EUROOPAN
KOMISSIO

Strasbourg 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien ja ajoneuvojen merkintöjen osalta sekä direktiivin 1999/94/EY kumoamisesta

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

EU tiedostaa, että ilmastonmuutos on eksistentiaalinen uhka, joka liittyy läheisesti maailmanlaajuiseen turvallisuuteen, rauhaan ja kestävään kehitykseen. Ilmastonmuutokseen vastaaminen tarjoaa mahdollisuuden parantaa samanaikaisesti sekä EU:n kilpailukykyä että riippumattomuutta. EU on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasujen nettopäästöjä koko talouden laajuisesti vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna sekä saavuttamaan ilmastoneutraaliuden vuoteen 2050 mennessä. Komissio on ehdottanut myös eurooppalaiseen ilmastolakiin tehtävää muutosta, jonka mukaan tavoitteena on 90 prosentin päästövähennys vuoteen 2040 mennessä[1]. Sekä neuvosto että Euroopan parlamentti ovat vahvistaneet kantansa asiaan, ja sitä koskeva yhteispäätösmenettely on käynnissä.

Hiilestä irtautumiseen tähtäävät toimenpiteet vauhdittavat kasvua tehokkaasti, jos ne sovitetaan hyvin yhteen teollisuus-, kilpailu-, talous- ja kauppapolitiikan kanssa, kuten kilpailukykykompassissa[2] ja puhtaan teollisen kehityksen ohjelmassa[3] todetaan.

Tieliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen on välttämätöntä ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi. Vuonna 2023 niiden osuus EU:n kokonaishiilidioksidipäästöistä oli noin 30 prosenttia (kasvihuonekaasupäästöistä 24 prosenttia), ja ne ovat edelleen suuremmat kuin vuonna 1990.

Asetus, jossa vahvistetaan hiilidioksidipäästönormit uusille henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille (pakettiautoille)[4], on olennainen osa EU:n toimenpiteitä, joilla tähdätään tieliikenteen hiilestä irtautumiseen. Se ohjaa asteittaista siirtymistä päästöttömiin ajoneuvoihin, tarjoaa pitkän aikavälin varmuutta ja ennustettavuutta sijoittajille läpi koko arvoketjun sekä antaa samalla riittävästi aikaa oikeudenmukaiseen siirtymään.

Autoteollisuuden osuus EU:n bruttokansantuotteesta on biljoona euroa, ja siihen kohdistuu kolmannes yksityisistä tutkimus- ja kehitysinvestoinneista unionissa. Autoteollisuus työllistää suoraan ja välillisesti kolme miljoonaa eurooppalaista valmistusteollisuudessa. Alalla on käynnissä maailmanlaajuinen ja rakenteellinen muutos, joka liittyy puhtaaseen ja digitaaliseen siirtymään, ja sillä on merkittäviä kilpailukykyhaasteita.

Tammikuussa 2025 komissio käynnisti alan kanssa strategisen vuoropuhelun, jotta voidaan vastata näihin haasteisiin ja laatia konkreettisia strategioita ja ratkaisuja, joilla turvataan tälle keskeiselle alalle vakaa tulevaisuus Euroopassa Tämä otettiin huomioon Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa[5], jossa esitetään konkreettisia toimenpiteitä EU:n autoteollisuuden maailmanlaajuisen kilpailukyvyn turvaamiseksi ja vahvan eurooppalaisen

---

1 Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi annetun asetuksen (EU) 2021/1119 muuttamisesta, COM(2025)524 final, 2.7.2025.

2 Euroopan komission tiedonanto: EU:n kilpailukykykompassi, COM(2025) 30 final, 29.1.2025.

3 Euroopan komission tiedonanto: Puhtaan teollisuuden ohjelma – kilpailukykyyn ja vähähiilistämiseen tähtäävä yhteinen etenemissuunnitelma, COM(2025) 85 final, 26.2.2025.

4 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).

5 Euroopan komission tiedonanto: Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma, COM(2025) 95 final, 5.3.2025.

tuotantopohjan säilyttämiseksi viidellä keskeisellä alalla: 1) innovointi ja digitalisaatio, 2) puhdas liikkuminen, 3) kilpailukyky ja toimitusketjujen häiriönsietokyky, 4) osaaminen ja sosiaalinen ulottuvuus sekä 5) tasapuoliset toimintaedellytykset ja liiketoimintaympäristö.

Tavoitteiden saavuttamiseksi toimintasuunnitelmassa esitetään noin 50:tä lippulaivatoimea. Näitä ovat muun muassa henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja koskevan asetuksen uudelleentarkastelu sekä autojen merkintöjä koskevan direktiivin uudelleentarkastelu[6], jotta voidaan parantaa kuluttajille annettavia tietoja ja helpottaa kestävien valintojen tekemistä EU:n ilmasto- ja ympäristötavoitteiden mukaisesti.

Koska asetuksessa asetetut hiilidioksidipäästötavoitteet tiukentuvat ajan myötä, vaatimusten noudattaminen edellyttää päästöttömien ajoneuvojen laajempaa käyttöönottoa, sillä muilla nykyisillä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tarkoitetuilla keinoilla on vain rajallinen vaikutus eivätkä ne yksinään riitä nykyisten ja tulevien hiilidioksiditavoitteiden saavuttamiseen. On olennaisen tärkeää, että tavoitteilla kannustetaan edelleen siirtymistä päästöttömään liikkumiseen sekä luodaan varmuutta ja ennustettavuutta investointien suhteen, mutta johtuen velvoitekauden joustamattomuudesta ja merkittävistä muutoksista maailmanlaajuiseen talous- ja sääntelytilanteeseen on merkittävä riski siitä, että ajoneuvojen valmistajat eivät pysty täyttämään vaatimuksia.

Teknologianeutraaliutta on parannettava, sillä nykyinen lainsäädäntökehys uhkaa rajoittaa muiden teknologioiden kuin päästöttömien voimalaitteiden jatkuvaa innovointia ja kehittämistä, vaikka ne voivat olla hyödyllisiä tietyissä käyttötapauksissa ja/tai siirtymävaiheessa. Koska päästöttömien pakettiautojen käyttöönottoon liittyy esteitä, jotka heikentävät kysyntää lyhyellä aikavälillä, kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajat kohtaavat erityisiä haasteita. Euroopan autoteollisuuden kilpailukyvyn ja kestävyyden parantamiseksi on aiheellista kannustaa EU:ssa valmistettujen pienten sähköautojen kehittämistä erityisillä kannustimilla.

On myös varmistettava, että kuluttajat saavat selkeää ja yhdenmukaistettua tietoa uusien henkilöautojen sekä vähittäismyyjien käytettyjen autojen markkinoilla myymien autojen ympäristötehokkuudesta. Sen olisi katettava kaikentyyppisten autojen, myös päästöttömien, merkinnät, mikä helpottaisi tietoon perustuvien ostopäätösten tekemistä ja tukisi siirtymistä päästöttömään liikkumiseen.

Tässä yhteydessä ehdotuksen tavoitteena on tarjota joustavampi ja teknologianeutraalimpi toimintamalli, jossa otetaan huomioon teknologian ja markkinoiden kehitys ja edistetään samaan aikaan ilmastoneutraaliutta ja säilytetään ennustettavuus valmistajien ja sijoittajien kannalta oikeudenmukaisessa siirtymässä kohti päästötöntä liikkumista. Ehdotuksessa esitetään seuraavia toimenpiteitä:

(1) annetaan valmistajille lisää joustomahdollisuuksia hiilidioksiditavoitteiden saavuttamiseksi

(2) parannetaan hiilidioksidipäästönormien teknologianeutraaliutta

(3) säilytetään hiilidioksidipäästönormien vaikutus eurooppalaisessa ilmastolaissa asetettujen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen

(4) säilytetään päästöttömän liikkumisen arvoketjun varmuus ja ennustettavuus valmistajien ja sijoittajien kannalta

[6] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/94/EY, annettu 13 päivänä joulukuuta 1999, kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja (EYVL L 12, 18.1.2000, s. 16).

(5) palvellaan paremmin mahdollisia päästöttömien ajoneuvojen ostajia tarjoamalla heille riittävästi tietoa ja tukemalla siten valmistajien hiilidioksidipäästönormien noudattamista.

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

Ehdotus on yhdenmukainen eurooppalaisen ilmastolain tavoitteiden kanssa kyseisen asetuksen 6 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Ehdotus on yhdenmukainen muiden ilmastoa, energiaa ja liikennettä koskevien EU:n politiikkojen kanssa, kuten:

– Asetus (EU) 2023/1804, jolla varmistetaan asianmukainen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri kaikkialla EU:ssa ja jota tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rahoitusvälineestä (AFIF) lataushankkeita varten. EU:n sähköverkkoja koskevalla toimintasuunnitelmalla ja tulevalla sähköverkon nykyaikaistamista koskevalla lainsäädännöllä pyritään sähköisen liikkumisen tehokkaaseen integrointiin, kun taas kohtuuhintaista energiaa koskevan toimintasuunnitelman tavoitteena on latauskustannusten vähentäminen. Yritysten ajoneuvokaluston hiilestä irtautumista koskevalla ehdotuksella lisätään päästöttömien ajoneuvojen kysyntää.

– Kriittisiä raaka-aineita koskeva asetus, jolla edistetään kestävää akkujen arvoketjua ja jonka puitteissa on hyväksytty strategisia hankkeita materiaalitoimitusten turvaamiseksi. Nollateollisuussäädöksellä parannetaan kestävyyttä ja häiriönsietokykyä sekä nollanettoteknologian, kuten akkujen, tuotantokapasiteettia EU:ssa. Akkujen toimitusketjun kehittämistä EU:ssa tuetaan edelleen akkutuotannon tukipaketilla. Tulevalla lainsäädännöllä, kuten teollisuutta vauhdittavalla säädöksellä, pyritään säilyttämään EU:ssa myytävien sähköajoneuvojen keskeisten komponenttien tuotanto Euroopassa asettamalla autoteollisuudelle myönnettävän julkisen tuen edellytykseksi häiriönsietokykyä ja kestävyyttä koskevien kriteerien täyttyminen. Tällaiset kriteerit ovat tehokas väline Euroopan autoteollisuuden tukemisessa. Teollisuutta vauhdittavan säädöksen puitteissa on lisäksi tarkoitus kehittää teollisuustuotteiden hiili-intensiteettiä koskeva merkintä aloittaen teräkselle annettavasta merkinnästä. Lisäksi on tarkoitus määritellä, millä parametreillä mitataan, onko tuote ”valmistettu EU:ssa”. Tähän kehitykseen on syytä nojautua tarvittaessa, jotta menetelmien johdonmukaisuus voidaan varmistaa. Sama koskee myös pienille sähköautoille myönnettävää ”Valmistettu EU:ssa” -mainintaa.

– EST2, joka tehostaa siirtymistä päästöttömiin ajoneuvoihin hiilen hinnoittelun avulla.

– Taakanjakoasetus, joka on edelleen keskeinen EU:n päästövähennysstrategian kannalta ja jossa päästökauppajärjestelmään kuulumattomien alojen vuoden 2030 tavoitteeksi on asetettu 40 prosentin vähennys vuoteen 2005 verrattuna. Jäsenvaltiot pyrkivät jatkuvasti mukauttamaan kansallisia päästökiintiöitään ja joustojaan samalla kun unioni etenee kohti ilmastotavoitteidensa saavuttamista.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

EU:lla on kunnianhimoinen ohjelma, jonka tavoitteena on siirtyä ilmastoneutraaliin talouteen vuoteen 2050 mennessä. Puhtaan teollisen kehityksen ohjelman tarkoituksena on houkutella EU:hun tuotantoteollisuutta, myös energiaintensiivisille teollisuudenaloille, ja edistää puhdasta teknologiaa ja uusia kiertotalouteen perustuvia liiketoimintamalleja, jotta EU voi saavuttaa sovitut vähähiilistämistä koskevat tavoitteet. Ohjelmien täytäntöönpano vähentää EU:n riippuvuutta fossiilisten polttoaineiden tuonnista.

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. SEUT-sopimuksen 192 artiklan perusteella unioni on jo hyväksynyt politiikkatoimia autojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi asetuksella (EU) 2019/631, jota on sovellettu 1. tammikuuta 2020 alkaen. Lisäksi kuluttajille annetaan tietoja uusien, myytäväksi tai leasingvuokrattavaksi tarjottavien henkilöautojen polttoainetaloudesta ja hiilidioksidipäästöistä direktiivin 1999/94/EY mukaisesti.

- **Toissijaisuusperiaate**

Ilmastonmuutos on valtioiden rajat ylittävä ongelma, ja koordinoidut EU:n toimet täydentävät ja vahvistavat kansallisia, alueellisia ja paikallisia toimia tehokkaasti. EU:n toimet ovat toissijaisuusperiaatteen mukaisia Lissabonin sopimuksen 191 artiklan mukaisesti.

Koska ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit ja autojen merkintävaatimukset asetetaan EU:n tasolla, tämän aloitteen tavoitteet voidaan saavuttaa vain unionin tasolla.

- **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.

- **Toimintatavan valinta**

Ehdotuksella muutetaan asetusta (EU) 2019/631, minkä vuoksi asetus on ainoa asianmukainen sääntelytapa.

Ajoneuvojen merkintöjen osalta ehdotuksella kumotaan ja korvataan direktiivi 1999/94/EY. Kun otetaan huomioon arvioinnin tulokset sekä tärkeimmät voimassa oleviin sääntöihin tarvittavat muutokset ja sisämarkkinoiden toiminnan parantamista koskeva tavoite, asetus on asianmukainen sääntelytapa direktiivin korvaamiseksi, sillä siinä annetaan selkeitä, yksityiskohtaisia ja suoraan sovellettavia säännöksiä. Lisäksi sillä varmistetaan, että oikeudelliset vaatimukset pannaan täytäntöön samanaikaisesti ja yhdenmukaisesti kaikkialla unionissa.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Sidosryhmät ovat yleisesti yhtä mieltä siitä, että EU:n hiilestä irtautumista koskevia toimia on jatkettava ja että sähköistämisellä on keskeinen merkitys unionin autoteollisuuden kilpailukyvylle siirtymävaiheessa ja tulevaisuudessa. Jotkin sidosryhmät katsovat kuitenkin, että nykyinen EU:n sääntelykehys on liian jäykkä, mikä saattaa aiheuttaa ongelmia ajoneuvojen valmistajille siirtymävaiheessa. Sen vuoksi näitä riskejä olisi lievennettävä.

Autojen merkintöjä koskevan direktiivin arvioinnissa todettiin, että vaikka direktiivillä oli ainakin tietyiltä osin saavutettu alkuperäiset tavoitteet, jotka koskivat uusien autojen hiilidioksidipäästöistä tiedottamista kuluttajille, useat tekijät rajoittavat kuluttajien valintoja ja direktiivin mahdollisia vaikutuksia. Sen merkitys vähentyy entisestään päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton lisääntyessä, kun otetaan huomioon, että niitä koskevat tiedot ovat toistaiseksi rajallisia ja puutteellisia ja että ajoneuvojen ostajat käyttävät yhä enemmän digitaalisia alustoja tiedonhankintaan ennen ostamista.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Komissio nimesi kuulemista varten useita keskeisiä sidosryhmiä, kuten jäsenvaltiot (kansalliset ja alueelliset viranomaiset), ajoneuvojen valmistajat, komponenttien ja materiaalien toimittajat, polttoaineiden ja energian toimittajat, ajoneuvojen ostajat (yksityishenkilöt, yritykset, kalustonhallintayritykset), ympäristö-, liikenne- ja kuluttajajärjestöt sekä työmarkkinaosapuolet.

Kerätäkseen palautetta näiltä ryhmiltä komissio käynnisti kannanottopyynnön ja verkossa järjestetyn julkisen kuulemisen 7. heinäkuuta ja 10. lokakuuta 2025 välisenä aikana. Lisäksi komissio järjesti kokouksia ajoneuvojen ja komponenttien valmistajia ja energian toimittajia edustavien toimialajärjestöjen kanssa, toteutti kahdenvälisiä kokouksia jäsenvaltioiden viranomaisten, työmarkkinaosapuolten ja kansalaisjärjestöjen kanssa sekä pyysi sidosryhmiä toimittamaan kannanottoja.

Autojen ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja koskevan asetuksen tarkistamista koskevaan kannanottopyyntöön saatiin 963 vastausta, kun taas autojen merkintöjä koskevan direktiivin[7] tarkistamista koskevaan erilliseen kannanottopyyntöön saatiin 39 vastausta. EU Survey -verkkosivustolla järjestetty julkinen verkkokuuleminen[8] kattoi sekä henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja koskevan asetuksen tarkistamisen että autojen merkintöjä koskevan direktiivin tarkistamisen. Kuulemiseen saatiin 1 115 vastausta, joista 859 (77 %) oli EU:n kansalaisilta, 120 (11 %) yrityksiltä (joista 57 eli 5 % pk-yrityksiltä) 76 (7 %) elinkeinoelämän järjestöiltä, 14 (1 %) kansalaisjärjestöiltä ja loput akateemisilta laitoksilta, kuluttajajärjestöiltä ja ammattiliitoilta.

Julkiseen kuulemiseen antamissaan vastauksissa sidosryhmät ilmaisivat monenlaisia näkemyksiä hiilidioksidipäästöjen tavoitetasoista. Jotkin jäsenvaltiot, paikallisviranomaiset, ympäristöalan kansalaisjärjestöt, tutkijat sekä sähköala pitivät politiikkatoimien vakautta välttämättömänä. Sitä vastoin useimmat muita teollisuudenaloja edustavat vastaajat katsoivat, että vuoden 2035 tavoitteet eivät ole saavutettavissa, koska päästöttömien ajoneuvojen käyttöönotto etenee odotettua hitaammin. Tätä näkemystä tuki myös kansalaisille suunnatusta kampanjasta saatu palaute. Teollisuuden edustajat kannattivat yleisesti sitä, että kestäville uusiutuville polttoaineille sekä ulkopuolelta ladattaville hybridisähköajoneuvoille (OVC-HEV) annetaan asema hiilidioksidipäästönormeja koskevan asetuksen puitteissa joustavuuden lisäämiseksi ja teknologianeutraaliuden vahvistamiseksi, kun taas kansalaisjärjestöjen ja viranomaisten kanta asiasta oli pääosin päinvastainen. Teollisuuden sidosryhmät peräänkuuluttivat myös suurempaa joustavuutta sakkojen käytössä ja ehdottivat, että niitä käytettäisiin pikemminkin tukimekanismina kuin rankaisevana toimenpiteenä. Kansalaiset ja

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Henkiloautojen-energiamerkintoja-koskevien-EU-saantojen-tarkistus_fi

[8] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_fi

kansalaisjärjestöt kannattivat yleisesti näiden tulojen käyttämistä työntekijöiden tukemiseen, latausinfrastruktuurin kehittämiseen sekä kysyntäpuolen toimenpiteiden toteuttamiseen.

Selvä enemmistö sidosryhmistä kannatti ajoneuvojen merkintöjen yhdenmukaistamista ja yksinkertaistamista sekä päästöttömiä ajoneuvoja koskevien erityistietojen lisäämistä merkintöihin, lukuun ottamatta sellaisia lisätietoja, jotka eivät ole valmiiksi saatavilla, kuten omistuksen kokonaiskustannukset. Useimmat sidosryhmät pitävät tärkeänä merkinnän laajentamista kattamaan myös uudet pakettiautot. Kuluttajajärjestöt kehottivat laajentamaan merkinnän soveltamisalaa käytettyihin autoihin.

- **Asiantuntijoiden hankkiminen ja käyttäminen**

Tarkasteltavien toimintavaihtoehtojen taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten kvantitatiivinen arviointi on perustunut PRIMES-mallinnusta varten 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 (EEA) on kerännyt asetuksen (EU) 2019/631 nojalla.

Lisätietoja kerättiin ulkoisten toimeksisaajien kanssa tehdyillä palvelusopimuksilla.

- **Vaikutustenarviointi**

Komissio teki vaikutustenarvioinnin ja esitti yksityiskohtaisen analyysin. Komissio on vaikutustenarvioinnissa arvioinut aloitteen johdonmukaisuutta eurooppalaisen ilmastolain tavoitteiden kanssa, kuten kyseisen asetuksen 6 artiklan 4 kohdassa edellytetään.

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin eri toimintavaihtoehtoja, jotka oli ryhmitelty kolmeen pääluokkaan: i) henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästötavoitteet ja erilaiset vaatimustenmukaisuutta helpottavat joustavuudet (kestävät uusiutuvat polttoaineet, OVC-HEV, monivuotinen vaatimustenmukaisuus, pienten sähköautojen superbonukset), ii) taloudellinen tuki sakkojen käytön kautta ja iii) ajoneuvojen merkinnät.

Vaikutustenarvioinnissa on määritetty tavoitteita ja joustomahdollisuuksia koskevien vaihtoehtojen paras yhdistelmä, joka lisää joustavuutta ja teknologianeutraaliutta ja lähettää samalla vahvan signaalin päästöttömään liikkumiseen tehtäville investoinneille pitkällä aikavälillä. Ajoneuvojen merkintöjen osalta pidetään suositeltavana vaihtoehtoa, joka kattaa laajimman joukon käytettyjä ajoneuvoja.

Hiilidioksiditavoitteiden ja joustomahdollisuuksien osalta parhaaksi arvioitu vaihtoehto hyödyttää valmistajia vuosina 2030–2034. Tässä vaihtoehdossa säilytetään vuodelle 2035 asetetut 100 prosentin vähennystavoitteet, minkä lisäksi se parantaa teknologianeutraaliutta, koska siinä otetaan huomioon OVC-HEV-ajoneuvojen sekä kestävien uusiutuvien polttoaineiden merkitys vuoden 2035 jälkeen. Tämä kannustaa jatkamaan investointeja muihin teknologioihin kuin päästöttömiin voimalaitteisiin sekä niiden kehittämistä, sillä niistä voi olla hyötyä tietyissä käyttötarkoituksissa ja/tai siirtymävaiheessa. Samalla voidaan tukea joidenkin eurooppalaisten valmistajien kilpailukykyä muilla markkinoilla. Kuten arvioinnista käy ilmi, parhaaksi arvioidun vaihtoehdon energia- ja ilmastovaikutukset ovat rajalliset erityisesti sisäänrakennettujen suojatoimien vuoksi. Näin ollen aloite on johdonmukainen EU:n vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen ja vuodelle 2030 asetetun ilmastotavoitteen kanssa sekä tukee edistymistä ilmastonmuutokseen sopeutumisessa.

Hiilidioksidipäästötavoitteita ja joustomahdollisuuksia koskeva suositeltava vaihtoehto lisää jonkin verran järjestelmän kokonaiskustannuksia (pääoma-, polttoaine- ja muita käyttökustannuksia), mutta ei aiheuta merkittäviä muutoksia lähtötasoon verrattuna.

Aloitteen tarjoaman sääntelyn joustavuuden odotetaan parantavan lyhyen aikavälin kilpailukykyä. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto sisältää elementtejä, joilla pyritään saavuttamaan tarvittava tasapaino sääntelyn joustavuuden ja suuremman teknologianeutraaliuden sekä toisaalta päästöttömiä ajoneuvoja koskevan pitkän aikavälin ohjausviestin ennustettavuuden ja vakauden välillä.

.

Parhaaksi arvioitu ajoneuvojen merkintävaihtoehto tarjoaa mahdollisille päästöttömien ajoneuvojen ostajille aiempaa asianmukaisemmat tiedot ja varmistaa, että merkintöjen ulkoasun yhdenmukaistaminen EU:n tasolla johtaa tehokkaampaan yksinkertaistamiseen ja kattaa kaikki käytetyt ajoneuvot tasapuolisesti. Yhdenmukaistamisella poistetaan tarve kehittää kansallinen merkintä, mikä tuottaa kustannussäästöjä kansallisille viranomaisille.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Sääntelyn parantamista koskevan komission sitoumuksen mukaisesti ehdotus on laadittu osallistavasti sekä avoimessa ja jatkuvassa yhteistyössä sidosryhmien kanssa.

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

- **Perusoikeudet**

Tässä ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet. Sillä edistetään nimenomaisesti tavoitetta ympäristönsuojelun korkeasta tasosta kestävän kehityksen periaatteen mukaisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjan 37 artiklassa[9] määrätyllä tavalla.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotukseen, joka johti asetuksen (EU) 2019/631 ja sen viimeisimmän muutossäädöksen eli asetuksen (EU) 2023/851 hyväksymiseen, oli liitetty säädökseen liittyvä rahoitusselvitys, jossa esitetään vaikutukset talousarvioon sekä henkilöresursseihin ja hallintomenoihin.

5. LISÄTIEDOT

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

Koska tällä ehdotuksella ei muuteta sääntöjen sisältöä, täytäntöönpanon arviointi pysyy samana kuin asetuksen (EU) 2019/631, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EU) 2023/851, hyväksymiseen johtaneessa ehdotuksessa.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

1 artikla sisältää seuraavat muutosehdotukset:

– Ehdotuksen 1 artiklan 1 kohdassa muutetaan 1 artiklaa siten, että vuodelle 2030 asetettu pakettiautojen koko ajoneuvokantaa koskeva EU:n hiilidioksidipäästötavoite

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

alennetaan 50 prosentista 40 prosenttiin vuoden 2021 perustasoon verrattuna ja että vuodelle 2035 asetettu henkilö- ja pakettiautojen koko ajoneuvokantaa koskeva EU:n hiilidioksidipäästötavoite alennetaan 100 prosentista 90 prosenttiin. Muutoksessa myös lisätään asetuksen kohteeseen ajoneuvojen merkinnät.

– Ehdotuksen 1 artiklan 2 kohdassa muutetaan 2 artiklan 1 kohdan b alakohtaa sen selkeyttämiseksi, että kaikki ZEV N -ajoneuvot, mukaan lukien N1- ja N2-luokan ajoneuvot, joiden massa ilman akun massaa on alle 2 840 kg, otetaan huomioon arvioitaessa tässä asetuksessa asetettujen hiilidioksidipäästötavoitteiden noudattamista. Muutoksessa laajennetaan myös soveltamisala kattamaan ajoneuvojen merkinnät.

– Ehdotuksen 1 artiklan 3 kohdassa muutetaan 3 artiklaa ”testimassan” määritelmän selkeyttämiseksi sekä ajoneuvojen merkintäsäännöksiin liittyvien määritelmien lisäämiseksi.

– Ehdotuksen 1 artiklan 4 kohdassa muutetaan 4 artiklaa monivuotisen vaatimustenmukaisuuden käyttöön ottamiseksi. Ehdotuksen 1 artiklan 7 kohdassa muutetaan 6 artiklaa ja 1 artiklan 9 kohdassa muutetaan 8 artiklaa edellä mainittujen muutosten huomioon ottamiseksi.

– Ehdotuksen 1 artiklan 5 kohdassa muutetaan 5 artiklaa siten, että siinä säädetään EU:ssa valmistetuille pienille sähköajoneuvoille myönnettävistä superbonuksista.

– Ehdotuksen 1 artiklan 6 kohdassa esitetään uusia säännöksiä tiettyjen kestävien uusiutuvien polttoaineiden asemasta.

– Ehdotuksen 1 artiklan 6 kohdassa esitetään uusia säännöksiä EU:ssa valmistetun vähähiilisen teräksen asemasta.

– Ehdotuksen 1 artiklan 10 ja 14 kohdassa lisätään uudet 15 a ja 15 b artiklat sekä uusi liite III a, joissa vahvistetaan ajoneuvojen merkintöjä koskevat säännöt.

2025/0420 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien ja ajoneuvojen merkintöjen osalta sekä direktiivin 1999/94/EY kumoamisesta

(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[10],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[11],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Hyväksymällä asetuksen (EU) 2021/1119 (ilmastolaki) unioni on kirjannut lainsäädäntöön sitovan tavoitteen koko talouden laajuisen ilmastoneutraaliuden saavuttamisesta vuoteen 2050 mennessä siten, että nettopäästöt vähennetään nollaan kyseiseen ajankohtaan mennessä, sekä pyrkimyksen kääntää sen jälkeen päästöt negatiivisiksi. Lisäksi se on tässä asetuksessa vahvistanut sitovan unionin laajuisen ilmastoa koskevan välitavoitteen vuodelle 2030 ja säätänyt tällaisen välitavoitteen asettamisesta myös vuodelle 2040.

(2) Ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamiseksi on olennaista muun muassa turvata eurooppalaisen teollisuuden kilpailukyky ja häiriönsietokyky ja tukea sitä, varmistaa, että siirtymäpolut perustuvat parhaisiin käytettävissä oleviin kustannustehokkaisiin, turvallisiin ja skaalautuviin teknologioihin, painottaa aiempaa enemmän oikeudenmukaista siirtymää, varmistaa reilu kilpailu kansainvälisten kumppaneiden kanssa sekä vähähiilistää energiajärjestelmä hiilettömien ja vähähiilisten energiaratkaisujen avulla.

(3) Puhtaan teollisuuden ohjelman ja Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelman avulla unioni on luonut edellytykset onnistuneelle siirtymälle keskittyen sekä hiilestä irtautumiseen että teollisuuden uudistamiseen. Tämä kattaa muun muassa eurooppalaiselle teollisuudelle suunnatut tukimekanismit, unionissa myytävien

[10] EUVL C […], […], s. […].
[11] EUVL C […], […], s. […].

sähköajoneuvojen akkukennoihin ja komponentteihin sovellettavat eurooppalaista alkuperää koskevat vaatimukset, julkisen ja yksityisen rahoituksen paremman saatavuuden, maailmanlaajuiset tasapuoliset toimintaedellytykset sekä selkeät mahdollistavat edellytykset puhtaiden teknologioiden käyttöönotolle ja laajentamiselle unionin teollisen kilpailukyvyn ja innovoinnin vahvistamiseksi.

(4) Autoteollisuus on unionin talouden keskeinen pilari, ja se on kriittisessä käännekohdassa, sillä siihen kohdistuu ankaraa maailmanlaajuista kilpailua sekä hiilestä irtautumiseen ja digitalisaatioon liittyviä syvällisiä rakenteellisia muutoksia. Polku kohti liikkumisen päästöttömyyttä edellyttää yhdennettyä toimintamallia, jossa yhdistyvät hiilidioksidipäästöjen vähentäminen, teollisuuden kilpailukyky, sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja teknologinen johtoasema. Sen varmistamiseksi, että tämä muutos vahvistaa unionin autoteollisuuden ekosysteemin kilpailukykyä ja ylläpitää samalla sen ympäristöön liittyviä ja sosiaalisia tavoitteita, komissio hyväksyi 5 päivänä maaliskuuta 2025 Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelman.

(5) Kevyitä hyötyajoneuvoja ostetaan ja käytetään ammatillisissa yhteyksissä. Joissakin erityistapauksissa päästöttömien ajoneuvojen käyttöönotolle kyseisellä segmentillä voi olla lyhyen aikavälin esteitä. Sen vuoksi on aiheellista mukauttaa kyseisiä ajoneuvoja koskevaa vuoden 2030 hiilidioksidipäästötavoitetta valmistajien investointikyvyn tukemiseksi, erityisesti päästöttömiin ajoneuvoihin siirtymistä koskevien investointien osalta.

(6) Pienten sähköautojen kehittämisen ja tuotannon edistäminen EU:ssa takaa kuluttajille kohtuuhintaisen ja puhtaan liikkumisen ja parantaa Euroopan autoteollisuuden kilpailukykyä ja kestävyyttä. Sen vuoksi on aiheellista kannustaa EU:ssa valmistettujen pienten sähköautojen kehittämiseen tarjoamalla kannustimia hiilidioksidihyvitysten muodossa valmistajille, jotka saattavat tällaisia ajoneuvoja unionin markkinoille.

(7) Vaikka on olennaisen tärkeää, että hiilidioksidipäästötavoitteilla kannustetaan edelleen siirtymistä päästöttömään liikkumiseen sekä luodaan varmuutta ja ennustettavuutta tällaisille investoinneille, sääntelyn joustamattomuus voi aiheuttaa ajoneuvojen valmistajille vaikeuksia, jos se rajoittaa niiden vaatimustenmukaisuusvaihtoehtoja. Sen vuoksi on aiheellista tukea teknologianeutraalia toimintamallia tarjoamalla sääntelyssä joustomahdollisuuksia muiden kuin päästöttömien teknologioiden osalta.

(8) Lisäjoustojen mahdollistamiseksi valmistajien olisi kaudella 2030–2032 varmistettava, että niiden ajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt eivät ylitä päästötavoitetta, joka lasketaan kyseisen kauden vuotuisten päästötavoitteiden keskiarvona. Tavoitteiden täyttymistä olisi arvioitava vasta kauden lopussa kunkin yksittäisen valmistajan osalta. Liikapäästömaksut olisi laskettava vastaavasti.

(9) Vuodesta 2035 alkaen koko ajoneuvokannan päästövähennystavoitetta alennetaan 100 prosentista 90 prosenttiin sillä edellytyksellä, että jäljellä olevat päästöt kompensoidaan käyttämällä vähähiilisestä teräksestä annettavia hyvityksiä tai kestävistä uusiutuvista polttoaineista annettavia hyvityksiä.

(10) Vähähiilisestä teräksestä ja kestävistä uusiutuvista polttoaineista annettavien hyvitysten käytölle olisi asetettava raja päästöttömään arvoketjuun tehtävien investointien säilyttämiseksi. Nämä hyvitykset yhdessä 90 prosentin päästövähennystavoitteen kanssa tukevat yleistä ilmastoneutraaliustavoitetta, sillä ne mahdollistavat vuodesta 2035 alkaen päästöjen kompensoinnin enintään 10 prosentilla EU:n koko ajoneuvokantaa koskevasta vuoden 2021 tavoitteesta.

(11) Komission olisi vuonna 2035 ja sen jälkeen viiden vuoden välein arvioitava tämän asetuksen tehokkuutta, jotta voidaan varmistaa sen yhdenmukaisuus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1119, jäljempänä ’ilmastolaki’, vahvistetun, vuoteen 2050 ulottuvan sitovan ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa.

(12) On aiheellista sallia kestävillä uusiutuvilla polttoaineilla saatujen päästövähennysten huomioon ottaminen hiilidioksidipäästönormeissa, tarjota valmistajille lisää joustomahdollisuuksia sekä tukea investointeja kestävän uusiutuvien polttoaineiden arvoketjun kehittämiseen. Tällaiset polttoaineet vaikuttavat jatkossakin liikenteen hiilestä irtautumiseen. Innovatiivisten teknologioiden tukemiseksi direktiivin (EU) 2018/2001 nykyiseen kehykseen sisältyy liikenteen kehittyneitä biopolttoaineita koskevia sitovia tavoitteita. Sen täytäntöönpano etenee, vaikkakin hitaasti. Direktiiviä (EU) 2018/2001 on tarkoitus tarkistaa vuoden 2026 loppuun mennessä, jotta voidaan arvioida tapahtunutta edistymistä sekä tarvetta päivittää tulevaa biotalouskehystä.

(13) On olennaisen tärkeää edistää vähähiilisen teräksen käyttöä, jotta voidaan saavuttaa unionin ilmastotavoitteet ja vahvistaa samalla sen teollista kilpailukykyä ja strategista riippumattomuutta. Koska autoteollisuus on teräksen keskeinen käyttäjä, ajoneuvojen tuotannossa on aiheellista kannustaa vähähiilisen teräksen käyttöön edelläkävijämarkkinan luomiseksi. Näin ollen valmistajien olisi voitava vuoden 2035 jälkeen hyödyntää EU:ssa valmistetusta vähähiilisestä teräksestä annettavia hyvityksiä kompensoidakseen sellaisten uusien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä, joita ei ole jo kompensoitu kestävien uusiutuvien polttoaineiden käytöllä.

(14) Kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajille annettavan varmuuden lisäämiseksi olisi tehtävä tekninen mukautus kaavaan, jolla mukautetaan valmistajakohtaista päästötavoitetta EU:n ajoneuvokannan keskimääräisen testimassan perusteella.

(15) Autojen merkintöjä koskevan direktiivin arvioinnissa todettiin, että merkintöjä ei ole yhdenmukaistettu jäsenvaltioiden kesken ja että nykyisten sääntöjen puitteissa päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen, pakettiautojen ja käytettyjen ajoneuvojen mahdollisille ostajille ei anneta riittävästi tietoa. Lisäksi kuluttajat käyttävät yhä enemmän digitaalisia välineitä, kun taas nykyisissä säännöissä painotetaan fyysisiä myyntipisteitä ja tietojen tarjoamista painettujen oppaiden ja julisteiden muodossa. Direktiivi 1999/94/EY on sen vuoksi tarkistettava ja saatettava ajan tasalle.

(16) Saatavilla olisi oltava päästöttömien ajoneuvojen kannalta merkityksellisiä tietoja sisältävä ajoneuvon merkintä, jotta mahdolliset ajoneuvojen ostajat voivat tehdä tietoon perustuvia ostopäätöksiä. Uusien henkilöautojen lisäksi ajoneuvon merkinnän olisi oltava saatavilla myös pakettiautojen ja käytettyjen ajoneuvojen mahdollisille ostajille, jotta myös näiden ajoneuvojen mahdolliset ostajat saisivat asianmukaiset tiedot.

(17) Yksittäisten ajoneuvojen merkinnän olisi sisällettävä tärkeimmät tiedot vaatimustenmukaisuustodistuksesta. Sen olisi myös tarjottava kuluttajille pääsy lisätietoihin. Tulevaisuudessa teknisten vaatimusten, seurannan ja raportoinnin sekä saatavilla olevien tietojen kehittyessä lisätiedot voisivat esimerkiksi antaa asiakkaille tietoa lataushybridien suorituskyvystä käyttäjän käyttäytymisen eli sähköllä ajetun matkaosuuden perusteella.

(18) Ajoneuvojen ostajat käyttävät yhä enemmän digitaalisia välineitä, minkä vuoksi unionin markkinoille saatettavien uusien ajoneuvojen mallitiedot olisi lisättävä

tuotetietokantaan. Näin kuluttajat voisivat vertailla eri ajoneuvomalleja, myös eri valmistajien malleja.

(19) Ajoneuvojen merkintöjä koskevia vaatimuksia olisi sovellettava ajoneuvojen valmistajiin ja jälleenmyyjiin sekä muihin luonnollisiin henkilöihin tai oikeushenkilöihin, jotka asettavat ajoneuvoja saataville markkinoilla kaupallisen toiminnan yhteydessä. Satunnaisesti käytettyjä autoja myyvät yksityishenkilöt jäävät siis soveltamisalan ulkopuolelle.

(20) Ajoneuvojen merkintöjä koskevat vaatimukset olisi sisällytettävä asetukseen (EU) 2019/631 sen yhtenäisen ja yhdenmukaisen soveltamisen turvaamiseksi kaikkialla unionissa.

(21) Jotta voidaan vahvistaa menetelmät sellaisten kriteerien määrittämiselle, joiden mukaan autoa pidetään EU:ssa valmistettuna ja terästä vähähiilisenä, ja jotta voidaan muuttaa ajoneuvojen merkintöjä koskevaa liitettä, komissiolle olisi siirrettävä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti valta hyväksyä säädöksiä teknologisen ja lainsäädännöllisen kehityksen sekä kuluttajille tiedottamiseen liittyvän kehityksen huomioon ottamiseksi. 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, minkä lisäksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

(22) Tämän asetuksen yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa sellaisten yksityiskohtaisten sääntöjen ja menettelyjen vahvistamiseksi, jotka koskevat valmistajien suorittamaa vähähiilisestä teräksestä annettavien hyvitysten laskemiseen tarvittavien tietojen seurantaa ja raportointia sekä ajoneuvojen merkintöjä koskevan tuotetietokannan toiminnallisia yksityiskohtia. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

(23) Koska jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, jotka liittyvät vaatimustenmukaisuutta koskevien lisäjoustojen antamiseen ajoneuvojen valmistajille hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden tasosta tinkimättä sekä ajoneuvojen merkintöjä koskevien vaatimusten yhdenmukaistamiseen ja päivittämiseen, vaan ne voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

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

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EU) 2019/631 muuttaminen

Muutetaan asetus (EU) 2019/631 seuraavasti:

1) Muutetaan 1 artikla seuraavasti:

a) korvataan 5 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) uusista kevyistä hyötyajoneuvoista muodostuvan ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 tavoitteen 40 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.2 kohdan mukaisesti.”;

b) korvataan 5 a kohta seuraavasti:

”Tammikuun 1 päivästä 2035 alkaen 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 90 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.3 kohdan mukaisesti;

b) uusien kevyiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 tavoitteen 90 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.3 kohdan mukaisesti.”;

c) lisätään 7 kohta seuraavasti:

”7. Tässä asetuksessa vahvistetaan ajoneuvojen merkintöjä koskevat säännöt sen varmistamiseksi, että unionissa myytäviksi tai leasing-vuokrattaviksi tarjottaviin henkilöautoihin ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin liittyvät asiaankuuluvat tiedot asetetaan mahdollisten ostajien saataville.”;

2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan b alakohdassa puolipisteen jälkeen tuleva teksti seuraavasti:

”kun kyseessä ovat N-luokan päästöttömät ajoneuvot, 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 vertailumassan ja energiaa varastoivan järjestelmän massan erotus on enintään 2 840 kilogrammaa.”;

b) lisätään 5 kohta seuraavasti:

”5. Tämän asetuksen 15 a ja 15 b artiklaa sovelletaan kaikkiin asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklassa määriteltyjen M1- ja N1-luokan ajoneuvoihin, joita tarjotaan myytäviksi tai leasing-vuokrattaviksi unionissa ja jotka on tyyppihyväksytty komission asetuksessa (EU) 2017/1151 vahvistetun yhdenmukaistetun kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälisen testimenetelmän mukaisesti.”

3) Muutetaan 3 artikla seuraavasti:

a) korvataan l alakohta seuraavasti:

”l) ’testimassalla’ tai ’TM’:llä henkilöauton tai kevyen hyötyajoneuvon testimassaa, sellaisena kuin se on ilmoitettuna vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja määriteltynä E-säännön nro 154 kohdassa 3.2.25;”;

b) lisätään n–r alakohta seuraavasti:

”n) ’päästöttömällä ajoneuvolla’ henkilöautoa tai kevyttä hyötyajoneuvoa, jonka pakokaasupäästöt ovat sovellettavan EU-tyyppihyväksyntämenettelyn mukaisesti määritettyinä 0 g CO_2/km;

o) ’ajoneuvon merkinnällä’ painetussa tai sähköisessä muodossa olevaa graafista kaaviota, joka on tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten mukainen;

p) ’myyntipisteellä’ paikkaa, jossa ajoneuvoja on näytteillä tai tarjolla ostettaviksi tai leasing-vuokrattaviksi mahdollisille asiakkaille, mukaan lukien messut, joilla ajoneuvoja esitellään yleisölle;

q) ’myynninedistämisaineistolla’ mitä tahansa painetussa tai sähköisessä muodossa, verkon ulkopuolella tai verkossa olevaa tietoa, jota käytetään ajoneuvojen myyntiin tai leasing-vuokraukseen taikka suurelle yleisölle tai potentiaaliselle asiakkaalle myytäviksi tai leasing-vuokrattaviksi tarjottavien ajoneuvojen markkinointiin, mainontaan tai myynninedistämiseen;

r) ’ajoneuvomallilla’ sellaisten ajoneuvojen ryhmää, jotka kuuluvat samaan tyyppiin, varianttiin ja versioon, sellaisina kuin ne vahvistetaan asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevassa B osassa.”

4) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) lisätään 1 kohdan c alakohtaan teksti seuraavasti:

”Lisäksi valmistajan on vuodesta 2035 alkaen varmistettava, että sen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt eivät ylitä sen 5 a artiklassa tarkoitettujen polttoainehyvitysten ja 5 b artiklassa tarkoitettujen vähähiilisestä teräksestä annettavien hyvitysten summaa.”;

b) korvataan 1 a kohta seuraavasti:

”1 a. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, kalenterivuodet 2025–2027 ja kalenterivuodet 2030–2032 käsittävien kausien osalta valmistajan, myös sen ollessa yhteenliittymän jäsen, on varmistettava, että sen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt eivät kyseisillä kausilla ylitä sen kyseisten kausien päästötavoitetta.

Nämä keskimääräiset hiilidioksidipäästöt lasketaan kauden vuotuisten keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen keskiarvona siten, että keskiarvoa painotetaan valmistajan ensirekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärällä kunakin kalenterivuonna.

Päästötavoite lasketaan liitteessä I olevan A tai B osan 6.3 kohdan mukaisesti määritettyjen vuotuisten päästötavoitteiden kyseisen kauden keskiarvona tai, jos valmistajalle myönnetään 10 artiklan mukainen poikkeus, mainitun poikkeuksen mukaisesti siten, että keskiarvoa painotetaan valmistajan ensirekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärällä kunakin kalenterivuonna.

Kunakin kalenterivuonna, jona valmistaja kuului yhteenliittymään, laskelmissa käytetään vuotuisina keskimääräisinä hiilidioksidipäästöinä ja vuotuisina päästötavoitteina kyseisen yhteenliittymän arvoja.”;

5) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”*5 artikla*

Superbonukset pienille päästöttömille ajoneuvoille

1. Jokaisen uuden EU:ssa valmistetun M1-luokan päästöttömän ajoneuvon, joka on määritetty asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 2.4 kohdan mukaiseksi pieneksi sähköajoneuvoksi, lasketaan valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä laskettaessa vastaavan 1,3:a ajoneuvoa vuoteen 2034 saakka.

2. Kunkin jäsenvaltion on osana 7 artiklan mukaisia velvoitteitaan kerättävä ja toimitettava komissiolle kultakin kalenterivuodelta tiedot kustakin uudesta M1-luokan päästöttömästä ajoneuvosta riippumatta siitä, onko se määritetty asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 2.4 kohdan mukaiseksi pieneksi sähköajoneuvoksi ja onko se valmistettu EU:ssa, sekä niiden parametrien arvot, joilla tämä määritetään.

3. Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla menetelmä niiden kriteerien määrittämiseksi, joilla henkilöauton katsotaan olevan ”valmistettu EU:ssa”.

3. Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta yhteenliittymään kuuluviin valmistajiin, paitsi jos kaikki yhteenliittymässä mukana olevat valmistajat kuuluvat samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään.”;

6) Lisätään 5 a ja 5 b artikla seuraavasti:

”5 a artikla

Kestävien uusiutuvien polttoaineiden rooli

1. Komissio laskee vuodesta 2035 alkaen kunkin valmistajan osalta polttoainehyvitykset liitteessä I olevan A ja B osan 7 kohdan mukaisesti 2 kohdassa tarkoitettujen polttoaineiden käytöllä saavutettujen kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten perusteella kalenterivuoden aikana rekisteröityjen uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen päästöjen kompensoimiseksi. Näiden polttoainehyvitysten laskennassa otetaan huomioon tällaisten polttoaineiden unionin tieliikennemarkkinoille saatettu määrä ja niiden kasvihuonekaasuintensiteetti, sellaisena kuin se on laskettuna direktiivin (EU) 2018/2001 29 a ja 31 artiklan mukaisesti ja ilmoitettuna mainitun direktiivin 31 a artiklan nojalla perustetussa unionin tietokannassa, sekä henkilöautoissa ja kevyissä hyötyajoneuvoissa käytettävän tieliikenteen polttoaineen osuus, ajoneuvojen keskimääräiset käyttöiän aikaiset ajokilometrit ja rekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärä.

2. Hyväksyttäviä polttoaineita ovat direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 36 alakohdassa määritellyt muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet, jotka täyttävät mainitun direktiivin 29 a artiklassa säädetyt kriteerit, sekä mainitun direktiivin 2 artiklan 33 alakohdassa määritellyt biopolttoaineet ja mainitun direktiivin 2 artiklan 28 alakohdassa määritelty biokaasu, jotka molemmat on tuotettu mainitun direktiivin liitteessä IX luetelluista raaka-aineista ja jotka täyttävät mainitun direktiivin 29 artiklassa säädetyt kriteerit.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitetuista polttoaineista saatavat hyvitykset saavat laskea valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään määrällä, joka on 3 prosenttia liitteessä I olevan A ja B osan 6.0 kohdassa vahvistetusta koko ajoneuvokannan EU_{2021}-tavoitteesta.

Direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä IX olevassa B osassa luetelluista raaka-aineista tuotetuista biopolttoaineiden ja biokaasun määristä saatavat hyvitykset saavat laskea valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä enintään määrällä, joka on 1 prosentti liitteessä I olevan A ja B osan 6.0 kohdassa vahvistetusta koko ajoneuvokannan EU_{2021}-tavoitteesta.

4. Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta yhteenliittymään kuuluviin valmistajiin, paitsi jos kaikki yhteenliittymässä mukana olevat valmistajat kuuluvat samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään.

5 b artikla

Vähähiilisen teräksen merkitys

1. Valmistaja saa vuodesta 2035 alkaen EU:ssa valmistetusta vähähiilisestä teräksestä hyvityksiä, jäljempänä ’vähähiilisestä teräksestä annettavat hyvitykset’, kalenterivuoden aikana rekisteröityjen uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen päästöjen kompensoimiseksi.

2. Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta ajoneuvoihin, joiden vaikutus keskimääräisiin päästöihin kuuluu 5 a artiklan soveltamisalaan.

.

3. Vähähiilisestä teräksestä annettavien hyvitysten laskennassa otetaan liitteessä I olevan A ja B osan 7 kohdan mukaisesti huomioon unionissa kalenterivuoden aikana rekisteröidyissä valmistajan uusissa henkilöautoissa tai uusissa kevyissä hyötyajoneuvoissa käytetyn EU:ssa valmistetun vähähiilisen teräksen määrä ja hiilidioksidipäästöintensiteetti, laskettuna 6 kohdassa vahvistetulla menetelmällä, sekä kalenterivuoden aikana rekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärä ja ajoneuvojen käyttöiän aikaiset ajokilometrit.
4. Vähähiilisestä teräksestä annettavat hyvitykset saavat laskea valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä määrällä, joka on enintään 7 prosenttia liitteessä I olevan A ja B osan 6.0 kohdassa vahvistetusta koko ajoneuvokannan EU_{2021}-tavoitteesta.
5. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt ja menettelyt valmistajien suorittamaa vähähiilisestä teräksestä annettavien hyvitysten laskentaan tarvittavien tietojen seurantaa ja raportointia varten. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

6. Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla menetelmä, jolla määritetään vähähiilisen teräksen ominaisuudet sekä tämän teräksen hiilidioksidipäästöintensiteetti ja perusteräksen hiilidioksidipäästöintensiteetti, jota käytetään vähähiilisestä teräksestä annettavien hyvitysten laskennassa vertailukohtana.

7. Edellä olevaa 1 kohtaa ei sovelleta yhteenliittymään kuuluviin valmistajiin, paitsi jos kaikki yhteenliittymässä mukana olevat valmistajat kuuluvat samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään.”;

7) Korvataan 6 artiklan 2 kohdan viimeinen virke seuraavasti:

”Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, sopimus kalenterivuoden 2025 tai 2026 kattavan yhteenliittymän muodostamisesta voidaan tehdä 31 päivään joulukuuta 2027 saakka ja sopimus kalenterivuoden 2030 tai 2031 kattavan yhteenliittymän muodostamisesta voidaan tehdä 31 päivään joulukuuta 2032 saakka.”

8) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) lisätään 5 kohdassa ensimmäisen virkkeen jälkeen virke seuraavasti:

”Valmistajien, jotka vastaavat alle 1 000 uudesta henkilöautosta tai alle 1 000 uudesta kevyestä hyötyajoneuvosta, jotka on rekisteröity unionissa edellisenä kalenterivuonna, on toimitettava komissiolle täydelliset tiedot kaikista niihin 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla sidossuhteessa olevista yrityksistä, paitsi jos ne ovat aiemmin ilmoittaneet nämä tiedot eikä sen jälkeen ole tapahtunut muutoksia.”;

b) lisätään 6 b kohta seuraavasti:

”6 b. Kunkin valmistajan on nimettävä yhteyspiste kaikkea tässä artiklassa tarkoitettua yhteydenpitoa varten.”;

9) Muutetaan 8 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

”Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, komissio määrää kalenterivuosien 2025–2027 ja 2030–2032 osalta liikapäästömaksun kaikille valmistajille, joiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt kauden ajalta ylittävät sen päästötavoitteen kyseiselle kaudelle.”;

b) lisätään 5 kohta seuraavasti:

”Poiketen siitä, mitä 1 ja 2 kohdassa säädetään, komissio määrää valmistajalle tai tapauksen mukaan yhteenliittymän johtajalle kunakin kalenterivuonna vuodesta 2035 alkaen liikapäästömaksun, jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät sen päästötavoitteen tai jos sen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät sen 5 a artiklassa tarkoitettujen polttoainehyvitysten ja sen 5 b artiklassa tarkoitettujen vähähiilisestä teräksestä annettavien hyvitysten summan.

Liikapäästömaksu lasketaan seuraavalla kaavalla:

(keskimääräiset hiilidioksidipäästöt – (polttoainehyvitykset + vähähiilisestä teräksestä annettavat hyvitykset)) × 95 euroa) × ensirekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärä.

Edellä esitetyssä laskelmassa polttoainehyvitysten ja vähähiilisestä teräksestä annettavien hyvitysten summa saa olla enintään 10 prosenttia EU_{2021}-tavoitteesta.”;

10) Korvataan 15 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Komissio arvioi asetuksen tehokkuutta liikkumisen päästöttömyyden edistämisessä vuonna 2035 ja sen jälkeen viiden vuoden välein. Lisäksi komissio arvioi mahdollisten kotimaisuusastevaatimusten vaikuttavuutta, toteutettavuutta ja asianmukaisuutta erityisesti asiaa koskevan EU:n lainsäädännön täytäntöönpanon perusteella. Komissio tarkastelee uudelleen ja tarvittaessa muuttaa tätä asetusta ottaen huomioon markkinoiden ja teknologian kehityksen, erityisesti koko ajoneuvokantaan sovellettaviin tavoitteisiin tehtävien mukautusten osalta säilyttääkseen yhdenmukaisuuden Euroopan parlamentin ja neuvoston

asetuksessa (EU) 2021/1119 vahvistetun vuotta 2050 koskevan sitovan ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa.”

11) Lisätään 15 a ja 15 b artikla seuraavasti:

”15 a artikla

Ajoneuvojen merkintöjä koskevat valmistajien ja jakelijoiden velvoitteet

1. Jakelijoiden on varmistettava, että liitteessä III a olevan 2 osan mukainen ajoneuvon merkintä kiinnitetään jokaiseen niiden myyntipisteissä myytäväksi tai leasing-vuokrattavaksi tarjottavaan ajoneuvoon tai asetetaan niiden lähelle selvästi näkyville siten, että se on kokonaisuudessaan luettavissa.

Ajoneuvon merkinnässä on oltava siinä tarkoitettua ajoneuvoa vastaavat liitteessä III a olevassa 2 osassa mainitut tiedot.

Jakelijan on ajoneuvon merkinnän lisäksi ilmoitettava käytetyn päästöttömän ajoneuvon tai ulkopuolelta ladattavan hybridisähköajoneuvon mahdolliselle ostajalle asetuksen (EU) 2025/1707 liitteen VI mukainen ajoneuvon näytön tietoihin perustuva ajoneuvon ajoakun senhetkinen toimintakunto.

2. Valmistajien ja tapauksen mukaan jakelijoiden on varmistettava, että yksittäisten ajoneuvojen myyntiin tai leasing-vuokraukseen liittyvässä myynninedistämisaineistossa esitetään liitteessä III a olevan 2 osan mukainen ajoneuvon merkintä kunkin ajoneuvon osalta, mukaan lukien internetissä myytäviksi tai leasing-vuokrattaviksi tarjottavat ajoneuvot.

Jos myynninedistämisaineisto koskee yhtä tai useampaa ajoneuvomallia, aineiston on sisällettävä kaikkien liitteessä III a olevassa 2 osassa mainittujen teknisten parametrien arvot kaikkien niiden ajoneuvojen osalta, joihin aineistossa viitataan, tai kaikkien niiden ajoneuvojen pienimmän ja suurimman arvon vaihteluväli, joihin siinä viitataan.

Jos sähköisessä muodossa jaetussa myynninedistämisaineistossa annetaan kuluttajille mahdollisuus tietyn ajoneuvon konfiguroimiseen, esimerkiksi verkossa toimivilla autokonfiguraattoreilla, sen on osoitettava kuluttajille selkeästi, miten erilaiset erityislaitteet ja valinnaiset lisävarusteet vaikuttavat kaikkien liitteessä III a olevassa 2 osassa mainittujen teknisten parametrien arvoihin.

3. Komissio perustaa viimeistään 12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta julkisesti saatavilla olevan tuotetietokannan, jossa annetaan tietoa markkinoille saatettujen ajoneuvomallien merkinnöistä.

Siirretään komissiolle valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa säädetään tuotetietokannan toiminnallisista yksityiskohdista. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Valmistajien on ilman aiheetonta viivytystä syötettävä tuotetietokantaan liitteessä III a olevassa 3 osassa luetellut tiedot kustakin ajoneuvomallista, jonka uusia yksiköitä saatetaan markkinoille.

Valmistajien on varmistettava, että tuotetietokantaan tallennetut tiedot ovat oikein ja tarkkoja, ja saatettava ne tarvittaessa ajan tasalle.

5. Valmistajat ja jakelijat eivät saa toimittaa tai panna esille merkintöjä, jotka jäljittelevät tässä asetuksessa säädettyä ajoneuvon merkintää, eivätkä toimittaa tai panna esille ajoneuvojen merkintöjä, merkkejä, tunnuksia tai tekstejä, jotka eivät ole tämän asetuksen

mukaisia ja jotka todennäköisesti johtaisivat loppukäyttäjiä harhaan tai aiheuttaisivat heille sekaannusta liitteessä III a vahvistettujen tietojen suhteen.

6. Jos asetuksen (EU) 2022/2065 6 artiklassa tarkoitettu palveluntarjoaja sallii ajoneuvojen myynnin verkkosivustonsa kautta, kyseisen palveluntarjoajan on mahdollistettava ajoneuvon merkinnän 2 kohdan mukainen esillepano.

7. Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteessä III a olevassa 2 ja 3 osassa vahvistettuja tietovaatimuksia ja tietoparametreja kuluttajien kannalta merkityksellisten lisätietojen sisällyttämiseksi tuotetietokantaan ja täsmennetään parametrin ”valmistettu EU:ssa” määritysmenetelmä.

15 b artikla

Ajoneuvojen merkintöjä koskevat jäsenvaltioiden velvoitteet

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä asetuksen (EU) 2019/1020 mukaisesti markkinavalvontaviranomainen, joka vastaa 15 a artiklassa säädettyjen toimenpiteiden noudattamisen varmistamisesta. Markkinavalvontaviranomaiset voivat periä asiakirjojen tarkastamisesta aiheutuvat kustannukset, jos tämän asetuksen asiaankuuluvia artikloja ei noudateta.

2. Jäsenvaltioiden on säädettävä ajoneuvojen merkintöjä koskevien säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja täytäntöönpanon valvontaa koskevista mekanismeista sekä toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset ja toimenpiteet viimeistään 12 kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta ja ilmoitettava sille viipymättä niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista. ”

12) Korvataan 17 artiklan 6 kohta seuraavasti:

Edellä olevan 5 a artiklan 5 kohdan, 7 artiklan 8 kohdan, 7 a artiklan 2 kohdan, 10 artiklan 8 kohdan, 11 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan, 13 artiklan 4 kohdan, 14 artiklan 2 kohdan, 15 artiklan 8 ja 9 kohdan ja 15 a artiklan 7 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.”

13) Muutetaan liite I tämän asetuksen liitteen I mukaisesti.

14) Lisätään liite III a tämän asetuksen liitteen I mukaisesti.

2 artikla

Kumoaminen

Kumotaan direktiivi 1999/94/EY.

3 artikla

Voimaantulo

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

Asetuksen 1 artiklan 5 kohtaa sovelletaan 1 päivästä tammikuuta *[julkaisutoimisto: lisätään autoteollisuuden koontipaketin soveltamispäivää seuraava vuosi]*.

Asetuksen 1 artiklan 11 kohtaa ja 2 artiklaa sovelletaan ... päivästä ...kuuta ... *[päivämäärä 12 kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta]*.

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

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSTA JA DIGITAALISIA VAIKUTUKSIA KOSKEVA SELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA 3
1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi 3
1.2. Toimintalohko(t) 3
1.3. Tavoite (Tavoitteet) 3
1.3.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet) 3
1.3.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet) 3
1.3.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset 3
1.3.4. Tulosindikaattorit 3
1.4. Ehdotus/aloite liittyy 4
1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut 4
1.5.1. Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusaikataulu 4
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. 4
1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset 4
1.5.4. Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehyksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin 5
1.5.5. Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleenkohdentamiseen 5
1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen ja sen rahoitusvaikutusten kesto 6
1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat 6
2. HALLINNOINTI 8
2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt 8
2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t) 8
2.2.1. Perustelut ehdotetu(i)lle talousarvion toteuttamistavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle 8
2.2.2. Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä 8
2.2.3. Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisajankohdan odotetuista virheriskitasoista 8
2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi 9
3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET 10

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat 10
3.2. Arvioidut vaikutukset määrärahoihin 12
3.2.1. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista toimintamäärärahoihin 12
3.2.1.1. Hyväksytystä talousarviosta peräisin olevat määrärahat 12
3.2.1.2. Ulkoisista käyttötarkoitukseensa sidotuista tuloista peräisin olevat määrärahat 17
3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset 22
3.2.3. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin 24
3.2.3.1. Hyväksytystä talousarviosta peräisin olevat määrärahat 24
3.2.3.2. Ulkoisista käyttötarkoitukseensa sidotuista tuloista peräisin olevat määrärahat 24
3.2.3.3. Määrärahat yhteensä 24
3.2.4. Henkilöresurssien arvioitu tarve 25
3.2.4.1. Hyväksytystä talousarviosta katettavat 25
3.2.4.2. Ulkoisilla käyttötarkoitukseensa sidotuilla tuloilla katettavat 26
3.2.4.3. Henkilöresurssien kokonaistarve 26
3.2.5. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista digitaaliteknologiaan liittyviin investointeihin 28
3.2.6. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa 28
3.2.7. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet 28
3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin 29
4. DIGITAALISET ULOTTUVUUDET 29
4.1. Vaatimukset, joilla on merkitystä digitalisaation kannalta 30
4.2. Data 30
4.3. Digitaaliset ratkaisut 31
4.4. Yhteentoimivuusarviointi 31
4.5. Toimenpiteet digitaalisen täytäntöönpanon tukemiseksi 32

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta sekä direktiivin 1999/94/EY kumoamisesta

1.2. Toimintalohko(t)

Ilmastopolitiikka

1.3. Tavoite (Tavoitteet)

1.3.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Ehdotuksen tarkoituksena on tarjota

1) valmistajille lisää joustomahdollisuuksia päästöttömään liikkumiseen siirtymisen tukemiseksi;

2) yhdenmukaistetut ajantasaiset hiilidioksidipäästömerkintöjä koskevat säännöt.

1.3.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Ehdotuksen erityistavoitteet ovat seuraavat:

1) tarjotaan valmistajille lisää joustomahdollisuuksia hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttamiseksi;

2) edistetään hiilidioksidipäästönormien teknologianeutraaliutta;

3) säilytetään hiilidioksidipäästönormien vaikutus eurooppalaisessa ilmastolaissa asetettujen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen;

4) säilytetään päästöttömän liikkumisen arvoketjun varmuus ja ennustettavuus valmistajien ja sijoittajien kannalta;

5) otetaan käyttöön yhdenmukaistettu kuluttajille tiedottaminen, myös päästöttömien ajoneuvojen osalta.

1.3.3. Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset

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

Hiilidioksidipäästötavoitteita ja joustomahdollisuuksia koskeva parhaaksi arvioitu yhdistetty vaihtoehto hyödyttää valmistajia vuosina 2030–2034. Samalla kun tämä vaihtoehto säilyttää vuodelle 2035 asetetut 100 prosentin tavoitteet, se parantaa teknologianeutraaliutta ottamalla huomioon OVC-HEV-ajoneuvojen, kestävien uusiutuvien polttoaineiden sekä vähähiilisen teräksen aseman vuoden 2035 jälkeen. Tämä kannustaa jatkamaan investointeja muihin teknologioihin kuin päästöttömiin voimalaitteisiin sekä niiden kehittämistä, sillä niistä voi olla hyötyä tietyissä käyttötarkoituksissa ja/tai siirtymävaiheessa. Samalla voidaan tukea joidenkin eurooppalaisten valmistajien kilpailukykyä muilla markkinoilla. Kuten arvioinnista käy ilmi, parhaaksi arvioidun vaihtoehdon energia- ja ilmastovaikutukset ovat rajalliset erityisesti sisäänrakennettujen suojatoimien vuoksi. Tämän vuoksi aloite on johdonmukainen EU:n vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen, vuodelle 2030 asetetun ilmastotavoitteen sekä ilmastonmuutokseen sopeutumista koskevan edistymisen kanssa.

1.3.4. Tulosindikaattorit

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

Seurantaa varten on yksilöity seuraavat indikaattorit: (vaikutustenarviointi)

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

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

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

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

1.4. Ehdotus/aloite liittyy

☐ uuteen toimeen

☐ uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen[12]

☒ käynnissä olevan toimen jatkamiseen

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

1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut

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

Muutosehdotuksella pyritään tarjoamaan valmistajille lisäjärjestelyjä hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden täyttämiseksi ja säilyttämään samalla EU:n lainsäädännössä vahvistetut hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet yleisesti korkealla tasolla.

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. Koska asetusta (EU) 2019/631 on tarpeen muuttaa tarjoamalla lisäjärjestelyjä hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden noudattamiseksi, jäsenvaltiot eivät voi itse saavuttaa tämän aloitteen tavoitteita.

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

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

Lisäresursseja ei tarvita.

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

Lisäresursseja ei tarvita.

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen ja sen rahoitusvaikutusten kesto

☐ **kesto on rajattu**

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

– ☐ maksusitoumusmäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset koskevat vuosia VVVV–VVVV ja maksumäärärahoihin kohdistuvat rahoitusvaikutukset vuosia VVVV–VVVV.

☒ **kestoa ei ole rajattu**

– Käynnistysvaihe alkaa vuonna VVVV ja päättyy vuonna VVVV,

– minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat

☒ **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 ja Euroopan investointirahastolle

– ☐ varainhoitoasetuksen 70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille

– ☐ julkisoikeudellisille yhteisöille

– ☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, joille annetaan riittävät rahoitustakuut;

– ☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja joille annetaan riittävät rahoitustakuut;

– ☐ sellaisille elimille tai henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa Euroopan unionista tehdyn sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä

– ☐ jäsenvaltioon sijoittautuneille jäsenvaltion yksityisoikeuden tai unionin oikeuden mukaisille elimille, joille voidaan alakohtaisten sääntöjen mukaisesti antaa tehtäväksi unionin varojen tai talousarviotakuiden hoitaminen, siltä osin kuin tällaiset elimet ovat julkisoikeudellisten elinten tai julkisen palvelun tehtäviä hoitavien yksityisoikeudellisten elinten määräysvallassa ja niillä on asianomaisten määräysvaltaa käyttävien elinten yhteisvastuullisten vakuuksien muodossa antamat riittävät rahoitustakuut tai vastaavat rahoitustakuut, jotka voidaan kunkin toimen osalta rajoittaa unionin tuen enimmäismäärään.

Huomautukset:

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Seuranta- ja raportointisääntöihin ei tehdä muutoksia, koska nykyisen järjestelmän puitteissa on mahdollista seurata myös ehdotettujen yksityiskohtaisten lisäsääntöjen soveltamista.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. Perustelut ehdotetu(i)lle talousarvion toteuttamistavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle

Ehdotuksessa ei panna täytäntöön rahoitusohjelmaa. Hallinnointitapaa, rahoituksen toteutusmekanismeja, maksutapoja ja virhetasoihin liittyvää valvontastrategiaa ei sovelleta.

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.

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

Tämä aloite ei aiheuta uusia merkittäviä valvontatoimia tai riskejä, joita nykyinen sisäisen valvonnan kehys ei kattaisi. Muita erityisiä toimenpiteitä kuin varainhoitoasetuksen soveltaminen ei ole suunniteltu.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Sen lisäksi, että petoksia ja sääntöjenvastaisuuksia ehkäistään soveltamalla varainhoitoasetusta, tässä ehdotuksessa säädettyihin järjestelyihin, joita sovelletaan hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien vaatimusten noudattamiseen, liitetään eri tietosarjojen seuranta ja ilmoittaminen asetuksen (EU) 2019/631 mukaisesti.

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	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM[13]	EFTA-mailta[14]	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta[15]	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoitukseensa sidotut tulot
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	Budjettikohta	Menolaji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-JM	EFTA-mailta	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokasmailta	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoitukseensa sidotut tulot
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI
	[XX.YY.YY.YY]	JM/EI-JM	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI

13 JM = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.
14 EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.
15 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:

3.2.1.1. Hyväksytystä talousarviosta peräisin olevat määrärahat

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	Numero	

Pääosasto: <…….>			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					**0,000**
	Maksut	(2a)					**0,000**
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					**0,000**
	Maksut	(2b)					**0,000**
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					**0,000**
Pääosaston <…….> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksut	=2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Pääosasto: <…….>			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					**0,000**
	Maksut	(2a)					**0,000**
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					**0,000**

	Maksut	(2b)					**0,000**
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					**0,000**
Pääosaston <…….> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksut	=2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksut	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEESEEN <….>** **kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ**	Sitoumukset	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksut	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	Numero	

Pääosasto: <…….>			Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					**0,000**
	Maksut	(2a)					**0,000**
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					**0,000**
	Maksut	(2b)					**0,000**

Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					**0,000**
Pääosaston <…….> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a+1b +3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksut	=2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Pääosasto: <…….>			Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					**0,000**
	Maksut	(2a)					**0,000**
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					**0,000**
	Maksut	(2b)					**0,000**
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					**0,000**
Pääosaston <…….> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a+1b +3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksut	=2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksut	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEESEEN <….>**	Sitoumukset	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Maksut	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
• Toimintamäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksut	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEESEEN 1–6**	Sitoumukset	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (Viitemäärä)	Maksut	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	**7**	”Hallintomenot”

Pääosasto: <…….>		Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
• Henkilöresurssit		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Muut hallintomenot		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pääosasto <…….> **YHTEENSÄ**	Määrärahat	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Pääosasto: <…….>		Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
• Henkilöresurssit		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Muut hallintomenot		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pääosasto <…….> **YHTEENSÄ**	Määrärahat	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEESEEN 1–7**	Sitoumukset	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Maksut	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.1.2. Ulkoisista käyttötarkoitukseensa sidotuista tuloista peräisin olevat määrärahat

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	Numero	

Pääosasto: <…….>			Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					**0,000**
	Maksut	(2a)					**0,000**
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					**0,000**
	Maksut	(2b)					**0,000**
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					**0,000**
Pääosaston <…….> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksut	=2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Pääosasto: <…….>			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	**MRK**

			2024	2025	2026	2027	YHTEENSÄ 2021–2027
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					**0,000**
	Maksut	(2a)					**0,000**
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					**0,000**
	Maksut	(2b)					**0,000**
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					**0,000**
Pääosaston <…….> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksut	=2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksut	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEESEEN <….>** **kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ**	Sitoumukset	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksut	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	Numero	

Pääosasto: <…….>	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	MRK YHTEENSÄ 2021–2027
Toimintamäärärahat					

Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					**0,000**
	Maksut	(2a)					**0,000**
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					**0,000**
	Maksut	(2b)					**0,000**
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					**0,000**
Pääosaston <…….> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksut	=2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Pääosasto: <…….>			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Toimintamäärärahat							
Budjettikohta	Sitoumukset	(1a)					**0,000**
	Maksut	(2a)					**0,000**
Budjettikohta	Sitoumukset	(1b)					**0,000**
	Maksut	(2b)					**0,000**
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat							
Budjettikohta		(3)					**0,000**
Pääosaston <…….> määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Maksut	=2a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Vuosi	Vuosi	Vuosi	Vuosi	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Toimintamäärärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksut	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat YHTEENSÄ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEESEEN <….>**	Sitoumukset	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Maksut	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
• Toimintamäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ	Sitoumukset	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Maksut	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Tiettyjen ohjelmien määrärahoista katettavat hallintomäärärahat (kaikki otsakkeet) YHTEENSÄ		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEISIIN 1–6**	Sitoumukset	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ (Viitemäärä)	Maksut	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Monivuotisen rahoituskehyksen otsake	**7**	”Hallintomenot”

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Pääosasto: <…….>		Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
• Henkilöresurssit		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Muut hallintomenot		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pääosasto <…….> **YHTEENSÄ**	Määrärahat	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Pääosasto: <…….>	Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
• Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

• Muut hallintomenot		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Pääosasto <…….> **YHTEENSÄ**	Määrärahat	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Monivuotisen rahoituskehyksen OTSAKKEESEEN 7 kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
Monivuotisen rahoituskehyksen **OTSAKKEESEEN 1–7**	Sitoumukset	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
kuuluvat määrärahat YHTEENSÄ	Maksut	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.2. Arvioidut toimintamäärärahoista rahoitetut tuotokset (ei täytetä erillisvirastojen osalta)

maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset			Vuosi **2024**		Vuosi **2025**		Vuosi **2026**		Vuosi **2027**		ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)						**YHTEENSÄ**	
	TUOTOKSET																	
⇩	Tyyppi[16]	Keski määr. kustannukset	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lukumäärä yhteensä	Kustannukset yhteensä
ERITYISTAVOITE 1…[17]																		

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

17 Kuten kuvattu kohdassa 1.3.2. ”Erityistavoitteet”.

– Tuotos																		
– Tuotos																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 1																		
ERITYISTAVOITE 2																		
– Tuotos																		
Välisumma, erityistavoite 2																		
KAIKKI YHTEENSÄ																		

3.2.3. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista hallintomäärärahoihin

– ☒ Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.

– ☐ Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

3.2.3.1. Hyväksytystä talousarviosta peräisin olevat määrärahat

HYVÄKSYTYT MÄÄRÄRAHAT	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	YHTEENSÄ 2021–2027
OTSAKE 7					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OTSAKE 7, välisumma	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät, välisumma	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
YHTEENSÄ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Ulkoisista käyttötarkoitukseensa sidotuista tuloista peräisin olevat määrärahat

ULKOISET KÄYTTÖTARKOITUKSEENSA SIDOTUT TULOT	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	YHTEENSÄ 2021–2027
OTSAKE 7					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OTSAKE 7, välisumma	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät, välisumma	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
YHTEENSÄ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Määrärahat yhteensä

HYVÄKSYTYT MÄÄRÄRAHAT + ULKOISET KÄYTTÖTARKOITUKSEENSA SIDOTUT TULOT YHTEENSÄ	Vuosi 2024	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	YHTEENSÄ 2021–2027
OTSAKE 7					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OTSAKE 7, välisumma	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät					
Henkilöresurssit	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Muut hallintomenot	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät, välisumma	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

YHTEENSÄ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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.

3.2.4. Henkilöresurssien arvioitu tarve

– ☒ Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.

– ☐ Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

3.2.4.1. Hyväksytystä talousarviosta katettavat

Arvio kokoaikaiseksi henkilöstöksi muutettuna

HYVÄKSYTYT MÄÄRÄRAHAT		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)		0	0	0	0
20 01 02 03 (unionin edustustot)		0	0	0	0
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)		0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?)		0	0	0	0
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)					
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat)		0	0	0	0
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja nuoremmat asiantuntijat unionin edustustoissa)		0	0	0	0
Hallinnollisen tuen budjettikohta [XX.01.YY.YY]	– päätoimipaikassa	0	0	0	0
	– unionin edustustoissa	0	0	0	0
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat – epäsuora tutkimustoiminta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat – suora tutkimustoiminta)		0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsake 7		0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsakkeeseen 7 sisältymätön		0	0	0	0
YHTEENSÄ		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Ulkoisilla käyttötarkoitukseensa sidotuilla tuloilla katettavat

ULKOISET KÄYTTÖTARKOITUKSEENSA SIDOTUT TULOT	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)	0	0	0	0
20 01 02 03 (unionin edustustot)	0	0	0	0
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)	0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?)	0	0	0	0
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)				
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat)	0	0	0	0

20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja nuoremmat asiantuntijat unionin edustustoissa)		0	0	0	0
Hallinnollisen tuen budjettikohta [XX.01.YY.YY]	– päätoimipaikassa	0	0	0	0
	– unionin edustustoissa	0	0	0	0
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat – epäsuora tutkimustoiminta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat – suora tutkimustoiminta)		0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsake 7		0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsakkeeseen 7 sisältymätön		0	0	0	0
YHTEENSÄ		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Henkilöresurssien kokonaistarve

HYVÄKSYTYT MÄÄRÄRAHAT + ULKOISET KÄYTTÖTARKOITUKSEENSA SIDOTUT TULOT YHTEENSÄ		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)		0	0	0	0
20 01 02 03 (unionin edustustot)		0	0	0	0
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (suora tutkimustoiminta)		0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?)		0	0	0	0
• **Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)**					
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat)		0	0	0	0
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja nuoremmat asiantuntijat unionin edustustoissa)		0	0	0	0
Hallinnollisen tuen budjettikohta [XX.01.YY.YY]	– päätoimipaikassa	0	0	0	0
	– unionin edustustoissa	0	0	0	0
01 01 01 02 (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat – epäsuora tutkimustoiminta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (sopimussuhteiset toimihenkilöt ja kansalliset asiantuntijat – suora tutkimustoiminta)		0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsake 7		0	0	0	0
Muu budjettikohta (mikä?) – Otsakkeeseen 7 sisältymätön		0	0	0	0
YHTEENSÄ		**0**	**0**	**0**	**0**

Ehdotuksen toteuttamiseksi tarvittava henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna):

	Katetaan komission yksiköissä käytettävissä olevalla henkilöstöllä	**Poikkeuksellinen lisähenkilöstö***		
		Rahoitetaan otsakkeesta 7 tai tutkimusmäärärahoista	**Rahoitetaan BA-budjettikohdasta**	**Rahoitetaan maksuilla**
Henkilöstötaulukkoon sisältyvät virat/toimet			Ei sovelleta	

Ulkopuolinen henkilöstö (sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)				

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
Ulkopuolinen henkilöstö	

3.2.5. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista digitaaliteknologiaan liittyviin investointeihin

Pakollinen: seuraavaan taulukkoon olisi sisällytettävä tarkin mahdollinen arvio ehdotuksen/aloitteen aiheuttamista digitaaliteknologiaan liittyvistä investoinneista.

Jos ehdotuksen/aloitteen toteuttaminen sitä edellyttää, otsakkeen 7 määrärahat olisi poikkeuksellisesti esitettävä asianomaisella rivillä.

Otsakkeiden 1–6 määrärahat olisi otettava huomioon ”toimenpideohjelmien ohjelmatason tietotekniikkamenoina”. Niillä tarkoitetaan toimintatalousarviota, jota käytetään suoraan aloitteen täytäntöönpanoon liittyvien tietoteknisten alustojen/välineiden uudelleenkäyttöön/ostoon/kehittämiseen sekä niihin liittyviin investointeihin (esimerkiksi lisensseihin, koulutukseen tai tietojen säilyttämiseen). Tässä taulukossa annettujen tietojen olisi oltava yhdenmukaisia 4 jaksossa ”Digitaaliset näkökohdat” esitettyjen yksityiskohtien kanssa.

Digitaaliteknologiaan ja tietotekniikkaan liittyvät määrärahat YHTEENSÄ	Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**	**MRK YHTEENSÄ 2021–2027**
OTSAKE 7					
Tietotekniikkamenot (toimielintasolla)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OTSAKE 7, välisumma	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät					
Toimenpideohjelmien ohjelmatason tietotekniikkamenot	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
OTSAKKEESEEN 7 sisältymättömät, välisumma	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
YHTEENSÄ	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa

Ehdotus/aloite

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

Lisäresursseja ei tarvita. Aloitteen hallinnointia jatkaa nykyinen ryhmä.

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

Ei sovelleta

– ☐ edellyttää monivuotisen rahoituskehyksen tarkistamista.

Ei sovelleta

3.2.7. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

Ehdotus/aloite

– ☒ rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja

– ☐ rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

Määrärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **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[18]			
		Vuosi **2024**	Vuosi **2025**	Vuosi **2026**	Vuosi **2027**
Momentti ….					

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

Ei sovelleta

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

Ei sovelleta

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

4. DIGITAALISET ULOTTUVUUDET

Ehdotukseen ei sisälly mitään digitaalista ulottuvuutta, lukuun ottamatta ajoneuvojen merkintöjä koskevaa tuotetietokantaa.

4.1. Vaatimukset, joilla on merkitystä digitalisaation kannalta

Tähän asetukseen ei sisälly digitalisaation kannalta merkityksellisiä lisävaatimuksia hiilidioksidipäästöjen seurannan ja raportoinnin osalta. Asetuksen (EU) 2019/631 säännöksiä sovelletaan. Ehdotuksessa otetaan käyttöön useita joustomahdollisuuksia, jotta valmistajat voivat täyttää hiilidioksidipäästötavoitteet ilman digitaalisia vaikutuksia tai täytäntöönpanon parantamista digitaalisten välineiden avulla.

Ajoneuvojen merkintöjen osalta 15 a artiklan 3 kohdassa otetaan käyttöön digitalisaation kannalta merkityksellinen vaatimus perustamalla ajoneuvojen merkintöjä koskeva tuotetietokanta, jotta yleisölle voidaan antaa tietoja markkinoille saatettujen ajoneuvomallien merkinnöistä. Komission odotetaan perustavan tämän tietokannan, joka sisältää ajoneuvojen valmistajien saataville asettamat tiedot niiden markkinoille saattamista ajoneuvomalleista ja joka on suuren yleisön saatavilla ja korvaa nykyisen vaatimuksen, jonka mukaan kunkin jäsenvaltion on otettava käyttöön painetut oppaat. Tämä kehitys sisältää rekisterien hallinnan, tietojen keräämisen, ilmoitukset sekä tietokannan asettamisen suuren yleisön saataville.

4.2. Data

Ajoneuvojen merkintöjä koskevaan tuotetietokantaan tallennettavien tietojen odotetaan antavan tietoa markkinoille saatettujen ajoneuvomallien energia- ja ilmastotehokkuudesta. Valmistajien odotetaan toimittavan tiedot, jotka perustuvat niiden markkinoille saattamien ajoneuvojen virallisiin asiakirjoihin, kootusti (rasite vähenee, kun ajoneuvokohtaiset tiedot ilmoitetaan ajoneuvomallitasolla) ja vain kerran kunkin markkinoille saatetun ajoneuvomallin osalta. Nämä kootut tiedot antavat mahdollisille ajoneuvojen ostajille merkityksellisiä lisätietoja siitä, millaista suorituskykyä tietyltä ajoneuvomallilta voidaan odottaa, ja helpottavat eri malleja koskevien tietojen vertailua.

4.3. Digitaaliset ratkaisut

Tietokantaan vastaanotetaan ja tallennetaan ajoneuvojen merkintöjä koskevia tietoja, jotka asetetaan suuren yleisön saataville, jotta mahdolliset ostajat voivat etsiä ja vertailla ajoneuvomalleja tietopohjaisten ostopäätösten tueksi. Tietokannan perustamisessa voitaisiin hyödyntää joitakin jo käytössä olevia EPREL-tietokannan toimintoja. Tekoälyä ei ole tarkoitus hyödyntää tällä hetkellä.

4.4. Yhteentoimivuusarviointi

Ei sovelleta

4.5. Toimenpiteet digitaalisen täytäntöönpanon tukemiseksi

Ehdotuksessa otetaan käyttöön useita joustomahdollisuuksia, jotta valmistajat voivat täyttää hiilidioksidipäästötavoitteet. Tämä ei aiheuta digitaalisia vaikutuksia eikä edellytä täytäntöönpanon parantamista digitaalisten välineiden avulla.

Komission on luotava ajoneuvojen merkintöjä koskeva tuotetietokanta hyödyntämällä sisäisiä tietoteknisiä valmiuksia tai tarvittaessa toimeksisaajia sekä käyttämällä mahdollisimman laajasti olemassa olevaa kokemusta, kuten EPREL-tietokannan kehittämisestä saatua kokemusta. Ehdotuksessa esitetään, että tietokanta on asetettava saataville viimeistään 12 kuukauden kuluttua asetuksen voimaantulosta, ja siihen olisi sisällyttävä testausvaihe, johon sidosryhmät (ajoneuvojen valmistajat) osallistuvat. Kun tietokanta on saatavilla, valmistajien odotetaan syöttävän tietokantaan tarvittavat tiedot. Ehdotuksessa säädetään myös mahdollisuudesta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa tarvittaessa täsmennetään tuotetietokannan toiminnalliset yksityiskohdat.