvittava lataus- ja tankkausinfrastruktuuri vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan komission asetusehdotuksen¹⁶ mukaisesti.

(12) EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia tavoitteita on määrä täydentää ottamalla käyttöön tarvittava **yleisesti saatavilla oleva** lataus- ja tankkausinfrastruktuuri vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan komission asetusehdotuksen ¹⁶ mukaisesti. **Lataus- ja tankkausinfrastruktuuri on yhtä tärkeää ottaa käyttöön yksityisissä kohteissa, kuten yksityisillä varastoalueilla ja logistiikkakeskuksissa, jotta voidaan varmistaa mahdollisuus yön yli tapahtuvaan ja määränpäässä suoritettavaan lataamiseen. On ratkaisevan tärkeää, että mikään Euroopan alue ei jää jälkeen ja että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotossa ilmeneviin alueellisiin eroihin puututaan asianmukaisesti erityisesti vähemmän kehittyneillä alueilla tai alueilla, joilla on erityistarpeita ja joilla vallitsevat erityiset olosuhteet, kuten maaseudulla ja harvaan asutuilla, syrjäisillä ja syrjäisimmillä alueilla sekä saari- ja vuoristoalueilla. Tämä lataus- ja tankkausasemien**

julkinen ja yksityinen verkosto on mahdollistava edellytys sille, että valmistajat voivat saavuttaa hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet.

¹⁶ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta, (COM(2021) 559 final, 14.7.2021).

¹⁶ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta, (COM(2021) 559 final, 14.7.2021).

Tarkistus 18

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(12 a) Vaihtoehtoisten polttoaineiden riittävän lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto on ehdoton edellytys päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen markkinoiden kehittämiseksi ja siten tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Näin ollen, jos mitä tahansa tämän asetuksen päästövähennystavoitteita, myös välitavoitteita, kiristetään, samalla olisi kiristettävä käyttöönotto tavoitteita, jotka on asetettu vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin tarkistamisen yhteydessä. Näin ollen on ratkaisevan tärkeää jatkaa ja lisätä investointeja sen käyttöönottoon. Jäsenvaltioille olisi annettava riittävästi tukea ja apua tämän tavoitteen saavuttamiseksi, koska niillä on merkittäviä investointitarpeita vuosikymmenellä, jonka aikana niiden verotulojen menetykset ja verotulojen siirrot vaihtoehtoisiin polttoaineisiin lisääntyvät. Tämän osalta on painotettava, että tankkauskysymys liittyy

erottamattomasti ajoneuvojen toimintasäteeseen, sillä mitä pidemmäksi se kehittyy, sitä harvemmin tarvitaan tankkausta. Komission olisi näin ollen otettava erityisesti akkujen toimintasäteen osalta huomioon teknologian kehitys, joka vaikuttaa infrastruktuurien käyttöönottoon.

Tarkistus 19

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(12 b) Raskaiden hyötyajoneuvojen latausinfrastruktuuria koskevat vähimmäisvaatimukset, joista säädetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevassa asetuksessa, eivät välttämättä vastaa tiukennettujen hiilidioksidipäästönormien vaatimuksia. Siksi on äärimmäisen tärkeää, että sekä EU:n rahoitusvälineissä että kansallisissa rahoitusvälineissä asetetaan etusijalle tuki, jota kohdennetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriin liittyvien hankkeiden edelleenkehittämiseen.

Tarkistus 20

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(13) *Ilmastoneutraaliuden saavuttaminen* edellyttää merkittäviä investointeja sähköverkkoihin, muun muassa kapasiteetin, häiriönsietokyvyn ja varastoinnin parantamiseen, sekä lisäyhteyksiä. *Raskaiden hyötyajoneuvojen osalta 3 a artiklassa vuodeksi 2030 ehdotetut tavoitetasot*

(13) *Akkukäyttöisten sähköajoneuvojen, polttokennoajoneuvojen ja muiden vetykäyttöisten ajoneuvojen käyttöönotto* edellyttää *epäilemättä* merkittäviä investointeja sähköverkkoihin, muun muassa kapasiteetin, häiriönsietokyvyn ja varastoinnin parantamiseen, sekä

tarkoittavat, että päästöttömien ajoneuvojen osuus tieliikenteen kokonaisajoneuvokannasta sekä alan sähkönkulutus pysyvät rajallisena. Tästä syystä myös sähköverkkoon kohdistuva vaikutus pysyy rajallisena.

lisäyhteyksiä ja käyttäytymisen mukauttamista siten, että huippukulutustunnit hoidetaan ilman toimitusvarmuuteen kohdistuvia riskejä.

Tarkistus 21

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(13 a) Päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönotto markkinoilla riippuu mahdollistavista edellytyksistä, joiden ansiosta maanteiden tavaraliikenteen harjoittajat voivat käyttää ajoneuvoja saumattomasti ja kannattavammin kuin perinteisiä dieselkuorma-autoja. Lataus- ja tankkausinfrastruktuurin saatavuus, tehokkaat hiilen hinnoittelutoimenpiteet, mukaan lukien hiilidioksidipäästöjen perusteella eriytetty tienkäytön hinnoittelu, sekä kannustavat ja hyvin synkronoidut ajoneuvoja koskevat säännöt ovat keskeisen tärkeitä mahdollistavia edellytyksiä, joihin ajoneuvojen valmistajat eivät voi suoraan vaikuttaa. Siksi tärkeimpien mahdollistavien edellytysten tilannetta olisi seurattava vuosittain. Jos todetaan, että yksi tai useampi mahdollistavista edellytyksistä ei ole ajoneuvojen valmistajille asetettujen hiilidioksiditavoitteiden mukainen, tavoitteita olisi tarkistettava ja ajoneuvojen valmistajille määrättävistä taloudellisista seuraamuksista (hiilidioksidin liikapäästömaksuista) olisi luovuttava.

Tarkistus 22

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 b kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(13 b) Tietyt mahdollistavat edellytykset, joiden ansiosta maanteiden tavaraliikenteen harjoittajat voivat käyttää saumattomasti päästöttömiä raskaita hyötyajoneuvoja, ovat keskeisiä sen kannalta, että tällaiset ajoneuvot otetaan varhain käyttöön markkinoilla. Sen vuoksi tärkeimpien mahdollistavien edellytysten, kuten optimaalisen verkkokapasiteetin, varastoinnin, lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ja tehokkaiden hiilen hinnoittelutoimenpiteiden tilannetta olisi seurattava säännöllisesti, ja se olisi otettava huomioon tämän asetuksen uudelleentarkastelussa.

Tarkistus 23

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 14 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

(14) Valmistajille olisi annettava riittävästi joustonvaraa ajoneuvokantansa vähittäiseen mukauttamiseen, jotta siirtyminen päästöttömiin ajoneuvoihin voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti, **ja** sen vuoksi on aiheellista säilyttää tavoitetasojen tiukentaminen viiden vuoden jaksoissa.

(14) Valmistajille olisi annettava riittävästi joustonvaraa ajoneuvokantansa vähittäiseen mukauttamiseen, jotta siirtyminen päästöttömiin **ja vähäpäästöisiin** ajoneuvoihin voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti. **Asteittain kunnianhimoisemmat päästövähennystavoitteet ovat lisänneet sääntöjen noudattamisesta valmistajille aiheutuvia kustannuksia.** Sen vuoksi on aiheellista säilyttää tavoitetasojen tiukentaminen viiden vuoden jaksoissa.

Tarkistus 24

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 14 a kappale (uusi)**

(14 a) Tällä asetuksella pyritään vauhdittamaan siirtymistä kohti hiilineutraalia liikennettä teknologianeutraaliuden periaatteen mukaisesti. Päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta parantavien toimien lisäksi otetaan käyttöön hiilikorjauskertoimeen perustuva mekanismi, jonka avulla kestävien, uusiutuvien liikennepolttoaineiden käytön vaikutus voidaan ottaa asianmukaisesti huomioon arvioitaessa, noudattavatko ensirekisteröidyt raskaat hyötyajoneuvot hiilidioksidipäästövähennysvaatimuksia. Tällä asetuksella pyritään vauhdittamaan siirtymistä kohti hiilineutraalia liikennettä teknologianeutraaliuden periaatteen mukaisesti. Päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta parantavien toimien lisäksi otetaan käyttöön hiilikorjauskertoimeen perustuva mekanismi, jonka avulla kestävien, uusiutuvien liikennepolttoaineiden käytön vaikutus voidaan ottaa asianmukaisesti huomioon arvioitaessa, noudattavatko ensirekisteröidyt raskaat hyötyajoneuvot hiilidioksidipäästövähennysvaatimuksia.

Tarkistus 25

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 b kappale (uusi)

(14 b) Tällä asetuksella pyritään vauhdittamaan siirtymistä kohti hiilineutraalia liikennettä teknologianeutraaliuden periaatteen mukaisesti. Päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta parantavien toimien lisäksi otetaan käyttöön hiilikorjauskertoimeen perustuva mekanismi, jonka avulla kestävien, uusiutuvien liikennepolttoaineiden käytön vaikutus

voidaan ottaa asianmukaisesti huomioon arvioitaessa, noudattavatko ensirekisteröidyt raskaat hyötyajoneuvot hiilidioksidipäästövähennysvaatimuksia.

Tarkistus 26

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 c) Henkilöautoista poiketen hyötyajoneuvot ovat tavaroiden ja ihmisten kuljettamisen kannalta keskeisiä ja joustavia välineitä, ja ne ovat edelleen välttämättömiä Euroopan taloudelle. Asiakkaille koituvat kohtuuttomat kustannukset, lyhyempi toimintasäde, pitkät latausajat ja pienempi kuljetuskapasiteetti ovat osatekijöitä, jotka saattavat estää nopean siirtymisen päästöttömään teknologiaan.

Tarkistus 27

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 d kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 d) Olisi kehitettävä kattava valikoima keskeisiä mahdollistavia edellytyksiä, jotta voidaan tukea nopeaa siirtymistä päästöttömyyteen. On keskeisen tärkeää, että asiakkaille tarjotaan riittävät resurssit, jotta voidaan kuroa umpeen hintakuilua perinteisiin ajoneuvoihin, ja että saatavilla on riittävän tiheä ja raskaille hyötyajoneuvoille sopiva lataus- ja tankkausinfrastruktuuri.

Tarkistus 28

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 e kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 e) Vihreässä siirtymässä olisi huomioitava myös sosiaalisen ulottuvuuden merkitys sen varmistamiseksi, että uudet teknologiat eivät vaikuta kohtuuhintaisuuteen eivätkä esteettömyyteen kaikkien kannalta. Hyväksyttäessä raskaita hyötyajoneuvoja koskevia uusia hiilidioksidinormeja on tärkeää ottaa huomioon myös vihreän siirtymän merkittävät taloudelliset ja sosiaaliset seuraukset sekä tarve turvata työpaikat ja säilyttää unionin teollisuuden kilpailukyky.

Tarkistus 29

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 f kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 f) Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä vaikutuksiin, joita tällä siirtymällä on mikroyrityksiin sekä pieniin ja keskisuuriin yrityksiin (pk-yritykset) koko autoteollisuuden toimitusketjussa sekä asianomaisiin alueisiin ja yhteisöihin, jotka saattavat olla haavoittuvammassa asemassa intensiivisen autoteollisuuden läsnäolon takia.

Tarkistus 30

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(15) Kuorma-autokannan heterogeenisen

(15) Kuorma-autokannan heterogeenisen

rakenteen vuoksi ei ole täysin mahdollista ennustaa, onko teknologian kehitys riittävän nopeaa varmistamaan, että pakokaasupäästöt poistava teknologia on toteuttamiskelpoinen vaihtoehto kaikkien kapea-alaisten käyttötarkoitusten osalta. Tällaisia käyttötarkoituksia voivat olla esimerkiksi kaukoliikenteen raskaiden hyötyajoneuvojen käyttö tietyillä maantieteellisillä alueilla ja tietyissä sääolosuhteissa tai linja-autojen ja kuorma-autojen käyttö kriittisissä turvallisuustarkoituksissa, joissa ei voida käyttää päästöttömiä pakokaasuteknologioita. Kyseisten ajoneuvojen olisi muodostettava vain rajallinen osuus koko raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannasta. Tämän vuoksi vuoden **2040 tavoitteeseen olisi jätettävä jonkin verran liikkumavaraa tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi.**

rakenteen vuoksi ei ole täysin mahdollista ennustaa, onko teknologian kehitys riittävän nopeaa varmistamaan, että pakokaasupäästöt poistava teknologia on toteuttamiskelpoinen vaihtoehto kaikkien kapea-alaisten käyttötarkoitusten osalta. Tällaisia käyttötarkoituksia voivat olla esimerkiksi **erittäin raskaiden hyötyajoneuvojen ja** kaukoliikenteen raskaiden hyötyajoneuvojen käyttö tietyillä maantieteellisillä alueilla ja tietyissä sääolosuhteissa tai linja-autojen ja kuorma-autojen käyttö kriittisissä turvallisuustarkoituksissa, joissa ei voida käyttää päästöttömiä pakokaasuteknologioita. Kyseisten ajoneuvojen olisi muodostettava vain rajallinen osuus koko raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannasta. Tämän vuoksi **tämän asetuksen uudelleentarkastelussa olisi tavoitteiden mahdollisen tarkistamisen yhteydessä otettava huomioon näiden ajoneuvojen tekninen kehitys. On tärkeää arvioida raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisia hiilidioksidipäästöjä unionin tasolla. Komission olisi arvioitava tätä tarkoitusta varten viimeistään vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta mahdollisuutta kehittää unionin yhteinen menetelmä unionin markkinoille saatettujen raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista ilmoittamista varten. Komission olisi hyväksyttävä jatkotoimia ja tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.**

Tarkistus 31

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

**(15 a) Erittäin raskaat
ajoneuvoyhdistelmät ovat ajoneuvoja,**

jotka ovat massaltaan ja usein myös ulottuvuuksiltaan tavanomaista suurempia. Niiden energiatehokkuushyödyt ovat merkittävämmät, ja ne kuluttavat suhteellisesti vähemmän polttoainetta kuin keskimääräiset EU:n kuorma-autot suurempien hyötykuormien ansiosta. Tätä ei kuitenkaan oteta huomioon nykyisessä raskaisiin hyötyajoneuvoihin sovellettavassa hiilidioksiditavoitteita koskevassa laskentakaavassa. Tämän korjaamiseksi ja erittäin raskaiden ajoneuvoyhdistelmien päästöjen huomioimiseksi realistisemmin laskentakaavaa olisi muutettava vastaavasti.

Tarkistus 32

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(15 b) Komissio esittää sidosryhmiä kuultuaan viimeistään vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta ehdotuksen yksinomaan hiilineutraaleja polttoaineita käyttävien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröimisestä vaatimustenmukaisuussyistä EU:n lainsäädännön ja unionin ilmastonutraaliustavoitteiden mukaisesti.

Tarkistus 33

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(15 c) Hiilineutraalit polttoaineet, kuten biokaasu, biopolttoaineet tai synteettiset polttoaineet, voivat edistää merkittävästi hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja

ilmanlaadun parantamista jo tällä hetkellä, ja niillä voi olla keskeinen rooli siirtymässä. Ne voivat myös olla tulevaisuudessa avuksi tapauksissa, joissa sähkö- tai vetykuorma-auto on mahdoton tai hankala ratkaisu.

Tarkistus 34

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

Komission teksti

Tarkistus

(15 d) Kun otetaan huomioon, että merkittävä osa EU:ssa valmistetuista kuorma-autoista menee maailmanlaajuiseen vientiin ja että ala on alttiina voimakkaalle kansainväliselle kilpailulle, maailmanlaajuisesti toimivien eurooppalaisten valmistajien ja tavarantoimittajien teollisuuden johtoasemaa on suojeltava ja vahvistettava noudattamalla mahdollisimman tarkasti teknologianeutraaliuden periaatetta, joka on olennaisen tärkeä innovointi- ja kilpailukyvyyn takaamiseksi.

Tarkistus 35

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

Komission teksti

Tarkistus

(15 e) Tällä lainsäädännöllä on keskeinen rooli tarjottaessa päästöttömille ajoneuvoille kilpailuetua fossiilisia polttoaineita käyttäviin ajoneuvoihin nähden, ja se vähentää asteittain niiden välisiä taloudellisia eroja. On kuitenkin ratkaisevan tärkeää, että muu EU:n lainsäädäntö ja kansallinen lainsäädäntö sekä rahoitusmekanismit ja rahastot tarjoavat riittävästi tukea, jotta on mahdollista vähentää kustannuksia ja

tehdä päästöttömistä kuljetuksista kaupallisesti kannattavia.

Tarkistus 36

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(17) Koska unionin koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet ovat vuodesta 2030 alkaen aiempaa tiukempia, valmistajien on tarjottava unionin markkinoille huomattavasti lisää päästöttömiä ajoneuvoja. Tässä yhteydessä nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi ei enää palvelisi alkuperäistä tarkoitustaan vaan vaarantaisi mahdollisesti asetuksen (EU) 2019/1242 vaikuttavuuden. Sen vuoksi nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi olisi lakkautettava vuodesta 2030 alkaen.

Poistetaan.

Perustelu

Säilytetään nolla- ja vähäpäästöiset ajoneuvot.

Tarkistus 37

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(18) Mahdollisuutta osoittaa liikapäästömaksuista saatavat tulot erityiseen rahastoon tai asiaankuuluvaan ohjelmaan on arvioitu asetuksen (EU) 2019/1242 15 artiklan 4 kohdan vaatimusten mukaisesti, ja arvioinnin pohjalta todetaan, että tämä lisäisi merkittävästi hallinnollista raskautta eikä hyödyttäisi suoraan autoteollisuuden

(18) Liikapäästömaksuista saatavia tuloja olisi pidettävä sosiaalisen ilmaston rahaston budjettikohtaan ”autoteollisuuden tuki” osoitettuna käyttötarkoitukseensa sidottuina tuloina, jotta voidaan varmistaa oikeudenmukainen siirtymä ilmastoneutraaliin talouteen erityisesti autoteollisuuden siirtymän mahdollisten

siirtymää. Liikapäätömaksuista saatavia tuloja olisi *sen vuoksi* pidettävä *edelleen unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina asetuksen (EU) 2019/1242 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti.*

kielteisten työllisyysvaikutusten lieventämiseksi kaikissa asianomaisissa jäsenvaltioissa ja erityisesti alueilla ja yhteisöissä, joihin siirtymä vaikuttaa eniten.

Tarkistus 38

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 21 kappale – 1 kohta

Komission teksti

Ajoneuvojen tyyppihyväksyntälainsäädännön soveltamisalaan kuulumattomien ajoneuvojen, kuten maatalous- ja metsätraktoreiden sekä asevoimien ***käyttöön suunniteltujen ja*** rakennettujen ajoneuvojen ja tela-ajoneuvojen, hiilidioksidipäästöjä ei määritellä, minkä vuoksi näiden ajoneuvojen ei tarvitse täyttää tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksiditavoitteita.

Tarkistus

Ajoneuvojen tyyppihyväksyntälainsäädännön soveltamisalaan kuulumattomien ajoneuvojen, kuten maatalous- ja metsätraktoreiden sekä asevoimien ***ja turvallisuusjoukkojen*** käyttöön rakennettujen ajoneuvojen ja tela-ajoneuvojen, hiilidioksidipäästöjä ei määritellä, minkä vuoksi näiden ajoneuvojen ei tarvitse täyttää tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksiditavoitteita.

Tarkistus 39

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 21 kappale – 5 kohta

Komission teksti

Työajoneuvot, kuten jäteautot, kippiautot ja betonisekoittimet, olisi edelleen jätettävä huomiotta laskettaessa valmistajien keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä.

Tarkistus

Työajoneuvot, kuten jäteautot, kippiautot ja betonisekoittimet, olisi edelleen jätettävä huomiotta laskettaessa valmistajien keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä. ***Toisaalta nolla- ja vähäpäästöisiä työajoneuvoja voitaisiin käyttää tämän asetuksen soveltamiseksi ja sen määrittämiseksi, noudattaako valmistaja hiilidioksidipäästötavoitteitaan.***

Tarkistus 40

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 23 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

(23) Asetukseen (EU) 2019/1242 olisi lisättävä termin 'sidossuhteessa olevien yhteisöjen ryhmä' määritelmä, joka sisällöllisesti vastaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/631²⁰ kevyiden hyötyajoneuvojen osalta käytettyä terminologiaa, jotta voidaan ottaa huomioon uusi mahdollisuus siirtää ajoneuvoja valmistajien välillä ja ottaa käyttöön poikkeus vain vähäisiä ajoneuvomääriä valmistaville valmistajille.

Poistetaan.

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

Perustelu

Ehdotetun siirtomekanismin täytäntöönpano sellaisten yritysten kesken, jotka täyttävät "sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmän" kriteerit, aiheuttaisi potentiaalisia markkinavääristymiä, koska vain osa eurooppalaisista valmistajista hyötyisi tästä säännöksestä. Lisäksi menetelmä loisi kaksi potentiaalista määräävää markkina-asemaa.

Tarkistus 41

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 24 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

(24) Yksittäisten valmistajien velvoitteiden määrittämiseksi uusien raskaiden hyötyajoneuvojen unionin koko

(24) Yksittäisten valmistajien velvoitteiden määrittämiseksi uusien raskaiden hyötyajoneuvojen unionin koko

ajoneuvokantaa koskevat hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet olisi muutettava alaryhmiä koskeviksi vähennystavoitteiksi, jotka olisi määriteltävä niihin kuuluvien ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien perusteella.

ajoneuvokantaa koskevat hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet olisi muutettava alaryhmiä koskeviksi vähennystavoitteiksi, jotka olisi määriteltävä niihin kuuluvien ajoneuvojen teknisten ominaisuuksien perusteella, **mutta huomioon olisi otettava tiettyjen ajoneuvoryhmien toimituksissa ja markkinoille saattamisessa mahdollisesti ilmenevät viiveet, jotka johtuvat valmistajista riippumattomista tiettyjen komponenttien toimitusvaikeuksista.**

Perustelu

Valmistajia ei pitäisi saattaa vastuuseen, jos ulkoiset toimitusvaikeudet (jotka liittyvät esimerkiksi puolijohteisiin) viivästyttävät tiettyjen ajoneuvomallien markkinoille saattamista ja vaikuttavat siten puhtaiden raskaiden hyötyajoneuvojen eurooppalaisen autokannan tarjontaan.

Tarkistus 42

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 27 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(27 a) Matalalattiabussit, jotka on rekisteröity vain luokkaan II, on suunniteltu kaupunkienväliseen liikennöintiin, ja ne ovat selkeästi tunnistettavissa. Koska niiden käyttöprofiili perustuu kaupunkienväliseen liikenteeseen, niihin ei pitäisi soveltaa kaupunkiliikenteen linja-autoja koskevaa päästöttömyysveloitetta. Luokan II matalalattiabusseja olisi sen sijaan kohdeltava samoin kuin korkealattiaisia kaupunkienvälisen liikenteen linja-autoja ja kaukoliikenteen linja-autoja.

Perustelu

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate

requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%. Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11. Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Tarkistus 43

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti

(28) Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyyskerrointa olisi sovellettava viimeisen kerran vuoden **2029** raportointikaudella, **koska sitä ei enää sen jälkeen pidetä tarpeellisena kannustimena** päästöttömien **ajoneuvojen** markkinoille pääsyn **edistämiseksi**.

Tarkistus

(28) Päästöttömyys- ja vähäpäästöisyyskerrointa olisi sovellettava viimeisen kerran vuoden **2039** raportointikaudella, **jotta raskaiden hyötyajoneuvojen alalla voitaisiin jatkaa** päästöttömien **ajoneuvojen** markkinoille pääsyn **edistämistä**.

Perustelu

Päästöttömien teknologioiden markkinoille pääsy raskaiden hyötyajoneuvojen alalla on epävarmaa ja liittyy kiinteästi mahdollistaviin edellytyksiin sekä siihen, miten asiakkaat sen hyväksyvät. Asetukseen olisi edelleen sisällytettävä jonkin verran joustavuutta, jolla tuetaan ajoneuvovalmistajia uusien päästöttömien ajoneuvojen myynninedistämässä ja myynnissä. Näistä syistä ZLEV-kerrointa olisi käytettävä koko sen ajanjakson ajan, kun tämä asetus on voimassa.

Tarkistus 44

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 30 kappale

Komission teksti

(30) Jotta voidaan vahvistaa uusien päästöttömien teknologioiden kehittämistä erikoistuneissa pienissä ja keskisuurissa

Tarkistus

(30) Jotta voidaan vahvistaa uusien päästöttömien teknologioiden kehittämistä erikoistuneissa pienissä ja keskisuurissa

yrityksissä, **päästöttömiä ajoneuvoja** olisi voitava siirtää myös muiden kuin sidossuhteessa olevien yhteisöjen välillä.

yrityksissä, olisi voitava siirtää myös **päästöttömiä ajoneuvoja** muiden kuin sidossuhteessa olevien yhteisöjen välillä **sekä sellaisia nykyisiä ajoneuvoja, jotka on jälkiasennuksella muutettu päästöttömiksi ajoneuvoiksi. Nykyisten ajoneuvojen jälkiasennus tarjoaa erinomaisen mahdollisuuden nopeuttaa siirtymistä päästöttömään liikkumiseen kustannus- ja resurssitehokkaalla tavalla.**

Tarkistus 45

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 42 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(42 a) Tällä asetuksella pyritään nopeuttamaan siirtymistä hiilineutraaliin liikkumiseen teknologianeutraalilla tavalla. Päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta parantavien toimien lisäksi otetaan käyttöön hiilikorjauskertoimeen perustuva mekanismi, jotta voidaan ottaa asianmukaisesti huomioon kestävien, uusiutuvien liikennepolttoaineiden, kuten biopolttoaineiden, biomassapolttoaineiden ja muiden kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytön vaikutus arvioitaessa, noudatetaanko ensirekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen kohdalla hiilidioksidipäästövähennysvaatimuksia.

Tarkistus 46

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 42 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(42 b) Siirtymän vauhdittamiseksi otetaan käyttöön hiilikorjauskertoimeen perustuva mekanismi, joka kuvaa hiilidioksidi-intensiteettiä ja

hiilineutraalien polttoaineiden osuutta.

Tarkistus 47

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 42 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(42 c) Otetaan käyttöön uusi hiilineutraalien polttoaineiden määritelmä, jossa otetaan huomioon direktiivissä 2018/2001 määritellyt uusiutuvat polttoaineet, kuten biopolttoaineet, biokaasu, bionesteet, biomassapolttoaineet ja muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet tai kierrätetyt hiilipolttoaineet.

Tarkistus 48

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta Asetus (EU) 2019/1242 2 artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

b) *muut kuin asetuksen (EU) 2019/631 soveltamisalaan kuuluvat N₁-luokan ajoneuvot, N₂ ja N₃;*

b) *N₂-luokan ajoneuvot, joiden teknisesti suurin sallittu kokonaismassa on yli viisi tonnia, ja N₃;*

Tarkistus 49

Ehdotus asetukseksi 1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta Asetus (EU) 2019/1242 2 artikla – 1 kohta – c a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

c a) Tätä asetusta sovellettaessa sitä sovelletaan myös päästöttömiin ja vähäpäästöisiin työajoneuvoihin.

Tarkistus 50

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – c alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

2 artikla – 4 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

4 a. N₃-luokan ajoneuvoryhmiin 11, 12 ja 16 ei sovelleta tämän asetuksen 3 a artiklassa vahvistettuja hiilidioksidipäästötavoitteita.

Tarkistus 51

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – i alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 artikla – 23 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

23 a) 'hiilineutraalilla polttoaineella' kaikkia polttoaineita, joissa käytössä olevasta polttoaineesta aiheutuvien päästöjen (eu) voidaan katsoa olevan nettonolla, jolloin kyseiset polttoaineet eivät tuota kasvihuonekaasujen nettopäästöjä tai tuota hiilijalanjälkeä ja noudattavat teknologianeutraaliuden periaatetta sekä direktiivin 2018/2001 ja siihen liittyvien delegeoitujen säädösten mukaisia kestävyyskriteereitä; näihin polttoaineisiin kuuluvat biopolttoaineet, biokaasu, bionesteet ja biomassapolttoaineet ja muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet tai kierrätetyt hiilipitoiset polttoaineet;

Tarkistus 52

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – i alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
3 artikla – 23 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

23 b) 'hiilikorjauskertoimella (CCF)' kerrointa, jota sovelletaan ajoneuvojen suoriin hiilidioksidipäästöihin vaatimustenmukaisuuden arviointia varten, jotta voidaan ottaa huomioon kasvihuonekaasuintensiteetti ja tämän asetuksen 3 artiklan 23 a alakohdassa määriteltujen hiilineutraalien polttoaineiden osuus.

Tarkistus 53

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
3 b artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

1. Liitteessä I olevassa 4.2 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta valmistajien on noudatettava nollapäästöisten ajoneuvojen vähimmäisosuusvaatimusta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen kannassaan liitteessä I olevan 4.3 kohdan mukaisesti. Nollapäästöisten ajoneuvojen osuus uusista kaupunkiliikenteen linja-autoista on oltava **100** prosenttia vuoden 2030 raportointikaudesta alkaen.

1. Liitteessä I olevassa 4.2 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta valmistajien on noudatettava nollapäästöisten ajoneuvojen vähimmäisosuusvaatimusta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen kannassaan liitteessä I olevan 4.3 kohdan mukaisesti. Nollapäästöisten ajoneuvojen osuus uusista kaupunkiliikenteen linja-autoista on oltava **80** prosenttia vuoden 2030 raportointikaudesta alkaen **ja sen on kasvettava asteittain 100 prosenttiin markkinatilanteen ja mahdollistavien edellytysten mukaisesti;**

Tarkistus 54

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242
3 a artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti

b) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta **45** prosentilla vuosien 2030–2034 raportointikausilla,

Tarkistus

b) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta **30** prosentilla vuosien 2030–2034 raportointikausilla,

Tarkistus 55

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
3 a artikla – 1 kohta – c alakohta

Komission teksti

c) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta **65** prosentilla vuosien 2035–2039 raportointikausilla,

Tarkistus

c) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta **50** prosentilla vuosien 2035–2039 raportointikausilla,

Tarkistus 56

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
3 a artikla – 1 kohta – d alakohta

Komission teksti

d) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta **90** prosentilla vuoden 2040 raportointikaudella ja sitä seuraavilla raportointikausilla.

Tarkistus

d) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta **75** prosentilla vuoden 2040 raportointikaudella ja sitä seuraavilla raportointikausilla.

Tarkistus 57

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
3 c artikla

3 c artikla

Poistetaan.

Perustelu

Julkisten hankintayksiköiden näkökulmasta 3 c artiklan sisältö on epäselvä. Julkisia hankintoja ei pitäisi vaikeuttaa entisestään tilanteessa, jossa viranomaiset jo pyrkivät vihreään siirtymään. Ehdotetut vaatimukset ovat epäselviä ja suhteettomia julkisten hankintayksiköiden tehtäviin ja valtuuksiin nähden. Julkisen liikenteen viranomaisilla on hyvin rajalliset mahdollisuudet vaikuttaa esimerkiksi toimitusvarmuuteen tai varaosien saatavuuteen.

Tarkistus 58

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

4 artikla – 1 kohta – a alakohta

Komission teksti

Tarkistus

a) raportoitavat tiedot valmistajan uusista raskaista hyötyajoneuvoista, jotka on rekisteröity edellisellä raportointikaudella, ja”

a) raportoitavat tiedot valmistajan uusista raskaista hyötyajoneuvoista, jotka on rekisteröity edellisellä raportointikaudella, ***mukaan lukien päästöttömät ja vähäpäästöiset työajoneuvot***, ja”

Tarkistus 59

Ehdotus asetukseksi

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

Asetus (EU) 2019/1242

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

Komission teksti

Tarkistus

5 a) lisätään 4 artiklan ensimmäiseen kohtaan b a alakohta seuraavasti:

b a) ”liitteessä I olevan 7 kohdan (uusi) mukaisesti määritettävän hiilikorjauskertoimen soveltaminen.”

Tarkistus 60

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 5 b alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2019/1242

4 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 b) Menetelmä yksinomaan hiilineutraalia polttoainetta käyttävien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröintiä varten

lisätään 4 a artikla seuraavasti:

”4 a artikla

Komissio kehittää sidosryhmiä kuultuaan viimeistään vuoden kuluttua asetuksen voimaantulosta menetelmän yksinomaan hiilineutraaleja polttoaineita käyttävien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröimiseksi vaatimustenmukaisuussyistä EU:n lainsäädännön ja unionin ilmastonutraaliustavoitteiden mukaisesti.”

Tarkistus 61

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta – a alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

5 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

Komissio määrittää 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen ja kutakin seuraavaa raportointikautta varten **vuoden 2029 raportointikauteen asti** kunkin valmistajan nolla- ja vähäpäästöisyyskertoimen edellisen raportointikauden osalta.

Komissio määrittää 1 päivästä heinäkuuta 2020 alkaen ja kutakin seuraavaa raportointikautta varten kunkin valmistajan nolla- ja vähäpäästöisyyskertoimen edellisen raportointikauden osalta.

Tarkistus 62

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta – c alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti

”4. Nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin saa alentaa valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään **3** prosenttia. Muihin kuin ajoneuvojen alaryhmään 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD tai 10-LH kuuluvien N-luokan nollapäästöisten ajoneuvojen vaikutus kyseiseen kertoimeen saa alentaa valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään **1,5** prosenttia.”

Tarkistus

”4. Nolla- ja vähäpäästöisyyskerroin saa alentaa valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään **10** prosenttia. Muihin kuin ajoneuvojen alaryhmään 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD tai 10-LH kuuluvien N-luokan nollapäästöisten ajoneuvojen vaikutus kyseiseen kertoimeen saa alentaa valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään **3** prosenttia.”

Tarkistus 63

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta – d alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
7 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Komission teksti

”Vuosien 2025–2039 raportointikausina kertyneet päästöhyvitykset ja päästövelat – jos niitä on – siirretään raportointikaudelta seuraavalle. ***Mahdolliset jäljellä olevat päästövelat on kuitenkin katettava vuosien 2029, 2034 ja 2039 raportointikausilla.***”

Tarkistus

”Vuosien 2025–2039 raportointikausina kertyneet päästöhyvitykset ja päästövelat – jos niitä on – siirretään raportointikaudelta seuraavalle.”

Tarkistus 64

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – c alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
8 artikla – 2 kohta – a alakohta

Komission teksti

a) jos ***jollain vuosien 2025–2028, 2030–2033 tai 2035–2038***

Tarkistus

a) jos ***millä tahansa*** raportointikaudella päästövelkojen summa,

raportointikaudella päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, ylittää 7 artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitetun päästövelkarajan;

josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, ylittää 7 artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitetun päästövelkarajan;

Tarkistus 65

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – c alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

8 artikla – 2 kohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

b) jos päästövelkojen summa, josta on vähennetty päästöhyvitysten summa, on vuosien 2029, 2034, 2039 ja 2040 raportointikaudella positiivinen;

Poistetaan.

Perustelu

Kun otetaan huomioon tässä asetuksessa säädetyt erittäin tuntuvat seuraamukset, valmistajille olisi annettava mahdollisuus hyvitysten lisäksi myös velkojen siirtämiseen ilman velkojen maksupakkoa viiden vuoden kuluessa.

Tarkistus 66

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

13 f artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

4. Hallinnollisista sakoista kertyviä määriä on pidettävä **unionin yleiseen talousarvioon otettavina** tuloina.”

4. Hallinnollisista sakoista kertyviä määriä on pidettävä **sosiaalisen ilmastorahaston erityiseen budjettikohtaan ”autoteollisuuden tuki” osoitettuina** tuloina.

Tarkistus 67

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta

Komission teksti

Komissio tarkastelee tämän asetuksen tehokkuutta ja vaikuttavuutta vuonna **2028** ja toimittaa tämän uudelleentarkastelun tuloksista kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Tarkistus

Komissio tarkastelee tämän asetuksen tehokkuutta ja vaikuttavuutta **viimeistään** vuonna **2027** ja toimittaa tämän uudelleentarkastelun tuloksista kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotus tämän asetuksen muuttamiseksi. Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 ja sen jälkeen vuosittain Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen niiden edellytysten tilanteesta unionissa, jotka mahdollistavat päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönoton markkinoilla. Tässä kertomuksessa komissio arvioi muun muassa seuraavia seikkoja:

- a) päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröinnit jäsenvaltioissa,***
- b) raskaille hyötyajoneuvoille soveltuvan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto jäsenvaltioissa,***
- c) hiilidioksidipäästöjen perusteella eriytetyn tienkäytön hinnoittelun täytäntöönpano jäsenvaltioissa,***
- d) tieliikenteen kattavan uuden päästökauppajärjestelmän mukaisten päästöoikeuksien keskimääräinen hinta,***
- e) muut toimenpiteet, jotka edistävät päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoa.***

Jos yhden tai useamman, erityisesti b, c tai d alakohdan mukaisen, mahdollistavan edellytyksen todetaan olevan tämän asetuksen 3 a ja b artiklassa ajoneuvojen valmistajille asetettujen tavoitteiden vastainen, tavoitteita on tarkasteltava uudelleen ja tämän asetuksen 8 artiklan mukaisista hiilidioksidin liikapäästömaksuista on

luovuttava.

Tarkistus 68

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

15 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Komissio julkaisee mahdollisimman pian ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026 kertomuksen, jossa vahvistetaan unionin yhteinen menetelmä unionin markkinoille saatettujen raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista ilmoittamista varten. Komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kyseisen arvioinnin sekä tarvittaessa jatkotoimenpiteitä koskevia ehdotuksia, kuten lainsäädäntöehdotuksia.

Tarkistus 69

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta – a alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

17 artikla

Komission teksti

Tarkistus

”Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ...[Julkaisutoimisto: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 3 b artiklassa, 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 c artiklan 3 kohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 e artiklan 4 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.”

”Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ...[Julkaisutoimisto: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 3 b artiklassa, **4 a artiklassa**, 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 c artiklan 3 kohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 e artiklan 4 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.”

Tarkistus 70

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta – a alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

17 artikla – 2 kohta

Komission teksti

”Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ...[Julkaisutoimisto: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 3 b artiklassa, 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 c artiklan 3 kohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 e artiklan 4 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.”

Tarkistus

”Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ...[Julkaisutoimisto: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 3 b artiklassa, 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 c artiklan 3 kohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 e artiklan 4 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

Komissio hyväksyy 3 b artiklan 2 kohdassa tarkoitettut delegoidut säädökset viimeistään 18 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulopäivästä.”

Perustelu

Tarkistus on tarpeen, jotta voidaan taata varmuus kaupunkiliikenteen linja-autojen hankinnan kannalta.

Tarkistus 71

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta – b alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

17 artikla – 3 kohta

Komission teksti

”Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 c artiklan 3 kohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 e artiklan 4 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun

Tarkistus

”Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa **4 a artiklassa**, 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 c artiklan 3 kohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 e artiklan 4 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa ja 14 artiklan 1 kohdassa

säädösvallan siirron.”

tarkoitettun säädösvallan siirron.”

Perustelu

Komissiolle annetaan tehtäväksi kehittää menetelmä hiilineutraalia polttoainetta käyttävien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröimiseksi vaatimustenmukaisuussyistä.

Tarkistus 72

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta – c alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

17 artikla – 6 kohta

Komission teksti

c) korvataan 6 kohdassa ilmaisu ”11 artiklan 2 kohdan, 13 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ja 14 artiklan 1 kohdan” seuraavasti: ”11 artiklan 2 kohdan, 13 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan, 13 c artiklan 3 kohdan, 13 d artiklan 2 kohdan, 13 f artiklan 2 kohdan ja 14 artiklan 1 kohdan”;

Tarkistus

c) korvataan 6 kohdassa ilmaisu ”11 artiklan 2 kohdan, 13 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ja 14 artiklan 1 kohdan” seuraavasti: ”**4 a artiklan**, 11 artiklan 2 kohdan, 13 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan, 13 c artiklan 3 kohdan, 13 d artiklan 2 kohdan, 13 f artiklan 2 kohdan ja 14 artiklan 1 kohdan”;

Tarkistus 73

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 1 kohta – 1.1.2 alakohta – taulukko

<i>Komission teksti</i>	
Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen I mukainen ajoneuvoryhmä	Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (sg)
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2

32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE
<i>Tarkistus</i>	
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b,	34-C2

40a, 40b	
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Perustelu

Tarkistuksella korjataan kirjoitusvirhe. Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen I mukainen ajoneuvoryhmä 35c olisi tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu virheellisesti kahteen eri alaryhmään, 35-FE ja 39-FE. Ajoneuvoryhmä 39c olisi osoitettava ainoastaan ajoneuvojen alaryhmään 39-FE.

Tarkistus 74

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 1 kohta – 1.2 alakohta

	<i>Komission teksti</i>	
Ajoneuvoluokka	Alustakonfiguraatio	Työajoneuvoja koskevat perusteet
N	Jäykkä	Vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 38 ilmoitetun korityypin tunnuksen täydennysnumero on jokin seuraavista asetuksen (EU) 2018/858 liitteen I lisäyksessä 2 luetelluista numeroista: 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31; Suurin nopeus enintään 79 km/h
	Vetoauto	

Tarkistus

Ajoneuvoluokka	Alustakonfiguraatio	Työajoneuvoja koskevat perusteet
----------------	---------------------	----------------------------------

N

Jäykkä

Vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 38 ilmoitetun korityypin tunnuksen täydennysnumero on jokin seuraavista asetuksen (EU) 2018/858 liitteen I lisäyksessä 2 luetelluista numeroista:
09, 10, 15, 16, **17**, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31;

Perustelu

Add body work code “17 Timber” according to (EU) No 678/2011 in order to fulfil recital (21) where vehicles for forestry are stated to be exempted from having to meet the CO2 targets.

Recital (21): As for certain vehicle groups, which are type-approved, CO2 emissions are not determined yet for technical reasons, these vehicles do not have to meet the CO2 targets set by this Regulation. These are for example special purpose vehicles, such as mobile cranes, carriers of hydraulic multi-equipment or exceptional load transport vehicles, off-road vehicles, such as certain vehicles used for mining, forestry and agricultural purposes

Tarkistus 75

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.1 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

Liite I – 2 kohta

Komission teksti

1. Uuden raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjen laskeminen

Alaryhmään sg luokitellun uuden raskaan hyötyajoneuvon v tai sen ensimmäisen vaiheen ajoneuvon päästöt [g/km] lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

jossa

\sum_{mp} on kaikkia taulukossa 2 lueteltuja käyttöprofiileja mp edustava summa

sg on alaryhmä, johon uusi raskas hyötyajoneuvo v on luokiteltu tämän liitteen 1 jakson mukaisesti

$W_{sg,mp}$ on 2.1.1–2.1.3 kohdassa esitetty käyttöprofiilin painoarvo

$CO2_{v,mp}$ on uuden raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä käyttöprofiilille mp , ilmoitettuna 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti ja normalisoituna liitteen III mukaisesti

$CO2p_{v,mp}$ on uuden raskaan hyötyajoneuvon v ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä käyttöprofiilille mp , ilmoitettuna 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti.

Nollapäästöisten ajoneuvojen osalta $CO2_{v,mp}$ ja $CO2p_{v,mp}$ arvo on 0.

Tarkistus

Uuden raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjen laskeminen

Alaryhmään sg luokitellun uuden raskaan hyötyajoneuvon v tai sen ensimmäisen vaiheen ajoneuvon päästöt [g/km] lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$$

jossa

\sum_{mp} on kaikkia taulukossa 2 lueteltuja käyttöprofiileja mp edustava summa

sg on alaryhmä, johon uusi raskas hyötyajoneuvo v on luokiteltu tämän liitteen 1 jakson mukaisesti

$W_{sg,mp}$ on 2.1.1–2.1.3 kohdassa esitetty käyttöprofiilin painoarvo

$CO2_{v,mp}$ on uuden raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km]

määritettynä käyttöprofiilille *mp*, ilmoitettuna 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti ja normalisoituna liitteen III mukaisesti.

$CO2_{p,v,mp}$ on uuden raskaan hyötyajoneuvon *v* ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä käyttöprofiilille *mp*, ilmoitettuna 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti.

CCF_i on 3 artiklan 25 alakohdassa määritelty ja tässä liitteessä olevan 7 kohdan mukaisesti laskettu käytössä olevan polttoaineen tai polttoaineseoksen hiilikorjauskerroin *i*.

Nollapäästöisten ajoneuvojen osalta $CO2_{v,mp}$ ja $CO2_{v,mp}$ arvo on 0.

Tarkistus 76

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.1.1 alakohta

<i>Komission teksti</i>											
Ajoneuvojen alaryhmä (sg)*	Käyttöprofiili (<i>mp</i>)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
<i>Tarkistus</i>											
Ajoneuvojen alaryhmä (sg)*	Käyttöprofiili (<i>mp</i>)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0
54	0,08	0,79	0	0	0,02	0,11	0	0	0	0	0

Perustelu

Ryhmien 53 (ohjaamotyypiset keskiraskaat kuorma-autot) ja 54 (pakettiautotyypiset keskiraskaat kuorma-autot) käyttöprofiilien painoarvoja ($W_{sg,mp}$) muutetaan vastaamaan paremmin näiden ajoneuvojen tyypillistä käyttöä. Kentältä saadut tiedot osoittavat, että alueellisten jakeluprofiilien osuus on suurempi verrattuna siihen aikaan, jonka nämä ajoneuvot käyttävät kaupunkijakelussa.

Tarkistus 77

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.2 alakohta

<i>Komission teksti</i>		<i>Tarkistus</i>	
jossa		jossa	
Σ_v	on kaikkia alaryhmään <i>sg</i> kuuluvia valmistajan uusia raskaita hyötyajoneuvoja, joihin sovelletaan 7 b artiklan säännöksiä, edustava summa	Σ_v	on kaikkia alaryhmään <i>sg</i> kuuluvia valmistajan uusia raskaita hyötyajoneuvoja, mukaan lukien nolla- ja vähäpäästöiset työajoneuvot , joihin sovelletaan 7 b artiklan säännöksiä, edustava summa
CO _{2v}	on uuden raskaan hyötyajoneuvon <i>v</i> hiilidioksidipäästöt määritettyinä 2.1 kohdan mukaisesti	CO _{2v}	on uuden raskaan hyötyajoneuvon <i>v</i> hiilidioksidipäästöt määritettyinä 2.1 kohdan mukaisesti
CO _{2p_v}	on uuden raskaan hyötyajoneuvon ensimmäisen vaiheen ajoneuvon <i>v</i> hiilidioksidipäästöt määritettyinä 2.1 kohdan mukaisesti	CO _{2p_v}	on uuden raskaan hyötyajoneuvon ensimmäisen vaiheen ajoneuvon <i>v</i> hiilidioksidipäästöt määritettyinä 2.1 kohdan mukaisesti
V _{sg}	on alaryhmään <i>sg</i> kuuluvien valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä	V _{sg}	on alaryhmään <i>sg</i> kuuluvien valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen,
V _{p_{vsg}}	alaryhmään <i>sg</i>		

	kuuluvien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä, jotka 7 b artiklan mukaisesti otetaan huomioon niiden ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöissä, kun lasketaan 2.2.3 kohdassa tarkoitettuja keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä		<i>mukaan lukien nolla- ja vähäpäästöiset työajoneuvot, lukumäärä</i>
<i>PL_{sg}</i>	on alaryhmän <i>sg</i> ajoneuvojen keskimääräinen hyötykuorma määritettynä 2.5 kohdan mukaisesti	Vpv _{sg}	alaryhmään <i>sg</i> kuuluvien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä, jotka 7 b artiklan mukaisesti otetaan huomioon niiden ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöissä, kun lasketaan 2.2.3 kohdassa tarkoitettuja keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä
<i>PN_{sg}</i>	on alaryhmän <i>sg</i> ajoneuvojen keskimääräinen matkustajamäärä määritettynä 2.5 kohdan mukaisesti.	<i>PL_{sg}</i>	on alaryhmän <i>sg</i> ajoneuvojen keskimääräinen hyötykuorma määritettynä 2.5 kohdan mukaisesti
		<i>PN_{sg}</i>	on alaryhmän <i>sg</i> ajoneuvojen keskimääräinen matkustajamäärä määritettynä 2.5 kohdan mukaisesti.

Perustelu

Työajoneuvot olisi edelleen jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Toisaalta tämän asetuksen soveltamisalaa olisi laajennettava siten, että nollapäästöiset työajoneuvot voidaan ottaa huomioon valmistajan hiilidioksidipäästöarvoissa raportointikaudella.

Tarkistus 78

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.3 alakohta – 2.3.2 alakohta – 1 alakohta

Komission teksti

2.3.2 Raportointikaudet 2025–**2029**

Tarkistus

2.3.2 Raportointikaudet **vuodesta** 2025

[...]

alkaen

[...]

Perustelu

On huomattava, että päästöttömien teknologioiden markkinoille pääsy raskaiden hyötyajoneuvojen alalla on edelleen epävarmaa ja riippuu siitä, onko mahdollistavia edellytyksiä olemassa ja saadaanko asiakkailta hyväksyntä. Asetuksen olisi edelleen tarjottava jonkin verran joustavuutta, jotta ajoneuvon valmistajia voidaan auttaa myymään uusia päästöttömiä ajoneuvoja. Näistä syistä ZLEV-kertoimen soveltamista olisi jatkettava koko asetuksen keston ajan ja ZLEV-kertoimen enimmäisosuutta olisi korotettava.

Tarkistus 79

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.3 alakohta – 2.3.3 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

**2.3.3 Raportointikaudet vuodesta 2030
alkaen**

Poistetaan.

ZLEV = 1

Tarkistus 80

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.4 alakohta

Komission teksti

[...]

jossa

$V_{zev_{sg}}$ on alaryhmään *sg* kuuluvien valmistajan uusien nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä

$V_{pv_{sg}}$ on alaryhmään *sg* kuuluvien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä, jotka otetaan huomioon niiden ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöissä 7 b artiklan mukaisesti laskettaessa 2.2 kohdassa tarkoitettuja keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä

V_{sg} on alaryhmään *sg* kuuluvien valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä

V on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä.

Tarkistus

[...]

jossa

$V_{zev_{sg}}$	on alaryhmään <i>sg</i> kuuluvien valmistajan uusien nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä
$V_{pv_{sg}}$	on alaryhmään <i>sg</i> kuuluvien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä, jotka otetaan huomioon niiden ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöissä 7 b artiklan mukaisesti laskettaessa 2.2 kohdassa tarkoitettuja keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä
V_{sg}	on alaryhmään <i>sg</i> kuuluvien valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen, mukaan lukien nolla- ja vähäpäästöiset työajoneuvot , lukumäärä
V	on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen, mukaan lukien nolla- ja vähäpäästöiset työajoneuvot , lukumäärä.

Perustelu

Työajoneuvot olisi edelleen vapautettava tämän asetuksen soveltamisalasta. Kun kyse on päästöttömistä teknologioista, nämä ajoneuvot ovat kuitenkin ensimmäisiä, jotka saatetaan markkinoille (esimerkiksi yhdyskuntajätteen keräämistä varten). Tämän vuoksi asetuksen soveltamisalaa olisi laajennettava siten, että nollapäästöiset työajoneuvot voidaan ottaa huomioon valmistajan hiilidioksidipäästöarvoissa tietyllä raportointikaudella.

Tarkistus 81

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.7 alakohta

Komission teksti

2.7. 4 artiklassa tarkoitettujen valmistajien keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

Kullekin valmistajalle lasketaan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt seuraavasti:

2.7.1. Raportointikaudet vuosina 2019–2029:

$$CO_2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

2.7.2. Raportointikaudet vuodesta 2025 alkaen:

$$CO_2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

$$CO_2(MCO_2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO_{2,sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO_{2,p_{sg}} \times pv_{sg}]$$

$$CO_2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO_{2,sg}$$

$$CO_2(M) = CO_2(MCO_2) + CO_2(MZE)$$

jossa

\sum_{sg}	on niitä alaryhmiä edustava summa, jotka sisällytetään keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskentaan 4.2 kohdan mukaisesti
$ZLEV$	määritetään 2.3 kohdan mukaisesti
$share_{sg}$	määritetään 2.4 kohdan mukaisesti
zev_{sg}	määritetään 2.4 kohdan mukaisesti
pv_{sg}	määritetään 2.4 kohdan mukaisesti
MPW_{sg}	määritetään 2.6 kohdan mukaisesti
$avgCO_{2sg}$	määritetään 2.2 kohdan mukaisesti
$avgCO_{2p_{sg}}$	määritetään 2.2 kohdan mukaisesti
rCO_{2sg}	määritetään 3.1.2 kohdan mukaisesti.

Tarkistus

4 artiklassa tarkoitetut valmistajien keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

Kullekin valmistajalle lasketaan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt seuraavasti:

2.7.1. Raportointikaudet vuosina 2019–2029:

$$CO_2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

2.7.2. Raportointikaudet vuodesta 2025 alkaen:

$$CO_2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (avgCO_{2sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + a_{sg} \times avgCO_{2sg} \times share_{sgEHC})$$

$$CO_2(MCO_2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO_{2sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO_{2p_{sg}} \times pv_{sg}]$$

$$CO_2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO_{2sg}$$

$$CO_2(M) = CO_2(MCO_2) + CO_2(MZE)$$

jossa

\sum_{sg}	on niitä alaryhmiä edustava summa, jotka sisällytetään keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskentaan 4.2 kohdan mukaisesti
$ZLEV$	määritetään 2.3 kohdan mukaisesti
$share_{sg}$	määritetään 2.4 kohdan mukaisesti
zev_{sg}	määritetään 2.4 kohdan mukaisesti
pv_{sg}	määritetään 2.4 kohdan mukaisesti

MPW_{sg} määritetään 2.6 kohdan mukaisesti
 $avgCO2_{sg}$ määritetään 2.2 kohdan mukaisesti
 $avgCO2p_{sg}$ määritetään 2.2 kohdan mukaisesti
 $rCO2_{sg}$ määritetään 3.1.2 kohdan mukaisesti.
 $share_{sgEHC}$ **on sellaisten valmistajan uusien raskaiden N_3 -luokan hyötyajoneuvojen osuus alaryhmässä sg , joita saa käyttää erittäin raskaissa yhdistelmissä**

α_{sg} **on kompensatiokerroin, jolla mukautetaan erittäin raskaan yhdistelmän suuremman hyötykuorman vaikutusta valmistajan kuorma-autoihin suurimman käytössä olevan yhdistelmämassan keskiarvon mukaan käyttäen seuraavien kaavojen tuloksen painotettua arvoa:**

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ 8x4-30})/100$ erittäin raskaan yhdistelmän 8x4-kuorma-autojen osalta

$\alpha_{sg} = 1 + (-3/5 * avgGVW_{sg\ comb\ other+19})/100$ erittäin raskaan yhdistelmän muiden kuorma-autojen osalta

$avgGVW_{sg\ comb}$ **on valmistajakohtainen keskiarvo rekisteröintimaassa kyseessä olevien erittäin raskaiden yhdistelmien käytössä olevien kuorma-autojen suurimmalle sallitulle yhdistelmämassalle (tonneissa) alaryhmässä sg , kun seuraava edellytys täyttyy:**

Hiilidioksidipäästöjen laskennassa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluva kuorma-auto katsotaan osaksi erittäin raskasta yhdistelmää, jos kuorma-auto kuuluu N_3 -luokkaan ja käytössä olevan ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa rekisteröintimaassa on yli 60 tonnia ja siitä on raportoitu liitteessä IV olevan A osan r kohdan mukaisesti.

Tarkistus 82

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 3 kohta – 3.2 alakohta – taulukko

<i>Komission teksti</i>	
Alaryhmiin sovellettavat vertailukaudet	
Ajoneuvojen alaryhmien vertailukausina käytetään seuraavia raportointikausia:	
Ajoneuvojen alaryhmä sg	Vertailukautena sovellettavan vuoden raportointikausi

4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Kaikki muut	2025
<i>Tarkistus</i>	
Alaryhmiin sovellettavat vertailukaudet	
Ajoneuvojen alaryhmien vertailukausina käytetään seuraavia raportointikausia:	
Ajoneuvojen alaryhmä sg	Vertailukautena sovellettavan vuoden raportointikausi
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
<i>1s, 1, 2, 3, 11, 12, 16</i>	2020
Kaikki muut	2025

Tarkistus 83

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 kohta – 4.2 alakohta

Komission teksti

4.2 Valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja päästötavoitteiden laskentaan sisällytettävät ajoneuvojen alaryhmät

Hiilidioksidipäästöjen $CO_2(X)$, päästötavoitteiden $T(X)$ ja päästövähennyspolun $ET(X)_Y$ laskentaan sisällytetään seuraavat alaryhmät sg:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	tavarankuljetusajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan sekä 3 kohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 b artiklan mukaisia nollapäästötavoitteita
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Kaikki 1.1.1 ja 1.1.3 kohdassa tarkoitetut ajoneuvojen alaryhmät	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-D, 35-FE, 39-FE

Tarkistus

4.2 Valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja päästötavoitteiden laskentaan sisällytettävät ajoneuvojen alaryhmät

Hiilidioksidipäästöjen $CO_2(X)$, päästötavoitteiden $T(X)$ ja päästövähennyspolun $ET(X)_Y$ laskentaan sisällytetään seuraavat alaryhmät sg:

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötaoiteita	tavarankuljetusajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan sekä 3 kohdan mukaisia hiilidioksidipäästötaoiteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötaoiteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 b artiklan mukaisia nollapäästötaoiteita
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Kaikki 1.1.1 ja 1.1.3 kohdassa tarkoitettut ajoneuvojen alaryhmät	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD, 10-LH	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE

Perustelu

Only vehicles with urban mission profiles should be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate requirements. Therefore, vehicle groups 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) should be moved from the group of vehicles which fall under the zero-emission mandate (“MZE”) to the group of vehicles that are subject to CO2 reduction targets (“MCO2”). The impact in terms of CO2 emissions is very low because vehicle groups 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of approximately 1%.

Class II low-entry vehicles have a market share of approximately 11% of all M3 vehicles and M3 vehicles have an overall emission share of approximately 9% according to the Impact Assessment, annex 8, table 11.

Class II low-entry vehicles are specifically designed for interurban operations with reduced passenger flow and capacity compared to full low-floor buses designed for urban operation.

Tarkistus 84

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 kohta – 4.3.1 alakohta – taulukko

Komission teksti

Hiilidioksidivähennystavoitteet rf_{sg} ja rfp_{sg}	
	Raportointikaudet

Alaryhmä		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen
Keskiraskaat kuorma-autot	53, 54	0	43%	64%	90%
Raskaat kuorma-autot > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43%	64%	90%
Raskaat kuorma-autot > 16 t, joiden akselikonfiguraatio on 4x2 tai 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	43%	64%	90%
Raskaat kuorma-autot > 16 t, joissa on erityistyyppinen akselikonfiguraatio	11, 12, 16	0	43%	64%	90%
Kaukoliikenteen linja-autot <i>ja kaupunkienvälisen liikenteen linja-autot (rf_{sg})</i>	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2	0	43%	64%	90%
Kaukoliikenteen linja-autojen ensimmäisen vaiheen ajoneuvot (rfp _{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43%	64%	90%
Perävaunut		0	7,5%	7,5%	7,5%
Puoliperävaunut		0	15%	15%	15%

Tarkistus

Hiilidioksidivähennystavoitteet <i>rf_{sg}</i> ja <i>rfp_{sg}</i>					
Alaryhmät <i>sg</i>	Raportointikaudet				
	2025–2029	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen	
Keskiraskaat kuorma-autot	53, 54	0	15%	50%	70%
Raskaat kuorma-autot	1s, 1, 2, 3	0	30%	50%	70%

> 7,4 t					
Raskaat kuorma-autot > 16 t, joiden akselikonfiguraatio on 4x2 tai 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	30%	50%	70%
Raskaat kuorma-autot > 16 t, joissa on erityistyyppinen akselikonfiguraatio	11, 12, 16	0	30%	50%	70%
Kaukoliikenteen linja-autot (<i>rf_{sg}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15%	50%	70%
Kaukoliikenteen linja-autojen ensimmäisen vaiheen ajoneuvot (<i>rf_{p_{sg}}</i>)	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	15%	50%	70%
Perävaunut		0	7,5%	7,5%	7,5%
Puoliperävaunut		0	15%	15%	15%

Perustelu

Only vehicles with urban mission profiles shall be subject to the zero-emission vehicle mandate for urban buses (Art 3b). Class II low-entry buses with significant interurban mission profiles are used in interurban missions and should therefore not be subject to the ZEV mandate. Therefore 31-L2 (2-axle class II low entry) and 33-L2 (3-axle class II low entry) are proposed to move from “MZE” to “MCO2”, i.e. from ZEV mandate to the CO2 reduction targets together with coaches. The impact will be very low as 31-L2 and 33-L2 have an overall emission share of all commercial vehicles of ca. 1%. (Class II low-entry vehicles have a market share of ca. 11% of all M3 vehicles according to an ACEA fleet analysis 2015-2019 and M3 vehicles have an overall emission share of ca. 9% according to the impact assessment, annex 8, table 11). Class II low-entry vehicles cannot be seen as an escape option from the ZEV mandate for urban buses as passenger flow and capacity are usually reduced compared to full low floor buses designed for urban operation.

In addition to the above, these vehicle classes are not part of the green public procurement legislations since they are not considered urban vehicles.

Tarkistus 85

Ehdotus asetukseksi**Liite I – 4 kohta – 4.3.2 alakohta – taulukko**

<i>Komission teksti</i>					
Nollapäästöisiä ajoneuvoja koskevat velvoitteet $zevM_{sg}$					
Alaryhmät sg		Raportointikaudet			
		Ennen vuotta 2030	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen
Raskaat kaupunkiliikenteen linja-autot	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%
<i>Tarkistus</i>					
Nollapäästöisiä ajoneuvoja koskevat velvoitteet $zevM_{sg}$					
Alaryhmät sg		Raportointikaudet			
		Ennen vuotta 2030	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen
Raskaat kaupunkiliikenteen linja-autot	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	80%	100%	100%

Perustelu

A full ZEV mandate in 2030 will put huge pressure on public transport operators to fit their investment plans and ensure that the necessary charging and refuelling infrastructures are in place at depots. It risks overstressing the capabilities of many local transport operators and public transport authorities across the EU and will financially expose Member States and cities with limited resources.

In addition, this requirement will be not in line with those laid down in the Directive (EU) 2019/1161 on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles, which are based on the principle of technological neutrality and provide national authorities and transport operators with a wide portfolio of technological options to tackle pollution in city centres.

Thus, it is suggested to set at 80% the 2030 target share of zero-emission urban based and to delay the 100% to 2035, as assessed by the Commission in its impact assessment

Tarkistus 86

**Ehdotus asetukseksi
Liite I – 7 kohta (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

7. HIILIKORJAUSKERTOIMEN (CCF) LASKEMINEN

Kunkin polttoaineen tai polttoaineseoksen i osalta hiilikorjauskerroin on laskettava seuraavalla menetelmällä:

7.1. Hiilineutraalien polttoaineiden, sellaisina kuin ne on määritelty 3 artiklan 25 kohdassa ja joita käytetään 4 a artiklan mukaisesti, osalta $CCF_i = 1$

7.2. Muiden kuin hiilineutraalien polttoaineiden osalta $CCF_i = 0$

7.3. Hiilineutraalien polttoaineiden ja muiden polttoaineiden seosten osalta hiilikorjauskerroin on laskettava seuraavalla kaavalla:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100}}{2}$$

jossa

CCF_i on sellaisen tietyn seoksen hiilikorjauskerroin, jossa on perinteistä polttoainetta ja hiilineutraalia polttoainetta i

$SHARES_{n,i}$ on uusiutuvan polttoaineen i prosenttiosuus, joka on ilmoitettu Shares-tietokantaan, viitaten viimeisimpään saatavilla olevaan raportointikauteen n ja laskettuna keskimääräisenä osuutena kaikissa EU:n jäsenvaltioissa.

$SHARES_{n-1,i}$ on uusiutuvan polttoaineen i prosenttiosuus, joka on ilmoitettu Shares-tietokantaan, viitaten toiseksi viimeisimpään saatavilla olevaan raportointikauteen n ja laskettuna keskimääräisenä osuutena kaikissa EU:n jäsenvaltioissa.

**Shares-tietokanta on käytettävissä osoitteessa
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/data/shares>**

Perustelu

Asetuksella olisi otettava käyttöön vakaa ja avoin hiilikorjauskerroin päästöttömille ja vähäpäästöisille polttoaineille. Se ei muuttaisi asetuksen yleistä lähestymistapaa mutta auttaisi korjaamaan vain pakokaasupäästöihin perustuvan lähestymistavan puutteet ja määrittämään ajoneuvojen ja niiden käyttämien polttoaineiden todellisen hiilijalanjäljen.

Tarkistus 87

Ehdotus asetukseksi Liite III – 1 kohta – 2 alakohta – 9 alakohta

Komission teksti

on uuden raskaan hyötyajoneuvon v
ensimmäisen vaiheen ajoneuvon
hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä
käyttöprofiilille mp ja ilmoitettuna 13 a ja
13 b artiklan mukaisesti

Tarkistus

on uuden raskaan hyötyajoneuvon v
hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä
käyttöprofiilille mp ja ilmoitettuna 13 a ja
13 b artiklan mukaisesti

Perustelu

Liitteessä III olevassa reportCO2_v_mp:n määritelmässä olisi viitattava ainoastaan valmistuneeseen ajoneuvoon. Ensimmäisen vaiheen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ei korjata niiden matkustajamäärien perusteella, koska kaikki tiettyyn alaryhmään kuuluvat ensimmäisen vaiheen ajoneuvot simuloidaan samoilla matkustajamäärillä. Tämä käy ilmi myös liitteessä I olevassa 2.1 kohdassa esitetyistä CO2p_v_mp:n määritelmistä, joissa ei viitata liitteeseen III korjausta varten.

Tarkistus 88

Ehdotus asetukseksi Liite IV – A osa – q a kohta (uusi) Asetus (EU) 2019/1242 Liite IV – q a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

q a) liitteessä I olevassa 2.7.2 kohdassa tarkoitettussa erittäin raskaassa yhdistelmässä olevan N₃-luokan kuorma-auton enimmäismassa kuorma-auton rekisteröintimaassa, kun kuorma-auto on kytketty yhteen tai useampaan

*puoliperävaunuun / vetoaisalla
varustettuun perävaunuun.*

**ASIAN KÄSITTELY
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

Otsikko	Asetuksen (EU) 2019/1242 muuttaminen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoaminen
Viiteasiakirjat	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 29.3.2023
Lausunnon antanut valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 29.3.2023
Valmistelija Nimitetty (pvä)	Andris Ameriks 19.4.2023
Valiokuntakäsittely	24.5.2023
Hyväksytty (pvä)	19.9.2023
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 29 –: 11 0: 3
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Pär Holmgren, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (209 art. 7 kohta)	Matteo Adinolfi, Mohammed Chahim, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Antonio Maria Rinaldi, Christian Sagartz, Eugen Tomac

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

29	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Peter Lundgren, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Antonio Maria Rinaldi, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Niclas Herbst, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
The Left	Kateřina Konečná

11	-
Renew	Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Mohammed Chahim, Isabel García Muñoz, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

3	0
S&D	Erik Bergkvist, Rovana Plumb, Petar Vitanov

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää