EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 14.7.2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta annetulla tiedonannolla[1] käynnistettiin EU:n uusi kasvustrategia, jonka tavoitteena on tehdä EU:sta oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jolla on nykyaikainen, resurssitehokas ja kilpailukykyinen talous. Siinä vahvistetaan komission pyrkimys nostaa ilmastotavoitteitaan ja tehdä Euroopasta ensimmäinen ilmastoneutraali maanosa vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi sillä pyritään turvaamaan kansalaisten terveys ja hyvinvointi ympäristöön liittyviltä riskeiltä ja vaikutuksilta. Covid-19-pandemian erittäin vakavat vaikutukset unionin kansalaisten terveyteen ja hyvinvointiin ovat entisestään lisänneet Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tarpeellisuutta ja arvoa.

Ilmastonmuutoksen torjunta on kiireellinen haaste. Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin (IPCC) erityisraportissa esitettyjen tieteellisten löydösten mukaan maailmanlaajuinen hiilineutraalius on saavutettava vuoden 2050 tienoilla ja kasvihuonekaasuneutraalius muiden kasvihuonekaasujen osalta myöhemmin vuosisadan aikana. Tämä kiireellinen haaste edellyttää, että EU tehostaa toimiaan ja osoittaa maailmanlaajuista johtajuutta saavuttamalla ilmastoneutraaliuden vuoteen 2050 mennessä. Tämä tavoite vahvistetaan komission tiedonannossa ”**Puhdas maapallo kaikille** – Eurooppalainen visio kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta”[2].

Komission syyskuussa 2020 antamassa tiedonannossa ”**EU:n ilmastotavoite vuodelle 2030 entistä korkeammalle**” [3] ehdotetaan kattavan vaikutustenarvioinnin pohjalta, että EU:n tavoitetasoa nostetaan ja esitetään kattava suunnitelma Euroopan unionin nettopäästöjä koskevan vuoden 2030 sitovan tavoitteen nostamiseksi vähintään 55 prosenttiin vastuullisella tavalla. Vuoden 2030 tavoitetason nostaminen nyt auttaa antamaan varmuuden poliittisille päättäjille ja investoijille, jotta tulevina vuosina tehtävillä päätöksillä ei lukita sellaisia päästötasoja, jotka ovat ristiriidassa EU:n ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä koskevan tavoitteen kanssa. Vuoden 2030 tavoite vastaa Pariisin sopimuksen tavoitetta pitää maapallon lämpötilan nousu selvästi alle kahdessa celsiusasteessa ja jatkaa toimia nousun pitämiseksi 1,5 celsiusasteessa.

Eurooppa-neuvosto vahvisti joulukuussa 2020 pitämässään kokouksessa[4] EU:n uuden sitovan tavoitteen vuodelle 2030. Lisäksi se kehotti komissiota *arvioimaan, miten kaikki talouden alat voivat parhaiten edistää vuoden 2030 tavoitteen saavuttamista, ja esittämään tarvittavat ehdotukset ja ehdotuksiin liittyvät perusteelliset arviot ympäristöön liittyvistä, taloudellisista ja yhteiskunnallisista vaikutuksia jäsenvaltioissa, ottamaan niissä huomioon kansalliset energia- ja ilmastosuunnitelmat ja tarkastelemaan olemassa olevia joustomahdollisuuksia*.

Tätä varten lainsäädäntövallan käyttäjien kanssa sovitulla **eurooppalaisella ilmastolailla** EU:n ilmastoneutraaliustavoitteesta tehdään oikeudellisesti sitova ja vuoden 2030 tavoitetasoa nostetaan asettamalla tavoitteeksi nettopäästöjen vähentäminen vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä.

---

1 COM(2019) 640 final.
2 COM(2018) 773 final.
3 COM(2020) 690 final.
4 Eurooppa-neuvoston päätelmät 10.–11. päivänä joulukuuta 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

Komissio on tarkistanut nykyistä ilmasto- ja energialainsäädäntöä, jonka odotetaan vähentävän kasvihuonekaasupäästöjä vain 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, varmistaakseen, että edistetään eurooppalaisessa ilmastolaissa ehdotettua kehitystä ja saavutetaan vuoden 2030 kunnianhimoisemmat tavoitteet.

Tämä komission ilmastotavoitesuunnitelmassa[5] ilmoitettu 55-valmiuspaketti (”Fit for 55”) on vuoden 2030 uuden kunnianhimoisen ilmastotavoitteen täytäntöönpanon kattavin osa, johon kaikkien talouden ja politiikan alojen, myös tieliikenteen, on osallistuttava.

Liikenne on ainoa ala, jolla kasvihuonekaasupäästöt ovat kasvaneet. **Tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöt** eivät ole poikkeus. Niiden osuus EU:n kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on lähes 20 prosenttia, ja ne ovat lisääntyneet merkittävästi vuodesta 1990. Liikenne ja ruuhkat vaikuttavat edelleen ilmanlaatuun. Tämä on johtanut siihen, että yhä useammat kaupungit ovat ottaneet käyttöön vähäpäästöisiä ja päästöttömiä alueita, joilla rajoitetaan polttomoottorilla varustettujen ajoneuvojen käyttöä, sekä siihen, että jotkin jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet polttomoottoriautojen myynnin asteittaisesta lopettamisesta.

Autoteollisuus on erittäin tärkeä EU:n taloudelle. Sen osuus EU:n BKT:stä on yli 7 prosenttia. Se tarjoaa suoraan tai välillisesti työpaikan 14,6 miljoonalle eurooppalaiselle valmistusteollisuudessa, myynnissä, huollossa, rakentamisessa, liikenteessä ja kuljetuspalveluissa. EU on yksi maailman suurimmista moottoriajoneuvojen valmistajista ja alan teknologinen johtaja. EU:n autoala investoi vuosittain tutkimukseen ja kehittämiseen 60,9 miljardia euroa.

Autoalalla on käynnissä merkittävä rakenteellinen muutos, jossa mukana ovat myös puhtaat ja digitaaliset teknologiat. Erityisesti alalla on käynnissä siirtyminen polttomoottoreista päästöttömään ja vähäpäästöiseen teknologiaan sekä yhä verkottuneempiin ajoneuvoihin. Autoteollisuutta olisi tuettava, jotta se voi säilyttää johtoasemansa kansainvälisessä kilpailussa tulevaisuuden teknologioiden osalta ja vahvistaa sitä.

Kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevassa komission strategiassa[6] puututaan päästöttömään liikkumiseen siirtymisestä aiheutuviin laajempiin haasteisiin ja esitetään etenemissuunnitelma, jolla eurooppalainen liikenne ohjataan vahvasti oikealle raiteelle kohti kestävää ja älykästä tulevaisuutta.

Strategiaan liittyvä toimintasuunnitelma sisältää politiikkatoimia, joiden tavoitteena on muun muassa edistää päästöttömien ajoneuvojen ja niihin liittyvän infrastruktuurin käyttöönottoa. Siirtyminen päästöttömiin ajoneuvoihin ehkäisee saastumista ja parantaa ihmisten terveyttä. Tämä tukee myös saasteettomuustoimintasuunnitelmassa[7] esitettyä Euroopan vihreän kehityksen ohjelman **saasteettomuustavoitetta**.

Henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit ovat keskeisiä keinoja alan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, kuten EU:n ilmastotavoitteen nostamista vuodelle 2030 koskevassa tiedonannossa osoitetaan.

Tämän ehdotuksen **yleisenä tavoitteena** on edistää ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä ja tätä varten eurooppalaisen ilmastolain mukaisesti edistää

---

5 COM(2020) 562 final.

6 COM(2020)789 final.

7 COM(2021) 400 final, ks. tässä yhteydessä myös ilmanlaadusta ja sen parantamisesta annettu direktiivi 2008/50/EY sekä tiettyjen ilman epäpuhtauksien kansallisten päästöjen vähentämistä koskeva direktiivi (EU) 2016/2284.

kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämistä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä.

Ehdotuksella on kolme **erityistavoitetta**. Ensimmäinen erityistavoite on edistää vuosien 2030 ja 2050 ilmastotavoitteiden saavuttamista vähentämällä henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä.

Kun otetaan huomioon, että hiilidioksidipäästönormien vaikutus ajoneuvokannan päästöjen vähentämiseen ei ole välitön, ja lisäksi ajoneuvokannan uusimisen dynamiikka, varhaiset toimet ovat tärkeitä pitkän aikavälin tavoitteen saavuttamiseksi.

Toinen erityistavoite on tuottaa **kuluttajille ja kansalaisille** hyötyjä päästöttömien ajoneuvojen laajemmasta käyttöönotosta. Merkittävimpiä odotettuja hyötyjä on muun muassa ilmanlaadun paraneminen erityisesti kaupungeissa. Lisäksi hiilidioksidipäästönormit kannustavat valmistajia lisäämään päästöttömien ajoneuvojen tarjontaa. Sen myötä kuluttajien saatavilla on edullisempia päästöttömiä ajoneuvoja ja niiden käytöstä saadaan merkittäviä energiansäästöjä, mikä vähentää tällaisten ajoneuvojen omistamisen kokonaiskustannuksia.

Kolmas erityistavoite on edistää **päästöttömiin teknologioihin liittyvää innovointia** ja vahvistaa siten autoteollisuuden arvoketjun **teknologista johtoasemaa** ja parantaa työllisyyttä EU:ssa. Vaikka autoteollisuus on onnistunut kehittämään ja valmistamaan polttomoottoriajoneuvoihin liittyviä edistyneitä teknologioita ja markkinoimaan niitä maailmanlaajuisesti, alalla on kanavoitava yhä enemmän investointeja päästöttömiin teknologioihin. Tässä globaalissa tilanteessa myös EU:n autoteollisuuden arvoketjun on oltava johtava toimija meneillään olevassa maailmanlaajuisessa siirtymässä kohti päästötöntä liikennettä. Ehdotus on teknologianeutraali, ja siihen liittyy toimenpiteitä, joilla edistetään päästöttömien polttoaineiden ja latausinfrastruktuurin käyttöönottoa.

Odotettuja lisähyötyjä ovat **parempi energiatehokkuus ja energiavarmuus**.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tämä ilmastoa ja energiaa koskeva 55-valmiuspaketti on kattava askel unionin lainsäädännön uudistamisessa sen mukauttamiseksi EU:n kunnianhimoisempiin ilmastotavoitteisiin. Kaikki pakettiin kuuluvat aloitteet liittyvät läheisesti toisiinsa.

Tämä henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskeva lainsäädäntöehdotus täydentää muita pakettiin sisältyviä ehdotuksia, ja sillä säilytetään johdonmukaisuus erityisesti seuraavassa esitettyjen toimenpiteiden kanssa.

Hiilidioksidipäästönormit auttavat jäsenvaltioita saavuttamaan **taakanjakoasetuksen (EU) 2018/842**[8] mukaiset tavoitteensa, koska normeilla varmistetaan tieliikenteen päästöjen väheneminen. Ne edistävät energiatehokkuustavoitteen saavuttamista kannustamalla ajoneuvojen sähköistämiseen ja uusiutuvia energialähteitä koskevan tavoitteen saavuttamista tarjoamalla täydentävän reitin uusiutuvan energian käytölle.

Hiilidioksidipäästönormit sekä rakennuksiin ja tieliikenteeseen sovellettava päästökauppa täydentävät vahvasti toisiaan. Hiilidioksidipäästönormeilla katetaan polttoainetehokkaampien ja päästöttömien ajoneuvojen tarjonta ja asetetaan ajoneuvojen valmistajille uusia ajoneuvoja koskevia vaatimuksia. Päästökauppajärjestelmän laajentaminen koskee koko ajoneuvokannan polttoaineen käyttöä. Se voisi lisätä sekä polttoainetehokkaampien että päästöttömien

[8] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta.

ajoneuvojen kysyntää, mikä auttaisi ajoneuvojen valmistajia saavuttamaan hiilidioksiditehokkuustavoitteet.

Hiilidioksidipäästönormit, joiden kautta markkinoille toimitetaan uusia päästöttömiä ajoneuvoja, täydentävät myös **uusiutuvia energialähteitä koskevaa direktiiviä (EU) 2018/2001**[9], jolla vähennetään sähköajoneuvoissa käytettävän sähkön tuottamisesta aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä ja kannustetaan uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönottoon ajoneuvokannassa olevissa polttomoottoriajoneuvoissa.

Myös hiilidioksidipäästönormien ja vahvistetun päästökauppajärjestelmän[10] sekä uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin välillä on synergioita. Päästökauppajärjestelmä ja uusiutuvia energialähteitä koskeva direktiivi edistävät sähköntuotannon hiilestä irrottamista siten, että päästöttömissä ajoneuvoissa, joiden käyttöön hiilidioksidipäästönormeilla kannustetaan, käytettävän energian tuotannossa siirrytään asteittain uusiutuviin energialähteisiin, jolloin saavutetaan hiilineutraalius koko polttoaineketjun osalta.

Hiilidioksidipäästönormeilla varmistetaan päästöttömien ajoneuvojen tarjonta, mutta lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoon kannustava **vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva direktiivi 2014/94/EU**[11] on tarpeellinen täydentävä väline infrastruktuurin käyttöönottoon liittyvän markkinaesteen poistamiseksi. Tähän kannustetaan myös taakanjakoasetuksella, jolla myös kannustetaan jäsenvaltioita toteuttamaan toimia tieliikenteen alalla.

Energiaverotus, lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin tehtävät investoinnit, uusi hiilen hinnoittelu ja ajan tasalle saatetut hiilidioksidipäästönormit muodostavat yhdessä tasapainoisen ja kustannustehokkaan lähestymistavan tieliikenteen päästöjen vähentämiseen, markkinaesteiden poistamiseen sekä markkinoiden puutteiden korjaamiseen ja antavat sijoittajille varmuuden investoida päästöttömään teknologiaan.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotukset, jotka koskevat 55-valmiuspakettia, ovat johdonmukaisia kaikkien EU:n toimien ja politiikkojen kanssa. Niillä autetaan EU:ta saavuttamaan vuoden 2030 kunnianhimoisempi tavoite ja toteuttamaan onnistunut ja oikeudenmukainen siirtymä kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä, kuten Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa komission tiedonannossa todetaan.

Next Generation EU -välineellä, 55-valmiuspaketilla ja vuodet 2021–2027 kattavalla monivuotisella rahoituskehyksellä autetaan saavuttamaan Euroopan tavoittelema vihreä ja digitaalinen siirtymä. Näillä politiikkatoimilla puututaan talouskriisiin ja nopeutetaan siirtymistä puhtaaseen ja kestävään talouteen yhdistämällä ilmastotoimet ja talouskasvu. Pakettiin sisältyvät aloitteet ovat johdonmukaisia myös puhdasta kiertotaloutta ja kestävää ja älykästä liikkumista koskevien unionin politiikkatoimien sekä saasteettomuustoimintasuunnitelman kanssa. Jos päästöttömän tieliikenteen saavuttamiseksi ei toteuteta kunnianhimoisia toimia, muiden talouden alojen olisi panostettava enemmän EU:n yleisten päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen.

---

9 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

10 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta.

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

Komissio aikoo yhteistyössä viranomaisten, sidosryhmien ja työmarkkinaosapuolten kanssa kartoittaa ne vihreän ja digitaalisen siirtymän polut, jotka tukevat päästöttömien ajoneuvojen valmistuksen laajentamista, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin nopeaa käyttöönottoa ja niihin liittyvää työntekijöiden täydennys- ja uudelleenkoulutusta, kuten tiedonannossa ”**Vuoden 2020 uuden teollisuusstrategian päivittäminen: vahvemmat sisämarkkinat Euroopan elpymistä varten**”[12] todetaan.

Aloite on myös johdonmukainen EU:n tutkimus- ja innovointipolitiikan kanssa. Päästöttömien teknologioiden kehittämistä tuetaan myös EU:n tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelman ja erityisesti Horisontti Eurooppa -kumppanuuksien puitteissa.

Komissio myös kehittää paremman sääntelyn ohjeistustaan vahvistaakseen politiikkojen johdonmukaisuutta ja varmistaakseen, että kaikki sen aloitteet noudattavat ”ei merkittävää haittaa” -periaatetta ja näin ollen ovat eurooppalaisessa ilmastolaissa asetettujen velvoitteiden mukaisia, kuten tiedonannossa ”**Parempaa säätelyä: voimien yhdistäminen lainsäädännön parantamiseksi**”[13] ilmoitettiin.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 192 artikla. SEUT-sopimuksen 191 artiklan ja 192 artiklan 1 kohdan mukaisesti Euroopan unioni edistää muun muassa seuraavien tavoitteiden saavuttamista: ympäristön laadun säilyttäminen, suojelu ja parantaminen, sellaisten toimenpiteiden edistäminen kansainvälisellä tasolla, joilla puututaan alueellisiin tai maailmanlaajuisiin ympäristöongelmiin, ja erityisesti ilmastonmuutoksen torjuminen. Unioni on jo hyväksynyt SEUT-sopimuksen 192 artiklan perusteella henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtääviä toimia asetuksella (EY) 443/2009 ja asetuksella (EU) 510/2011, jotka on kumottu ja korvattu 1. tammikuuta 2020 voimaan tulleella asetuksella (EU) 2019/631.

• Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

Ilmastonmuutos on valtioiden rajat ylittävä ongelma, jota ei voida ratkaista yksin kansallisella tai paikallisella toiminnalla. Ilmastotoimet on koordinoitava EU:n ja mikäli mahdollista maailmanlaajuisella tasolla. EU:n toimet ovat perusteltuja Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen nojalla. Euroopan unioni on vuodesta 1992 alkaen pyrkinyt kehittämään yhteisiä ratkaisuja ja edistämään maailmanlaajuisia toimia ilmastonmuutoksen torjumiseksi. EU:n tason toimet ovat ennen kaikkea kustannustehokas tapa saavuttaa vuoden 2030 ja pidemmän aikavälin päästövähennystavoitteet ja samalla varmistaa oikeudenmukaisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen. SEUT-sopimuksen 191–193 artiklassa vahvistetaan ja määritetään EU:n toimivalta ilmastonmuutoksen alalla.

Tehokkaammat EU:n toimet ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että tieliikennealan panos vuoden 2030 päästövähennystavoitteen sekä ilmastoneutraaliustavoitteen, joka on määrä saavuttaa vuoteen 2050 mennessä, saavuttamiseksi on riittävä.

Vaikka kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason aloitteilla voidaan luoda synergioita, ne eivät yksin riitä. Ilman koordinoituja EU:n toimia tiukennettujen hiilidioksidipäästönormien

[12] COM(2020) 350 final.
[13] COM(2021) 219 final.

muodossa kansallisten järjestelmien moninaisuus sekä erilaiset tavoitetasot ja suunnitteluparametrit voivat johtaa markkinoiden pirstoutumiseen. EU:n laajuinen lähestymistapa on tarpeen teollisuudenalojen muutosten vauhdittamiseksi ja mittakaavaetujen saavuttamiseksi, sillä yksittäisten jäsenvaltioiden markkinat olisivat liian pieniä samantasoisten tulosten saavuttamiseksi.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska siinä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen niiden unionin tavoitteiden saavuttamiseksi, jotka koskevat kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä kustannustehokkaalla tavalla samalla kun varmistetaan oikeudenmukaisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen.

Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväksymässä ilmastolaissa on hyväksytty, että kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään EU:ssa koko talouden laajuisesti vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä ja ilmastoneutraalius saavutetaan vuoteen 2050 mennessä. Tämä ehdotus kattaa merkittävän osan kyseisistä kasvihuonekaasupäästöistä, ja sillä vältetään tarve kunnianhimoisempiin päästövähennyksiin muilla aloilla, joiden hiilestä irrottaminen on haastavampaa. Sillä tarkistetaan henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen nykyiset hiilidioksidipäästönormit mainitun tavoitteen saavuttamiseksi.

- **Toimintatavan valinta**

Ehdotuksella muutetaan asetusta (EU) 2019/631, minkä vuoksi asetus on ainoa asianmukainen sääntelytapa. Ottaen huomioon, että asetus (EU) 2019/631 oli seurausta äskettäisestä uudelleenlaadinnasta ja että ehdotetut muutokset koskevat vain joitakin säännöksiä, uutta uudelleenlaadintaa ja/tai nykyisen asetuksen korvaamista ei pidetä asianmukaisena.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Useimpien asetuksen osien osalta vuoden 2015 arvioinnin päätelmät[14], jotka otettiin huomioon vuoden 2017 vaikutustenarvioinnissa[15], pätevät edelleen. Joitakin asetuksessa (EU) 2019/631 käyttöön otettuja uusia velvoitteita ei ole arvioitu, koska niitä ei joko vielä sovelleta tai niitä ei ole vielä pantu kaikilta osin täytäntöön. Tämä koskee erityisesti EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia vuosien 2025 ja 2030 uusia tavoitteita sekä päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevaa kannustinmekanismia. Tarkistus on kuitenkin tarpeen, jotta asetus saatettaisiin vastaamaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteita, eurooppalaisen ilmastolain mukaisia tehostettuja päästövähennystavoitteita ja viimeaikaista markkinoiden kehitystä. Kyseisistä muutoksista tehtiin vaikutustenarviointi.

- **Sidosryhmien kuulemiset**

Näytön keräämiseksi ja läpinäkyvyyden lisäämiseksi komissio järjesti kustakin ehdotuksesta julkisen kuulemisen 13. marraskuuta 2020 ja 5. helmikuuta 2021 välisenä aikana. Yksityiskohtainen tiivistelmä ja julkisen kuulemisen tulokset esitetään tätä ehdotusta koskevan vaikutustenarvioinnin liitteessä 2.

---

14 https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

15 SWD(2017) 650 final

Alustava vaikutustenarviointi julkaistiin 29. lokakuuta 2020 neljän viikon ajaksi.

Tätä ehdotusta varten komissio pyysi palautetta erityisesti seuraavilta sidosryhmiltä:

- jäsenvaltiot (kansalliset, alueelliset viranomaiset)
- ajoneuvonvalmistajat
- komponenttien ja materiaalien toimittajat
- energiantoimittajat
- ajoneuvojen ostajat (yksityiset henkilöt, yritykset, liikennöintiyritykset)
- kuljettajajärjestöt
- ympäristö-, liikenne- ja kuluttajajärjestöt
- työmarkkinaosapuolet.

Julkisen kuulemisen ja alustavasta vaikutustenarvioinnista saadun palautteen lisäksi palautetta kerättiin myös seuraavilla tavoilla:

- tapaamiset ajoneuvonvalmistajia, komponenttien ja materiaalien toimittajia ja energiantoimittajia edustavien toimialajärjestöjen kanssa
- kahdenväliset tapaamiset jäsenvaltioiden viranomaisten, ajoneuvonvalmistajien, tavarantoimittajien, työmarkkinaosapuolten ja kansalaisjärjestöjen kanssa
- sidosryhmien ja jäsenvaltioiden viranomaisten toimittamat kannanotot.

Pääkohdat voidaan tiivistää seuraavasti:

Suurin osa teollisuudenalan vastaajista, viranomaisista ja muista sidosryhmistä kannatti tavoitetta *vähentää henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä*, kun taas kansalaisilla oli tästä eriäviä näkemyksiä. Eniten kannatettiin tavoitetta *vahvistaa kilpailukykyä, teollisuuden johtoasemaa ja innovointia ja parantaa työllisyyttä EU:n autoteollisuuden arvoketjussa* sekä tavoitetta *vähentää omistajuudesta kuluttajille aiheutuvia kokonaiskustannuksia*.

Tavoitetasojen osalta kuulemisessa esitettiin eriäviä näkemyksiä tulevan tavoitetason tiukkuudesta. Teollisuudenalan edustajat antoivat jonkin verran tukea tiukemmille tavoitteille vuodesta 2030 alkaen, kansalaisjärjestöt tukivat tiukempia tavoitteita vuodesta 2025 alkaen ja viranomaiset kannattivat yleisesti ottaen tiukempia tavoitteita, kun taas kansalaisilla oli eriäviä näkemyksiä. Tavoitteiden ajoituksen osalta teollisuudenala tuki tavoitteiden asettamista viiden vuoden välein, kun taas muilla sidosryhmillä oli tältä osin eriäviä näkemyksiä. Ajoneuvojen hinta, rajoitettu toimintasäde ja infrastruktuurin saatavuus katsottiin erityisiksi päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen markkinoille pääsyn esteiksi. Kannustinmekanismin tarpeellisuuden ja tuettavien ajoneuvotyyppien osalta vastaukset olivat eriäviä. Eriäviä näkemyksiä saatiin myös mahdollisuudesta ottaa käyttöön mekanismi, jolla uusiutuvat ja vähähiiliset polttoaineet otetaan huomioon arvioitaessa hiilidioksidipäästötavoitteiden noudattamista.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristöön liittyvien vaikutusten määrällisen arvioinnin osalta vaikutustenarviointi perustuu useisiin PRIMES-mallilla kehitettyihin skenaarioihin. Arviointia

täydennettiin muilla mallinnusvälineillä, kuten GEM-E3- ja E3ME-malleilla sekä JRC:n DIONE-mallilla.

Kasvihuonekaasupäästöjä ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannan muita ominaisuuksia koskevat seurantatiedot saatiin jäsenvaltioiden raportoimista vuotuisista seurantatiedoista, jotka Euroopan ympäristökeskus (EYK) on kerännyt asetuksen (EU) 2019/631 nojalla.

Lisätietoja kerättiin ulkoisten toimeksisaajien kanssa tehdyillä palvelusopimuksilla.

- **Vaikutustenarviointi**

55-valmiuspaketin eri aloitteiden vaikutustenarvioinnit perustuvat yhdennettyihin mallintamisskenaarioihin, joissa otetaan huomioon eri politiikan välineiden vuorovaikutus talouden toimijoiden kanssa, jotta varmistetaan vuosien 2030 ja 2050 ilmastotavoitteiden saavuttamiseen tähtäävien toimien täydentävyys, johdonmukaisuus ja tehokkuus.

Tähän ehdotukseen liittyvä vaikutustenarviointi täydentää vuoden 2030 ilmastotavoitesuunnitelmaa tukevassa vuoden 2020 vaikutustenarvioinnissa[16] tehtyä analyysiä. Se muodosti analyyttisen perustan, jonka mukaisesti asetettiin tavoitteet vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä.

Lisäksi tähän ehdotukseen liittyvä vaikutustenarviointi on valmisteltu ja laadittu noudattaen parempaa sääntelyä koskevia ohjeita, ja se on saanut sääntelyvalvontalautakunnalta puoltavan lausunnon 19. huhtikuuta 2021.

Lautakunnan suosittamat parannukset on sisällytetty lopulliseen versioon. Tämä koskee seuraavia:

- nykyisen asetuksen (EU) 2019/631 tarkistamisen syiden selventäminen sekä johdonmukaisuus ja oikeasuhteisuus suhteessa muihin asiaan liittyviin lainsäädäntöaloitteisiin
- korkean tason päästövähennystavoitteen toteutettavuuden osoittaminen ja kolmen tavoitevaihtoehdon välisten kompromissien selventäminen
- lisätietojen toimittaminen parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutuksista kilpailukykyyn, innovointiin ja sujuvaan alakohtaiseen siirtymään
- sidosryhmien näkemysten sisällyttäminen arviointiin.

Toimintavaihtoehdot

Vaikutustenarvioinnissa analysoitiin kolmeen aihealueeseen ryhmiteltyjä toimintavaihtoehtoja, joilla on määrä ratkaista havaitut ongelmat ja saavuttaa poliittiset tavoitteet.

(1) Hiilidioksidipäästötavoitteet henkilö- ja pakettiautoille (tasot, ajoitukset, säännöt):

Tavoitetasojen osalta tarkastellut vaihtoehdot kattavat kolme kehityspolkua vuoteen 2040 asti ja heijastavat tavoitetta vähentää tieliikenteen päästöjä 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä ottaen myös huomioon, että ajoneuvojen käyttöikä on keskimäärin 10–15 vuotta.

Parhaaksi arvioitu vaihtoehto vuoden 2030 tiukemman tavoitetason ja vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen edistämiseksi on vahvistaa merkittävästi EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia hiilidioksidipäästötavoitteita sekä henkilöautojen että kevyiden

[16] SWD(2020) 176 final.

hyötyajoneuvojen osalta vuodesta 2030 alkaen. Tämä antaa tarvittavaa ohjausta päästöttömien ajoneuvojen tarjonnan lisäämiseksi, tarjoaa hyötyjä ajoneuvojen käyttäjille ja edistää innovointia ja teknologista johtoasemaa samalla kun rajoitetaan valmistajille aiheutuvien kustannusten nousua.

Mitä tulee tavoitteiden tiukentamisen ajoitukseen, parhaaksi arvioitu vaihtoehto on säilyttää sääntelyyn perustuva lähestymistapa, jossa tavoitteita tiukennetaan viiden vuoden jaksoissa, ei useammin, jotta valmistajille tarjotaan riittävä joustavuus siirtymän hallitsemiseksi. Autoteollisuuden kehityssyklien huomioon ottamiseksi on aiheellista säilyttää vuodelle 2025 asetetut tavoitetasot.

Liikapäästömaksuista mahdollisesti saatavat tulot olisivat edelleen osa EU:n yleistä talousarviota. Muut tarkastellut vaihtoehdot lisäisivät merkittävästi hallinnollista rasitusta eivätkä hyödyttäisi suoraan autoteollisuuden siirtymää.

EU:ssa ja sen ulkopuolella toimivien pienvalmistajien (eli valmistajien, jotka ovat vastuussa 1 000–10 000:sta rekisteröitävästä uudesta autosta tai 1 000–22 000:sta rekisteröitävästä uudesta pakettiautosta kalenterivuodessa) mahdollisuus saada poikkeus tavoitteesta poistettaisiin vuodesta 2030 alkaen, mikä parantaisi lainsäädännön tehokkuutta ja johdonmukaisuutta. Päivämäärän valinta antaa asianomaisille valmistajille aikaa valmistautua ja mukautua uusiin sääntelyvaatimuksiin, ja se on yhdenmukainen tiukempien tavoitteiden soveltamispäivän kanssa. Valmistajat, jotka vastaavat alle 1 000:sta rekisteröitävästä uudesta ajoneuvosta kalenterivuodessa, ovat edelleen vapautettuja vaatimuksista.

(2) Vähäpäästöisiin ja päästöttömiin ajoneuvoihin liittyvät erityiset kannustimet:

Vähäpäästöisiin ja päästöttömiin ajoneuvoihin liittyvien kannustinmekanismien osalta tarkasteltiin erilaisia vaihtoehtoja sekä mekanismin tyypin että sen piiriin kuuluvien ajoneuvojen osalta. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on poistaa vuodesta 2030 alkaen päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin liittyvä kannustinjärjestelmä sekä henkilöautojen että kevyiden hyötyajoneuvojen osalta, koska päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa markkinoilla ohjaavat kyseisestä ajankohdasta alkaen sovellettavat tiukemmat hiilidioksidipäästötavoitteet, mikä edellyttää, että valmistajat tuottavat huomattavasti enemmän päästöttömiä ajoneuvoja. Tämä myös yksinkertaistaisi lainsäädäntöä ja vähentäisi riskiä sen vaikuttavuuden heikentymisestä.

(3) Mekanismi, jolla otetaan huomioon uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden mahdollinen osuus arvioitaessa tavoitteiden noudattamista.

Tässä yhteydessä tarkasteltiin kahta vaihtoehtoa: hiilikorjauskerrointa ja hyvitysjärjestelmää. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto ei kuitenkaan ole tällainen kirjanpitomekanismi, koska se hämärtäisi tavoitteiden saavuttamiseen liittyviä eri toimijoiden vastuita, heikentäisi lainsäädännön vaikuttavuutta ja tehokkuutta ja lisäisi hallinnollista rasitetta ja monimutkaisuutta. Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä edistetään tarkistamalla uusiutuvia energialähteitä koskevaa direktiiviä, päästökauppajärjestelmää ja energiaverodirektiiviä.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotus on komission vakaasti ajaman paremman sääntelyn tavoitteen mukaisesti valmisteltu kattavasti, ja se perustuu avoimuuteen ja sidosryhmien jatkuvaan osallistumiseen.

Nykyiseen asetukseen verrattuna ehdotuksen ei odoteta lisäävän lainsäädännöstä aiheutuvia hallinnollisia kustannuksia. Se ei myöskään lisää lainsäädäntökehyksen monimutkaisuutta.

Kaksi nykyisistä säännöksistä, eli päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin liittyvä kannustinmekanismi ja pieniä tuotantomääriä koskeva poikkeus, ehdotetaan poistettavaksi vuodesta 2030 alkaen, minkä pitäisi edistää lainsäädännön yksinkertaistamista. Samalla sääntelyjärjestelmä tarjoaa jatkossakin joustavuutta, jonka tarkoituksena on alentaa vaatimusten noudattamisesta valmistajille aiheutuvia kustannuksia.

Vaatimustenmukaisuuden seurantajärjestelmään ja liikapäästömaksun tasoon ei ehdoteta muutoksia. Ehdotus ei näin ollen lisää valmistajille ja kansallisille toimivaltaisille viranomaisille aiheutuvia hallinnollisia kustannuksia eikä komissiolle aiheutuvia täytäntöönpanokustannuksia.

- **Perusoikeudet**

Tässä ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa[17] tunnustetut periaatteet. Sillä edistetään nimenomaisesti ympäristönsuojelun korkeaa tasoa kestävän kehityksen periaatteen mukaisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjan 37 artiklassa määrätyllä tavalla.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Erilaisten tietokokonaisuuksien kerääminen ja käsittely sekä niistä raportointi ovat olennaisia tekijöitä niiden hiilidioksidipäästönormien soveltamisessa ja valvonnassa, joita tällä ehdotuksella laajennetaan tai mukautetaan. Näihin tietokokonaisuuksiin kuuluvat tiedot, joita käytetään tavoitteiden noudattamisen seurantaan ja käytössä olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen todentamiseen sekä tiedot, joilla arvioidaan tyyppihyväksyntämenettelyn edustavuutta suhteessa todellisiin hiilidioksidipäästöihin. Koska näihin tietokokonaisuuksiin liittyy merkittäviä oikeudellisia vaikutuksia, niiden oikeellisuuden ja luotettavuuden varmistaminen edellyttää huomattavia ponnisteluja, joita varten komissiossa tarvittaisiin lisäresursseja. Talousarviovaikutusten yksityiskohtainen erittely esitetään rahoitusselvityksessä.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Asetuksen (EU) 2019/631 täytäntöönpanon seuraamiseksi on käytössä vakiintunut järjestelmä. Jäsenvaltiot raportoivat komissiolle vuosittain kaikkien uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöt ja massan. Valmistajilla on mahdollisuus ilmoittaa komissiolle virheistä näissä alustavissa tiedoissa. Lisäksi valmistajat ja jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset raportoivat komissiolle vuodesta 2022 alkaen tiedot henkilö- ja pakettiautojen todellisesta polttoaineen- ja energiankulutuksesta.

Komissio julkaisee Euroopan ympäristökeskuksen tuella vuosittain edellisen kalenterivuoden seurantatiedot, joihin sisältyvät valmistajakohtaiset tiedot suoriutumisesta suhteessa hiilidioksidipäästötavoitteisiin. Lainsäädäntö perustuu jatkossakin tähän vakiintuneeseen seurantaa ja vaatimustenmukaisuuden valvontaa koskevaan kehykseen. Komissio julkaisee Euroopan ympäristökeskuksen tuella vuodesta 2022 alkaen myös tyyppihyväksynnän mukaisia ja todellisia hiilidioksidipäästöjä koskevien tietojen vertailun.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

1 artiklan 1 kohta: Muutos 1 artiklaan – Kohde ja tavoitteet

[17] EUVL C 326, 26.10.2012, s. 391.

1 artiklan 5 kohdassa tarkistetaan uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen EU:n koko ajoneuvokantaan vuodesta 2030 alkaen sovellettavia hiilidioksidipäästötavoitteita. Artiklaan lisätään uusi 5 a kohta, jossa vahvistetaan EU:n koko ajoneuvokantaan vuodesta 2035 alkaen sovellettavat tavoitteet.

Jotta voidaan ottaa huomioon tyyppihyväksyntämenettelyn muutos, eli siirtyminen uudesta eurooppalaisesta ajosyklistä (NEDC) yhdenmukaistettuun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainväliseen testimenetelmään (WLTP), EU:n koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet ilmaistaan prosenttialennuksina vuoden 2021 vertailuarvoon verrattuna. Tämä vertailuarvo määritetään vuoden 2021 päästötavoitteiden keskiarvon perusteella. Vertailuarvon tason tarpeettoman nousun välttämiseksi vertailuarvon laskemisessa käytetään WLPT:n aikana mitattuja päästöarvoja valmistajien ilmoittamien päästöarvojen sijaan. Komissio julkaisee vuoden 2021 vertailuarvon 31. lokakuuta 2022 mennessä.

Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kannustin, joka esitetään 7 kohdassa, poistetaan vuodesta 2030 alkaen. Myös 6 kohdassa mainitun päivämäärän muuttaminen on tarpeen tätä tarkoitusta varten.

1 artiklan 2 kohta: Muutos 2 artiklaan – Soveltamisala

2 artiklan 1 kohtaa muutetaan siten, että viittaukset direktiiviin 2007/46/EY[18] (tyyppihyväksyntää koskeva puitedirektiivi), joka kumottiin 1. syyskuuta 2020 alkaen, korvataan viittauksilla tyyppihyväksyntää koskevaan puiteasetukseen (EU) 2018/858[19], jota on sovellettu kyseisestä päivästä alkaen.

Koska kumotun direktiivin ja uuden asetuksen rakenne on erilainen, muutokset ovat tarpeen oikeudellisten viittausten täsmällisyyden varmistamiseksi.

1 artiklan 3 kohta: Muutos 3 artiklaan – Määritelmät

Muutoksella 3 artiklan 1 kohdassa olevat määritelmät yhdenmukaistetaan tyyppihyväksyntälainsäädännön määritelmien kanssa ja jalanjäljen ja hyötykuorman määritelmät poistetaan, koska kyseisillä termeillä ei ole enää merkitystä asetuksen täytäntöönpanon kannalta.

1 artiklan 4 kohta: Muutos 4 artiklaan – Päästötavoitteet

4 artiklan 1 kohtaan lisätään alakohta, jolla otetaan käyttöön suojatoimi sen välttämiseksi, että valmistajan päästötavoitteiden laskeminen johtaisi tietyissä olosuhteissa negatiiviseen tavoitteeseen. Tällaisissa tapauksissa päästötavoitteeksi olisi asetettava 0 g CO_2/km.

1 artiklan 5 kohta: Muutos 7 artiklaan – Keskimääräisten päästöjen seuranta ja ilmoittaminen

Artiklaan lisätään uusi 6 a kohta, jossa komissiolle annetaan mahdollisuus pyytää väliaikaisten seurantatietojen tarkistamisen yhteydessä tyyppihyväksyntäviranomaisia ja valmistajia antamaan korjausilmoituksen sellaisissa tapauksissa, joissa tyyppihyväksyntäasiakirjoja tai vaatimustenmukaisuustodistusta ei voida korjata tyyppihyväksyntälainsäädännön nojalla, esimerkiksi jos virheelliset tiedot liittyvät tyyppihyväksyntään, joka ei ole enää voimassa.

---

[18] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle.

[19] Asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta.

11 kohta, jossa säädetään M_2- ja N_2-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen rekisteröintiä koskevien tietojen ilmoittamisesta, poistetaan, koska kyseiset ajoneuvot kuuluvat uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista annetun asetuksen (EU) 2018/956[20] soveltamisalaan.

1 artiklan 6 kohta: Muutos 10 artiklaan – Tietyille valmistajille myönnettävät poikkeukset

10 artiklan 2 kohdassa säädetty 1 000–10 000:sta uudesta henkilöautosta tai 1 000–22 000:sta uudesta kevyestä hyötyajoneuvosta kalenterivuoden aikana vastaavien valmistajien mahdollisuus hakea poikkeusta päästötavoitteista poistetaan vuodesta 2030 alkaen. Poikkeusta sovelletaan edelleen valmistajiin, jotka vastaavat alle 1 000:sta rekisteröitävästä uudesta ajoneuvosta kalenterivuodessa.

1 artiklan 7 kohta: Muutos 13 artiklaan – Ajoneuvojen käytönaikaisten hiilidioksidipäästöjen tarkastaminen

13 artiklan 3 kohtaan lisätään säännös, joka antaa komissiolle mahdollisuuden pyytää tyyppihyväksyntäviranomaista antamaan korjausilmoituksen, jos tyyppihyväksyntäasiakirjoja tai vaatimustenmukaisuustodistuksia ei voida korjata asiaa koskevan tyyppihyväksyntälainsäädännön nojalla esimerkiksi siksi, että niiden voimassaolo on päättynyt.

1 artiklan 8 kohta: Muutos 14 artiklaan – M_0- ja TM_0-arvojen mukauttaminen

14 artiklan 2 kohdan oikeusperustaa oikaistaan siten, että siihen sisällytetään nykyisen käytännön mukainen liitteen I muutos, jolla korvataan nykyinen asetusta (EU) 2019/631 täydentävään asetukseen viittaava sanamuoto.

1 artiklan 9 kohta: Uusi 14 a artikla – Edistymiskertomus

Uudessa 14 a artiklassa säädetään komission velvollisuudesta antaa kertomus edistymisestä kohti päästötöntä tieliikennettä ja arvioida mahdollisten lisätoimenpiteiden tarvetta siirtymän edistämiseksi.

1 artiklan 10 kohta: Muutos 15 artiklaan – Uudelleentarkastelu ja kertomus

15 artiklan 1 kohdassa siirretään asetuksen (EU) 2019/631 uudelleentarkastelu vuodelle 2026, kun taas 2–5 kohdat, joissa luetellaan useita tässä tarkastelussa huomioon otettavia seikkoja, poistetaan.

Artiklaan lisätään uusi 9 kohta, jotta voidaan luoda oikeusperusta liitteessä I olevassa B osassa esitettyjen päästötavoitteiden laskentakaavojen muuttamiselle silloin, kun se on tarpeen monivaiheisesti tyyppihyväksyttävien kevyiden hyötyajoneuvojen erityismenettelyn huomioon ottamiseksi. Tämä tarkoittaa menettelyä, jota sovelletaan, kun ajoneuvon valmistaa useampi kuin yksi valmistaja ja vastuu valmiin ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä on perusajoneuvon valmistajalla. Jotta valmistajille taataan suunnitteluvarmuus, tällaisten monivaiheisesti valmistettavien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja massan määrittämiseen sovelletaan erityistä menettelyä. Komissiolle siirretään valta määrittää menettely monivaiheisesti valmistettavia ajoneuvoja varten, ja jos tätä menettelyä tarkistetaan, se voi myös mukauttaa päästötavoitteiden laskukaavoja.

1 artiklan 11 kohta: Muutos 17 artiklaan – Siirretyn säädösvallan käyttäminen

17 artiklan 2, 3 ja 6 kohtaan lisätään viittaus uuteen 15 artiklan 9 kohtaan.

---

[20] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/956, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2018, uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista.

1 artiklan 12 kohta: Liitteen I muuttaminen

Henkilöautoja koskevaa liitteessä I olevaa A osaa muutetaan 1 artiklaan tehtyjen muutosten huomioon ottamiseksi. Tähän sisältyy EU:n koko ajoneuvokantaa koskevien vuoden 2030 tavoitteiden laskemiseen käytettävien laskukaavojen mukauttaminen ja kaavojen vahvistaminen vuodelle 2035, kunkin valmistajan vuotuisten päästötavoitteiden mukauttaminen sekä päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevan kertoimen poistaminen vuodesta 2030 alkaen.

Kevyitä hyötyajoneuvoja koskevaa liitteessä I olevaa B osaa muutetaan samalla tavalla kuin A osaa, ja lisäksi mukautetaan kaavoja, joilla määritetään vuotuisten päästötavoitteiden laskemiseen tarvittavat kaltevuusarvot. Tämä mukautus tehdään sen varmistamiseksi, että päästöjen vähennykseen liittyvä taakka jaetaan oikeudenmukaisesti kevyempien kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajien ja kyseisen luokan raskaampia ajoneuvoja valmistavien valmistajien kesken.

2021/0197 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI ja EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[21],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[22],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) nojalla joulukuussa 2015 hyväksytty Pariisin sopimus, jäljempänä ’Pariisin sopimus’, tuli voimaan marraskuussa 2016. Sen osapuolet ovat sopineet, että maapallon keskilämpötilan nousu pidetään selvästi alle kahdessa celsiusasteessa verrattuna esiteollisella kaudella vallinneisiin tasoihin ja että jatketaan toimia lämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 celsiusasteeseen verrattuna esiteollisella kaudella vallinneisiin tasoihin.

(2) Ilmastoon ja ympäristöön liittyviin haasteisiin vastaaminen ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttaminen ovat keskeisellä sijalla komission 11 päivänä joulukuuta 2019 hyväksymässä tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta[23]. Covid-19-pandemian erittäin vakavat vaikutukset unionin kansalaisten terveyteen ja hyvinvointiin ovat entisestään lisänneet Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tarpeellisuutta ja arvoa.

(3) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa yhdistetään kattava joukko toisiaan vahvistavia toimenpiteitä ja aloitteita, joilla pyritään saavuttamaan ilmastoneutraalius EU:ssa vuoteen 2050 mennessä, ja esitetään uusi kasvustrategia, jonka tavoitteena on tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jolla on nykyaikainen,

---

21 EUVL C , , s. .

22 EUVL C , , s. .

23 Komission tiedonanto "Euroopan vihreän kehityksen ohjelma", COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

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.

(4) Unioni sitoutui päivitetyssä kansallisesti määritellyssä panoksessaan, joka toimitettiin UNFCCC:n sihteeristölle 17 päivänä joulukuuta 2020, vähentämään kasvihuonekaasujen nettopäästöjä unionissa koko talouden laajuisesti vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä.

(5) Unionin tavoite saavuttaa koko talouden ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä kirjataan lainsäädäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) [--][24]. Kyseisessä asetuksessa vahvistetaan myös unionin sisäinen sitoumus vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä.

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

(7) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat tarpeen osana johdonmukaista ja yhdenmukaista kehystä, joka on välttämätön kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämistä koskevan unionin yleistavoitteen saavuttamiseksi.

(8) Jotta kasvihuonekaasujen nettopäästöjä saadaan vähennettyä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä, on tarpeen tiukentaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/631[25] säädettyjä päästövähennysvaatimuksia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen osalta. Lisäksi on määriteltävä selkeä etenemissuunnitelma lisävähennyksille vuoden 2030 jälkeen, jotta voidaan edistää vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista. Ilman kunnianhimoisia toimia tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tarvittaisiin suurempia päästövähennyksiä muilla aloilla, mukaan lukien alat, joiden hiilestä irrottaminen on haastavampaa.

(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. Globaalissa tilanteessa myös EU:n autoteollisuuden arvoketjun on oltava johtava toimija meneillään olevassa maailmanlaajuisessa siirtymässä päästöttömään liikenteeseen. Tiukennetut hiilidioksidin päästövähennysnormit ovat teknologianeutraaleja niissä asetettujen koko ajoneuvokantaa koskevien tavoitteiden osalta. Päästötöntä ajoneuvokantaa koskevan tavoitteen saavuttamiseksi on nyt ja tulevaisuudessa käytettävissä erilaisia teknologioita. Päästöttömiin ajoneuvoihin kuuluvat tällä hetkellä akkukäyttöiset

[24] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) [.../...], annettu [...] päivänä [...]kuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi ja asetuksen (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki), (EUVL L, .../... s. ...).

[25] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

sähköajoneuvot, polttokennoajoneuvot ja muut vetykäyttöiset ajoneuvot, ja teknologiset innovaatiot jatkuvat. Päästöttömillä ja vähäpäästöisillä ajoneuvoilla, joihin kuuluvat myös päästöjen suhteen suorituskykyiset ladattavat hybridisähköajoneuvot, voi jatkossakin olla rooli siirtymän toteuttamisessa.

(10) Tätä taustaa vasten uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille olisi asetettava uudet tiukennetut hiilidioksidin päästövähennystavoitteet vuodesta 2030 alkaen. Kyseiset tavoitteet olisi asetettava tasolle, joka antaa vahvan signaalin ja jolla nopeutetaan päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa unionin markkinoilla ja edistetään päästöttömiin teknologioihin liittyvää innovointia kustannustehokkaalla tavalla.

(11) Tarkistettujen hiilidioksidipäästönormien tavoitteisiin olisi liitettävä eurooppalainen strategia, jolla pyritään ratkaisemaan päästöttömien ajoneuvojen ja niihin liittyvien teknologioiden valmistuksen laajentamisesta, alan työntekijöiden täydennys- ja uudelleenkoulutustarpeesta sekä talouden monipuolistamisesta ja toiminnan uudistamisesta aiheutuvat haasteet. Yksityisten investointien houkuttelemiseksi, ja valtiontukisääntöjen mukaisesti, EU:n ja jäsenvaltioiden tasolla olisi tarvittaessa harkittava rahoitustuen myöntämistä, muun muassa Euroopan sosiaalirahasto plussasta, oikeudenmukaisen siirtymän rahastosta, innovaatiorahastosta, elpymis- ja palautumistukivälineestä ja muista monivuotisen rahoituskehyksen välineistä sekä Next Generation EU -välineestä. Ympäristö- ja energia-alan tarkistetut valtiontukisäännöt antavat jäsenvaltioille mahdollisuuden tukea yrityksiä niiden tuotantoprosessien hiilestä irrottamisessa ja ympäristöystävällisempien teknologioiden käyttöön ottamisessa uuden teollisuusstrategian yhteydessä.

(12) Päivitetyn uuden teollisuusstrategian[26] mukaan on tarkoitus luoda vihreän ja digitaalisen siirtymän polkuja yhdessä teollisuuden, viranomaisten, työmarkkinaosapuolten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tässä yhteydessä liikkumisen ekosysteemille olisi kehitettävä siirtymäpolku, jolla tuetaan autoteollisuuden arvoketjun siirtymää. Siirtymäpolussa olisi otettava erityisesti huomioon autoteollisuuden toimitusketjussa toimivat pk-yritykset sekä tulokset työmarkkinaosapuolten kuulemisista, joita myös jäsenvaltiot toteuttavat, ja kehitettävä Euroopan osaamisohjelman pohjalta aloitteita, kuten Euroopan osaamissopimus, joilla yksityinen sektori ja muut sidosryhmät saadaan osallistumaan Euroopan työvoiman uudelleen- ja täydennyskoulutukseen vihreää ja digitaalista siirtymää silmällä pitäen. Siirtymässä olisi myös otettava huomioon asianmukaiset Euroopan ja jäsenvaltioiden tason toimet ja kannustimet, joilla edistetään kohtuuhintaisten päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta. Liikkumisen ekosysteemiä koskevan kattavan siirtymäpolun edistymistä olisi seurattava joka toinen vuosi osana komission toimittamaa edistymiskertomusta, jossa olisi tarkasteltava muun muassa päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton edistymistä ja niiden hintakehitystä, vaihtoehtoisten polttoaineiden kehittämistä ja infrastruktuurin käyttöönottoa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetuksen vaatimusten mukaisesti, innovatiivisten teknologioiden mahdollisuuksia tukea ilmastoneutraalin liikkumisen saavuttamista, kansainvälistä kilpailukykyä, autoteollisuuden arvoketjuun tehtäviä investointeja, työntekijöiden täydennys- ja uudelleenkoulutusta sekä toimintojen uudelleensuuntaamista. Edistymiskertomus perustuu myös jäsenvaltioiden vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetuksen mukaisesti toimittamiin kaksivuotisiin edistymiskertomuksiin. Komission olisi kuultava

[26] Komission tiedonanto ”Vuoden 2020 uuden teollisuusstrategian päivittäminen: Vahvemmat sisämarkkinat Euroopan elpymistä varten, COM(2021) 350 final, 5.5.2021.

työmarkkinaosapuolia laatiessaan edistymiskertomusta ja otettava huomioon työmarkkinavuoropuhelun tulokset. Autoteollisuuden toimitusketjuun liittyvät innovaatiot jatkuvat. Jatkokehittämällä innovatiivisia teknologioita, kuten hiilidioksidin talteenottoa hyödyntävien sähköstä tuotettujen polttoaineiden tuotantoa, voidaan saada aikaan mahdollisuuksia kohtuuhintaiseen ilmastoneutraaliin liikkumiseen. Komission olisi sen vuoksi seurattava edistymiskertomuksessaan alan innovaatioiden edistymistä.

(13) Näitä EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia tavoitteita on määrä täydentää ottamalla käyttöön tarvittava lataus- ja tankkausinfrastruktuuri Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU[27] mukaisesti.

(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.

(15) Koska EU:n koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet ovat vuodesta 2030 alkaen aiempaa tiukempia, valmistajien on tarjottava unionin markkinoille huomattavasti lisää päästöttömiä ajoneuvoja. Tässä yhteydessä päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi ei enää palvelisi alkuperäistä tarkoitustaan vaan vaarantaisi mahdollisesti asetuksen (EU) 2019/631 vaikuttavuuden. Sen vuoksi päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi olisi poistettava vuodesta 2030 alkaen. Päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi tukee kyseiseen ajankohtaan saakka, eli kuluvan vuosikymmenen ajan, sellaisten ajoneuvojen käyttöönottoa, joiden päästöt ovat enintään 50 g CO_2/km, mukaan lukien akkukäyttöiset sähköajoneuvot, vetyä käyttävät polttokennokäyttöiset sähköajoneuvot ja päästöjen suhteen suorituskykyiset ladattavat hybridiajoneuvot. Kyseisen ajankohdan jälkeen ladattavat hybridiajoneuvot luetaan edelleen niihin koko ajoneuvokannan tavoitteisiin, jotka ajoneuvojen valmistajien on saavutettava.

(16) Hiilidioksidipäästönormien täytäntöönpano on vahvasti sidoksissa tyyppihyväksyntälainsäädännön täytäntöönpanoon. Koska Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY[28] kumottiin ja korvattiin 1 päivänä syyskuuta 2020 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858[29], on aiheellista yhdenmukaistaa määritelmiä edelleen ja saattaa ajan tasalle asetuksessa (EU) 2019/631 olevat viittaukset tyyppihyväksyntää koskevaan puitelainsäädäntöön näiden kahden säädöskokonaisuuden jatkuvan johdonmukaisuuden varmistamiseksi.

(17) EU:n koko ajoneuvokantaa koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat päästövähennystoimet jaetaan valmistajien kesken käyttämällä raja-arvokäyrää, joka perustuu EU:n uuden ajoneuvokannan ja valmistajan uuden ajoneuvokannan keskimääräiseen massaan. Vaikka on asianmukaista säilyttää tämä mekanismi, on

---

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

28 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).

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

tarpeen estää se, että EU:n koko ajoneuvokannan tiukempien tavoitteiden myötä jonkin valmistajan päästötavoite muuttuisi negatiiviseksi. Tästä syystä on tarpeen selventää, että tällaisissa tapauksissa päästötavoitteeksi olisi asetettava 0 g CO_2/km.

(18) Jotta päästövähennystoimet jakautuisivat oikeudenmukaisesti, kevyempien ja raskaampien kevyiden hyötyajoneuvojen kahta raja-arvokäyrää olisi mukautettava vastaamaan tiukennettuja hiilidioksidin päästövähennystavoitteita.

(19) Yksittäisen valmistajan päästötavoitteiden ja keskimääräisten päästöjen laskennassa käytettävät arvot perustuvat kyseisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntäasiakirjoihin ja vaatimustenmukaisuustodistuksiin kirjattuihin tietoihin. Hiilidioksidipäästönormien vaikuttavuuden varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että näihin tarkoituksiin käytettävät tiedot ovat oikeita. Jos tiedoissa kuitenkin havaitaan virheitä ja jos kyseiset tiedot viittaavat tyyppihyväksyntiin, joiden voimassaolo on päättynyt, tyyppihyväksyntälainsäädännön perusteella ei ehkä ole mahdollista korjata jo myönnettyjä tyyppihyväksyntäasiakirjoja tai vaatimustenmukaisuustodistuksia. Tällaisissa tilanteissa komissiolla olisi oltava valtuudet pyytää asianomaisia tyyppihyväksyntäviranomaisia tai tapauksen mukaan valmistajia antamaan korjausilmoituksen, jonka perusteella voidaan korjata arvot, joita käytetään määritettäessä valmistajien edistymistä tavoitteidensa saavuttamisessa.

(20) M_2-luokkaan (linja-autot) ja N_2-luokkaan (keskikokoiset kuorma-autot) kuuluviin ajoneuvoihin liittyvien tietojen raportointi kuuluu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/956[30] soveltamisalaan, ja sen vuoksi on aiheellista poistaa sitä koskeva vaatimus asetuksesta (EU) 2019/631.

(21) Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevien yleisten tavoitteiden tiukentamisen vuoksi ja mahdollisten markkinoita vääristävien vaikutusten välttämiseksi kaikkia unionin markkinoilla toimivia valmistajia koskevat vähennysvaatimukset olisi yhdenmukaistettava, poislukien ne valmistajat, jotka vastaavat alle 1 000:sta kalenterivuoden aikana rekisteröidystä uudesta ajoneuvosta. Sen vuoksi 1 000–10 000:sta kalenterivuoden aikana rekisteröidystä henkilöautosta tai 1 000–22 000:sta kalenterivuoden aikana rekisteröidystä kevyestä hyötyajoneuvosta vastaavien valmistajien mahdollisuus hakea poikkeusta päästötavoitteistaan olisi poistettava vuodesta 2030 alkaen.

(22) Jotta varmistetaan oikeudellinen selkeys ja yhdenmukaisuus nykyisen käytännön kanssa, on aiheellista selventää, että M_0- ja TM_0-arvojen mukautukset olisi tehtävä muuttamalla asetuksen (EU) 2019/631 liitettä I sen sijaan, että annettaisiin kyseistä asetusta täydentävä säädös.

(23) Asetuksen (EU) 2019/631 mukaisesti saavutettua edistystä vuodelle 2030 ja sen jälkeen asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa olisi tarkasteltava uudelleen vuonna 2026. Tässä tarkastelussa olisi otettava huomioon kaikki näkökohdat, jotka on otettu esiin kahden vuoden välein annettavassa kertomuksessa.

(24) Mahdollisuutta osoittaa liikapäästömaksuista saatavat tulot erityiseen rahastoon tai asiaankuuluvaan ohjelmaan on arvioitu asetuksen (EU) 2019/631 15 artiklan 5 kohdan vaatimusten mukaisesti, ja arvioinnin pohjalta todetaan, että tämä lisäisi merkittävästi hallinnollista rasitetta eikä hyödyttäisi suoraan autoteollisuuden siirtymää. Liikapäästömaksuista saatavia tuloja pidetään sen vuoksi edelleen unionin yleiseen

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

talousarvioon otettavina tuloina asetuksen (EU) 2019/631 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti.

(25) Jotta monivaiheisesti valmistettujen kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöistä vastaavien valmistajien päästötavoitteiden laskentaa voidaan mukauttaa tällaisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja massan määrittämiseen käytettävään menettelyyn tehtävien muutosten huomioon ottamiseksi, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tarvittaessa asetuksen (EU) 2019/631 liitteessä I olevassa B osassa vahvistettuja laskentakaavoja. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

(26) Sen vuoksi asetusta (EU) 2019/631 olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EU) 2019/631 seuraavasti:

(1) Muutetaan 1 artikla seuraavasti:

(a) muutetaan 5 kohta seuraavasti:

i) korvataan a alakohdassa luku ”37,5 prosentin” luvulla ”55 prosentin”;

ii) korvataan b alakohdassa luku ”31 prosentin” luvulla ”50 prosentin”;

(b) lisätään 5 a kohta seuraavasti:

”5 a. Tammikuun 1 päivästä 2035 sovelletaan seuraavia EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavia tavoitteita:

(a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 tavoitteen 100 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.3 kohdan mukaisesti;

(b) uusista kevyistä hyötyajoneuvoista muodostuvan ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 tavoitteen 100 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.3 kohdan mukaisesti.”

(c) korvataan 6 kohdassa ilmaisu ”Tammikuun 1 päivästä 2025” ilmaisulla ”Tammikuun 1 päivän 2025 ja 31 päivän joulukuuta 2029 välisenä aikana”;

(d) kumotaan 7 kohta.

(2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

(a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:

(a) korvataan a alakohdassa ilmaisu ”direktiivin 2007/46/EY liitteessä II” ilmaisulla ”asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdassa”;

(b) korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan i alakohdassa määritellyt N_1-luokan moottoriajoneuvot, jotka kuuluvat asetuksen (EY) N:o 715/2007 soveltamisalaan, jäljempänä ’kevyet hyötyajoneuvot’, jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity unionin ulkopuolella, jäljempänä ’uudet kevyet hyötyajoneuvot’. Kun kyseessä ovat N-luokan päästöttömät ajoneuvot, joiden vertailumassa on tapauksen mukaan yli 2 610 kilogrammaa tai yli 2 840 kilogrammaa, ne katsotaan 1 päivästä tammikuuta 2025 alkaen tätä asetusta sovellettaessa ja sen estämättä, mitä asetuksessa (EU) 2018/858 ja asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädetään, tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviksi kevyiksi hyötyajoneuvoiksi, jos niiden ylimääräinen vertailumassa johtuu ainoastaan energiaa varastoivan järjestelmän massasta.”

(b) korvataan 3 kohdassa ilmaisu ”direktiivin 2007/46/EY liitteessä II olevan A osan 5 kohdassa” ilmaisulla ”asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 5 kohdassa”.

(3) Muutetaan 3 artiklan 1 kohta seuraavasti:

(a) korvataan johdantokappale seuraavasti:

”Tässä asetuksessa sovelletaan asetuksen (EU) 2018/858 määritelmiä. Lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan:”;

(b) kumotaan b–g alakohta sekä i ja n alakohta.

(4) Lisätään 4 artiklan 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

”Edellä olevaa c alakohtaa sovellettaessa päästötavoite on 0 g/km, jos liitteessä I olevan A osan 6.3 kohdan tai liitteessä I olevan B osan 6.3 kohdan mukaisesti määritetty päästötavoite on negatiivinen.”

(5) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

(a) lisätään 6 a kohta seuraavasti:

”6 a. Jos komissio toteaa, että jäsenvaltioiden 2 kohdan mukaisesti toimittamat alustavat tiedot tai valmistajien 5 kohdan mukaisesti ilmoittamat tiedot perustuvat tyyppihyväksyntäasiakirjoissa tai vaatimustenmukaisuustodistuksissa oleviin virheellisiin tietoihin, komissio ilmoittaa asiasta tyyppihyväksyntäviranomaiselle tai tapauksen mukaan valmistajalle ja pyytää tyyppihyväksyntäviranomaista tai tapauksen mukaan valmistajaa toimittamaan korjatut tiedot sisältävän korjausilmoituksen. Korjausilmoitus on toimitettava komissiolle, ja korjattuja tietoja käytetään 4 kohdan mukaisten alustavien laskelmien muuttamiseen.”

(b) kumotaan 11 kohta.

(6) Korvataan 10 artiklan 2 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus voidaan myöntää päästötavoitteista, joita sovelletaan kalenterivuoteen 2029 saakka.”

(7) Lisätään 13 artiklan 3 kohtaan toinen alakohta seuraavasti:

”Jos tyyppihyväksyntäasiakirjoissa olevia tietoja ei voida korjata asetuksen (EU) 2018/858 nojalla, asiasta vastaavan tyyppihyväksyntäviranomaisen on annettava korjatut tiedot sisältävä korjausilmoitus ja toimitettava se komissiolle ja asianomaisille osapuolille.”

(8) Korvataan 14 artiklan 2 kohdassa ilmaisu ”tämän asetuksen täydentämiseksi vahvistamalla tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut toimenpiteet” ilmaisulla ”liitteen I muuttamiseksi tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti”.

(9) Lisätään 14 a artikla seuraavasti:

”14 a artikla

Edistymiskertomus

Komissio antaa 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä ja sen jälkeen joka toinen vuosi kertomuksen edistymisestä kohti päästötöntä tieliikennettä. Kertomuksessa on seurattava ja arvioitava erityisesti tarvetta ottaa käyttöön mahdollisia lisätoimenpiteitä, taloudelliset keinot mukaan lukien, siirtymän helpottamiseksi.

Komissio ottaa kertomuksessa huomioon kaikki tekijät, jotka edistävät kustannustehokkaasti ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä. Näitä ovat muun muassa päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönotto, edistyminen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetuksen mukaisten lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa koskevien tavoitteiden saavuttamisessa, innovaatioteknologioiden ja kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden mahdollinen panos ilmastoneutraalin liikkumisen saavuttamiseen, vaikutus kuluttajiin, edistyminen työmarkkinaosapuolten vuoropuhelussa sekä muut näkökohdat, joilla helpotetaan taloudellisesti kannattavaa ja sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymistä päästöttömään tieliikenteeseen.”

(10) Muutetaan 15 artikla seuraavasti:

(a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Komissio tarkastelee vuonna 2028 uudelleen tämän asetuksen tehokkuutta ja vaikuttavuutta kahden vuoden välein annettavien kertomusten pohjalta ja toimittaa tämän uudelleentarkastelun tuloksista kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotus tämän asetuksen muuttamiseksi.”

(b) kumotaan 2–5 kohta;

(c) lisätään 9 kohta seuraavasti:

”9. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 17 artiklan mukaisesti liitteessä I olevassa B osassa esitettyjen kaavojen muuttamiseksi, jos tällaiset muutokset ovat tarpeen liitteessä III olevassa A osassa esitetyn monivaiheisesti valmistettuja N_1-luokan ajoneuvoja koskevan menettelyn huomioon ottamiseksi.”

(11) Muutetaan 17 artikla seuraavasti:

(a) korvataan 2 kohdassa ilmaisu ”15 artiklan 8 kohdassa” ilmaisulla ”15 artiklan 8 ja 9 kohdassa”;

(b) korvataan 3 kohdassa ilmaisu ”15 artiklan 8 kohdassa” ilmaisulla ”15 artiklan 8 ja 9 kohdassa”;

(c) korvataan 6 kohdassa ilmaisu ”15 artiklan 8 kohdan” ilmaisulla ”15 artiklan 8 ja 9 kohdan”.

(12) Muutetaan liite I tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus asetukseksi asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti

1.2. Toimintalohko(t)

Ilmastotoimet

Otsake 3 – Luonnonvarat ja ympäristö

Osasto 9 – Ympäristö ja ilmastotoimet

1.3. Ehdotus/aloite liittyy

☐ uuteen toimeen

☐ uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen[31]

☑ käynnissä olevan toimen jatkamiseen

☐ yhden tai useamman toimen sulauttamiseen tai uudelleen suuntaamiseen johonkin toiseen/uuteen toimeen.

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Tämän ehdotuksen yleisenä tavoitteena on tukea ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä ja tätä varten eurooppalaisen ilmastolain mukaisesti edistää kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämistä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä.

Ehdotus on osa vuoden 2030 ilmastoa ja energiaa koskevaa 55-valmiuspakettia (Fit for 55), jolla pyritään kustannustehokkaalla tavalla saavuttamaan EU:n vuodelle 2030 asettama kasvihuonekaasujen päästövähennystavoite, eli päästöjen vähentäminen vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista, ja edistämään ilmaston lämpenemisen rajoittamista. Paketti täyttää ilmastolain 3 artiklassa komissiolle asetetun velvoitteen tarkistaa asiaa koskevaa unionin lainsäädäntöä edellä mainitun tavoitteen saavuttamiseksi.

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Tämän ehdotuksen erityisinä tavoitteina on

1. edistää tavoitetta vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä tarkistamalla EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavia hiilidioksidipäästötavoitteita ja asettamalla uusia tavoitteita henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi kustannustehokkaalla tavalla;

2. tarjota kuluttajille päästöttömien ajoneuvojen laajemmasta käyttöönotosta saatavia hyötyjä, kuten ilmanlaadun parantuminen erityisesti kaupungeissa ja päästöttömien ajoneuvojen käytöstä saatavat energiansäästöt;

[31] Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 58 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

3. edistää päästöttömiin teknologioihin liittyvää innovointia ja siten vahvistaa EU:n autoteollisuuden arvoketjun teknologista johtoasemaa ja parantaa työllisyyttä.

1.4.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen

Ehdotuksella varmistetaan, että kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vähennetään, kuluttajille tuotetaan hyötyjä paremman ilmanlaadun ja energiansäästöjen muodossa ja EU:n autoteollisuuden arvoketjun teknologista johtoasemaa vahvistetaan. Odotettuja lisähyötyjä ovat parempi energiatehokkuus ja energiavarmuus.

1.4.4. Tulosindikaattorit

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen etenemistä ja tuloksia seurataan.

Seurantaa varten on yksilöity seuraavat indikaattorit:

1. Uusien henkilö- ja pakettiautojen EU:n ajoneuvokannan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, joita seurataan vuosittain ajoneuvon, valmistajan ja jäsenvaltion tasolla.

2. Tyyppihyväksyntien mukaisten hiilidioksidipäästöjen ja toteutuneiden hiilidioksidipäästöjen ero, jota seurataan keräämällä ja julkaisemalla tietoja toteutuneesta polttoaineenkulutuksesta.

3. Käytönaikaisten hiilidioksidipäästöjen poikkeaminen tyyppihyväksyntien mukaisista hiilidioksidipäästöistä, mitä seurataan luomalla käytönaikainen tarkastusmenettely ja keräämällä tyyppihyväksyntätietoja.

4. Henkilö- ja pakettiautojen kasvihuonekaasupäästöt, joita seurataan jäsenvaltioiden vuotuisten kasvihuonekaasuinventaarioiden avulla.

5. Ensirekisteröityjen päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen lukumäärä ja osuus, jota seurataan jäsenvaltioiden toimittamien vuotuisten seurantatietojen avulla.

6. Ajoneuvoissa päästöjen vähentämiseksi käytettävien teknologioiden kustannukset ja tehokkuus, joita seurataan valmistajilta, tavarantoimittajilta ja asiantuntijoilta kerättävien tietojen perusteella.

7. Innovoinnin taso, jota mitataan päästöttömään teknologiaan liittyvien, eurooppalaisten autonvalmistajien uusien patenttien määrän perusteella käyttäen julkisesti saatavilla olevia patenttitietokantoja.

8. Työllisyyden taso, jota seurataan EU:n alakohtaisia työllisyystietoja koskevien julkisesti saatavilla olevien Eurostatin tilastojen perusteella.

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu

Unionissa ensirekisteröityjen henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajien on

- noudatettava tarkistettuja ajoneuvokannan hiilidioksidipäästötavoitteita,

- ilmoitettava komissiolle todelliset ajonaikaiset polttoaineenkulutustiedot, jotka on mitattu standardoiduilla laitteilla,

- tehtävä käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden testit, joiden tulokset ilmoitetaan komissiolle.

Jäsenvaltioiden on raportoitava vuosittain komissiolle ja Euroopan ympäristökeskukselle ensirekisteröityjä henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja koskevat tekniset tiedot.

1.5.2. EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.

Ilmastonmuutos on valtioiden rajat ylittävä ongelma, jota ei voida ratkaista yksin kansallisella tai paikallisella toiminnalla. Ilmastotoimien koordinointi EU:n tasolla on tarpeen ja EU:n toimet ovat perusteltuja toissijaisuusperiaatteen perusteella.

Vaikka kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason aloitteilla voidaan luoda synergioita, ne eivät yksin riitä. Ilman koordinoituja EU:n toimia tiukennettujen hiilidioksidipäästönormien muodossa kansallisten järjestelmien moninaisuus sekä erilaiset tavoitetasot ja suunnitteluparametrit voivat johtaa markkinoiden pirstoutumiseen. EU:n laajuinen lähestymistapa on tarpeen teollisuudenalojen muutosten vauhdittamiseksi ja mittakaavaetujen saavuttamiseksi, sillä yksittäisten jäsenvaltioiden markkinat olisivat liian pieniä samantasoisten tulosten saavuttamiseen.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

Ehdotus perustuu voimassa olevaan lainsäädäntöön, jolla on varmistettu EU:n uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannan hiilidioksidipäästöjen jatkuva väheneminen viimeisen vuosikymmenen aikana.

1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehyksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin

Tämä ehdotus on yhdenmukainen Next Generation EU -välineen ja vuodet 2021–2027 kattavan monivuotisen rahoituskehyksen tavoitteiden kanssa, joilla autetaan saavuttamaan Euroopan tavoittelema vihreä ja digitaalinen siirtymä. Näillä politiikkakehyksillä puututaan talouskriisiin ja nopeutetaan siirtymistä puhtaaseen ja kestävään talouteen yhdistämällä ilmastotoimet ja talouskasvu.

Tämä ilmastoa ja energiaa koskeva 55-valmiuspaketti on kattava askel unionin lainsäädännön uudistamisessa sen mukauttamiseksi Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetettuihin EU:n kunnianhimoisempiin ilmastotavoitteisiin. Kaikki pakettiin kuuluvat aloitteet liittyvät läheisesti toisiinsa.

Tämä henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskeva lainsäädäntöehdotus täydentää muita pakettiin sisältyviä ehdotuksia, ja sillä säilytetään johdonmukaisuus niiden kanssa.

1.5.5. Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleenkohdentamiseen

Ei sovelleta.

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

☐**Kesto on rajattu**

☐ toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV

☐ maksusitoumusmäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset koskevat vuosia YYYY–YYYY ja maksumäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset vuosia YYYY–YYYY

☑ **Kestoa ei ole rajattu**

☐ Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2023 ja päättyy vuonna 2025,

☐ minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa

1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)[32]

☑ **Suora hallinnointi**, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

☑ yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään

☐ toimeenpanovirastoja

☐ **Hallinnointi yhteistyössä** jäsenvaltioiden kanssa

☐ **Välillinen hallinnointi**, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

☐ kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille

☐ kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)

☐ Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle

☐ varainhoitoasetuksen 70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille

☐ julkisoikeudellisille yhteisöille

☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, jotka antavat riittävät rahoitustakuut

☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja jotka antavat riittävät rahoitustakuut

☐ henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä

Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, huomautuksille varatussa kohdassa olisi annettava lisätietoja.

Huomautukset

[32] Kuvaukset eri hallinnointitavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston verkkosivuilla seuraavassa osoitteessa: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. HALLINTATOIMENPITEET

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Ehdotettujen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien tiukennettujen vaatimusten vaikuttavuuden seuraamiseksi tarvitaan laajamittaista tiedonkeruuta eri lähteistä, muun muassa jäsenvaltioilta, autonvalmistajilta ja kansallisilta tyyppihyväksyntäviranomaisilta. Euroopan ympäristökeskus ja Yhteinen tutkimuskeskus vastaavat tiedonhallinnasta, ja ilmastotoimien pääosasto vastaa tiedonkeruutoimien koordinoinnista, mukaan lukien vuorovaikutus raportoivien yksiköiden kanssa. Ilmastotoimien pääosaston tehtäviin kuuluu myös tietojen analysointi sekä seurantatoimien valmistelu ja toteuttaminen, mukaan lukien taloudellisten sakkojen määrääminen valmistajille kerättyjen tietojen perusteella.

Kolmea keskeistä tietoaineistoa ollaan keräämässä tai kerätään:

Tiedot uusien ajoneuvojen rekisteröinneistä, tekniset tiedot mukaan luettuina, jotka jäsenvaltiot raportoivat vuosittain Euroopan ympäristökeskukselle. Näiden tietojen perusteella määritetään, noudattavatko valmistajat päästötavoitteitaan ja tietoja käytetään mahdollisten sakkojen määräämisen perusteena. Valmistajat todentavat tiedot, minkä jälkeen ne vahvistetaan komission päätöksellä.

Tiedot ajoneuvojen todellisesta polttoaineen ja/tai sähköenergian kulutuksesta, jotka raportoidaan Euroopan ympäristökeskukselle vuosittain vuodesta 2022 alkaen. Aluksi hyödynnetään valmistajien toimittamia tietoja ja vuonna 2025 jäsenvaltioiden keräämiä katsastustietoja. Tietoja käytetään arvioitaessa tyyppihyväksyntien mukaisten hiilidioksidipäästöjen edustavuutta, mikä voi johtaa hiilidioksidipäästötavoitteiden sekä tarpeen mukaan tyyppihyväksyntälainsäädännön muuttamiseen.

Yhteinen tutkimuskeskus kerää jatkuvasti tietoja tyyppihyväksyntään kuuluvista päästötesteistä sen tarkistamiseksi, miten tyyppihyväksynnän yhteydessä määritetyt hiilidioksidipäästöt vastaavat ajoneuvojen käytönaikaisia päästöjä.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanism(e)ille, maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle

Ehdotuksella ei panna täytäntöön rahoitusohjelmaa vaan suunnitellaan pitkän aikavälin politiikkaa. Hallinnointitapaa, rahoituksen toteutusmekanismeja, maksutapoja ja virhetasoihin liittyvää valvontastrategiaa ei sovelleta. Tämän ehdotuksen täytäntöönpano edellyttää komission henkilöresurssien uudelleenkohdentamista. Käytössä on asianmukaiset menettelyt.

2.2.2. Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä

Tämä ehdotus ei koske meno-ohjelmaa.

Ajoneuvorekisteritietojen tehokas seuranta on olennaisen tärkeää oikeusvarmuuden takaamiseksi lainsäädännön täytäntöönpanossa ja tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi eri valmistajille.

Todellisten ajonaikaisten tietojen keräämisellä ja käytönaikaisella tarkastusmenettelyllä varmistetaan, että havaitaan ajoneuvorekisteritietojen sääntöjenvastaisuudet ja toteutetaan

oikea-aikaisesti tehokkaat korjaavat toimenpiteet ja että EU:n hiilidioksidipäästötavoitteiden pitkän aikavälin vaikuttavuus ei heikkene.

Virheelliset ajoneuvorekisteritiedot tai jäsenvaltioiden ja/tai valmistajien raportoinnin viivästyminen voivat haitata hiilidioksidipäästönormien täytäntöönpanoa.

Jos todellisten hiilidioksidipäästöjen ja todellisen polttoaineenkulutuksen sekä niistä tyyppihyväksynnän yhteydessä määritettyjen arvojen väliset erot kasvavat, hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttaminen saattaa vaarantua.

Jos valmistajien rekisteröintitarkoituksia varten käytettäviin vaatimustenmukaisuustodistuksiin kirjaamat hiilidioksidipäästöt eivät vastaa ajoneuvojen käytönaikaisia hiilidioksidipäästöjä, hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttaminen saattaa vaarantua.

Tärkeimpiä sisäisen valvonnan järjestelmiä ovat ilmoitettujen rekisteritietojen todentaminen, vertailuanalyysit käytönaikaisten tietojen ja rekisteritietojen kehityksestä sekä vaatimustenmukaisuustodistuksiin kirjattujen hiilidioksidipäästöjen ja ajoneuvojen käytönaikaisten päästöjen välisten poikkeamien havaitseminen.

2.2.3. Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toiminnan päättämisajankohdan odotetuista virheriskitasoista

Tämä aloite ei aiheuta uutta merkittävää valvontaa tai riskejä, joita ei kateta nykyisellä sisäisen valvonnan kehyksellä. Varainhoitoasetuksen soveltamisen lisäksi ei ole suunniteltu muita erityistoimenpiteitä.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut ehkäisy- ja suojatoimenpiteet, esimerkiksi petostentorjuntastrategian pohjalta.

Sen lisäksi, että varainhoitoasetusta sovelletaan petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi, tässä ehdotuksessa säädettyihin hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskeviin tiukennettuihin vaatimuksiin liitetään eri tietokokonaisuuksien tehokkaampi seuranta ja raportointi kohdassa 2.2.2 kuvatulla tavalla.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuus			
	Numero	JM/ EI-JM[33]	EFTA-mailta[34]	ehdokasmailta[35]	kolmansilta mailta	Varainhoitoasetuksen 21 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetut rahoitusosuudet
7	20 01 02 01	EI-JM	EI	EI	EI	EI

Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat: Ei sovelleta

[33] JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

[34] EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

[35] Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista toimintamäärärahoihin

☑ Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.

☐ Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	3	”Luonnonvarat ja ympäristö”

PO: CLIMA			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**YHTEENSÄ**
Toimintamäärärahat								
09 02 03	Sitoumukset	(1)						
	Maksut	(2)						
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat								
09 01 01 01		(3)						
PO CLIMAn määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 1 + 3						
	Maksut	= 2 + 3						

Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)						
	Maksut	(5)						
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)						
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 3 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	= 4 + 6						
	Maksut	= 5 + 6						

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	**7**	”Hallintomenot”

Tämän osan täyttämisessä on käytettävä rahoitusselvityksen liitteessä (sisäisten sääntöjen liite V) olevaa hallintomäärärahoja koskevaa selvitystä, joka on laadittava ennen rahoitusselvityksen laatimista. Liite ladataan DECIDE-tietokantaan komission sisäistä lausuntokierrosta varten.

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		2023	2024	2025	2026	2027	**YHTEENSÄ**
PO: CLIMA							
• Henkilöresurssit		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
• Muut hallinnosta johtuvat menot							
CLIMA-pääosasto **YHTEENSÄ**	Määrärahat	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ**	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		2023	2024	2025	2026	2027	**YHTEENSÄ**
Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEISIIN 1–7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ**	Sitoumukset	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
	Maksut	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset

maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset ⇩			2023		2024		2025		2026		2027		**YHTEENSÄ**	
	TUOTOKSET													
	Tyyppi[36]	Keski määr. kustannukset	Määrä	Kustannus	Määrä	Kustannus	Määrä	Kustannus	Määrä	Kustannus	Määrä	Kustannus	Määrä yhteensä	Kustannukset yhteensä
ERITYISTAVOITE 1[37]…														
- Tuotos														
- Tuotos														
- Tuotos														
Välisumma, erityistavoite 1														
ERITYISTAVOITE 2...														
- Tuotos														
Välisumma, erityistavoite 2														
YHTEENSÄ														

36 Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

37 Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoite (erityistavoitteet)...”.

3.2.3. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.
- ☑ Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi **2023**[38]	Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**YHTEENSÄ**
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKE 7						
Henkilöresurssit	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
Muut hallintomenot						
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKE 7, välisumma	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät[39]						
Henkilöresurssit						
Muut hallintomenot						
Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät, välisumma						
YHTEENSÄ	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

Henkilöresursseja ja muita hallintomenoja koskeva määrärahatarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetuilla pääosaston määrärahoilla ja/tai pääosastossa toteutettujen uudelleenjärjestelyjen tuloksena saaduilla määrärahoilla sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

[38] Vuosi N on ehdotuksen/aloitteen toteutuksen aloitusvuosi. ”N” korvataan oletetulla ensimmäisellä toteutusvuodella (esimerkiksi: 2021). Seuraavat vuodet täydennetään vastaavasti.

[39] Tekninen ja/tai hallinnollinen apu sekä EU:n ohjelmien ja/tai toimien toteuttamiseen liittyvät tukimenot (entiset BA-budjettikohdat), epäsuora ja suora tutkimustoiminta.

3.2.4. Henkilöresurssien arvioitu tarve

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.
- ☑ Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

		Vuosi **2023**	Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**
• **Henkilöstötaulukkoon sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)**						
20 01 02 01 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)		2	2	2	2	2
20 01 02 03 (edustustot EU:n ulkopuolella)						
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)						
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)						
Muu budjettikohta (mikä?)						
•**Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)**[40]						
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat AC, END ja INT)						
20 02 03 (AC, AL, END, INT ja JPD EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)						
XX 01 xx **yy zz** [41]	- päätoimipaikassa					
	- EU:n ulkop. edustustoissa					
01 01 01 02 (AC, END ja INT – epäsuora tutkimustoiminta)						
01 01 01 12 (AC, END ja INT – suora tutkimustoiminta)						
Muu budjettikohta (mikä?)						
YHTEENSÄ		**2**	**2**	**2**	**2**	**2**

XX viittaa kyseessä olevaan toimintalohkoon eli talousarvion osastoon.

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinnointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka tointa hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	Vuodesta 2023 alkaen yksi uusi AD-virkamies on vastuussa uudesta tehtävästä, jolla varmistetaan asetuksessa säädettyjen erilaisten tiedonkeruutoimien koordinointi ja seuranta. Tämä tehtävä kuvastaa erityisesti tarvetta tehostaa uusien henkilö- ja pakettiautojen todellisten hiilidioksidipäästöjen kehityksen seurantaa, jotta voidaan varmistaa, että tässä ehdotuksessa asetetut tiukemmat vähennystavoitteet todella saavutetaan. Uudella tehtävällä varmistetaan, että hiilidioksidipäästönormien täytäntöönpanolla ja valvonnalla sekä siihen liittyvien uusien poliittisten toimenpiteiden valmistelulla on tehokas ja johdonmukainen perusta. Tähän tehtävään kuuluvat seuraavat erityistehtävät: • Varmistaa eri tiedonkeruutoimien, mukaan lukien tietojen

[40] AC = sopimussuhteinen henkilöstö, AL= paikalliset toimihenkilöt, END = kansalliset asiantuntijat; INT = vuokrahenkilöstö; JPD = nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

[41] Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

	analysointi ja johdonmukaisuuden tarkistukset eri tietokokonaisuuksissa, yleinen koordinointi. • Suorittaa seurantaa raportoivien yksiköiden (valmistajat, tietojen ilmoittamisesta vastaavat kansalliset viranomaiset ja tyyppihyväksyntäviranomaiset) kanssa ja hoitaa yhteydenpitoa Euroopan ympäristökeskuksen ja Yhteisen tutkimuskeskuksen kanssa. • Varmistaa, että valmistajat ja jäsenvaltiot raportoivat tehokkaasti todellista polttoaineenkulutusta koskevat tiedot, mukaan lukien tietojen seuranta ja varmentaminen yhdessä Euroopan ympäristökeskuksen kanssa. • Analysoida todellisia ajonaikaisia tietoja ja erityisesti sitä, miten erot todellisten ja tyyppihyväksynnän mukaisten päästöjen välillä kehittyvät sekä antaa yksityiskohtaisia teknisiä tietoja hiilidioksidipäästönormien ja tyyppihyväksyntälainsäädännön tuleviin tarkistuksiin. • Valmistella komission vuotuiset päätökset todellisten tietojen pohjalta. • Valmistella hiilidioksidipäästöjen vaatimustenmukaisuustietoihin (rekisteritiedot) tehtävät korjaukset, jos käytönaikaisen tarkastusmenettelyn perusteella havaitaan poikkeamia, sekä varmistaa tyyppihyväksyntätestien tulosten tehokas kerääminen yhdessä Yhteisen tutkimuskeskuksen kanssa. Toinen AD-virkamies osallistuu 14 a artiklan nojalla laadittavan, päästöttömän tieliikenteen edistymistä koskevan uuden edistymiskertomuksen laatimiseen ja mahdollisten lisätoimenpiteiden tarpeellisuuden arviointiin siirtymän helpottamiseksi.
Ulkopuolinen henkilöstö	Ei sovelleta

3.2.5. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa

- Ehdotus/aloite

☑ voidaan rahoittaa kokonaan kohdentamalla menoja uudelleen monivuotisen rahoituskehyksen kyseisen otsakkeen sisällä.

Muita lisämenoja ei ole tarkoitus syntyä. Joka tapauksessa mahdolliset menot katetaan Life-ohjelman määrärahoista.

☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehyksen kyseiseen otsakkeeseen sisältyvän kohdentamattoman liikkumavaran ja/tai monivuotista rahoituskehystä koskevassa asetuksessa määriteltyjen erityisvälineiden käyttöä.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehyksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät sekä ehdotetut välineet.

☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehyksen tarkistamista.

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehyksen otsakkeet, budjettikohdat ja määrät

3.2.6. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

Ehdotuksen/aloitteen

☑ rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja

☐ rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	2023	2024	2025	2026	2027	Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho						
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ						

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

☐ Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.

☑ Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:

☐ vaikutukset omiin varoihin

☑ vaikutukset muihin tuloihin

tulot on kohdennettu menopuolen budjettikohtiin ☐

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus[42]				
		2023	2024	2025	2026	2027
Momentti 4 2 9						

Vastaava(t) menopuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen tulojen tapauksessa:

Ei sovelleta

Muita huomautuksia (esim. tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmä/-kaava tai muita lisätietoja).

Liikapäästömaksuista, jotka vuotuiset päästötavoitteensa ylittävien valmistajien on maksettava, odotetaan kertyvän tuloja, jotka olisi edelleen katsottava EU:n yleiseen talousarvioon otettaviksi tuloiksi. Maksujen laskentamenetelmä ei ole muuttunut

[42] Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.

ehdotuksen seurauksena. Tulojen määrää ei voida arvioida ennen kuin saatavilla on vuosittaiset tiedot valmistajien suorituskyvystä suhteessa tavoitteidensa saavuttamiseen.