



A9-0313/2023

28.10.2023

*****I**

MIETINTÖ

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

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

Esittelijä: Bas Eickhout

Menettelyjen symbolit

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

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

Tarkistukset säädösesitykseen

Palstoina esitettävät parlamentin tarkistukset

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

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

Konsolidoituna tekstinä esitettävät parlamentin tarkistukset

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

SISÄLTÖ

	Sivu
LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI.5	
PERUSTELUT	59
LIITE: LUETTELO YHTEISÖISTÄ TAI HENKILÖISTÄ, JOILTA ESITTELIJÄ ON SAANUT TIETOJA	63
TEOLLISUUS-, TUTKIMUS- JA ENERGIAVALIOKUNNAN LAUSUNTO.....	64
LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO	100
ASIAN KÄSITTELY ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA.....	162
LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA	164

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

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

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2023)0088),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 192 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C9-0025/2023),
 - ottaa huomioon Italian edustajainhuoneen ja senaatin toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltamisesta tehdyn pöytäkirjan N:o 2 mukaisesti antaman perustellun lausunnon, jonka mukaan esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi ei ole toissijaisuusperiaatteen mukainen,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 12. heinäkuuta 2023 antaman lausunnon¹,
 - on kuullut alueiden komiteaa,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 59 ja 40 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan sekä teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan lausunnot,
 - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön (A9-0313/2023),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. hyväksyy tämän päätöslauselman liitteenä olevan parlamentin ja neuvoston yhteisen lausuman;
 3. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;
 4. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä

¹ Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

kansallisille parlamenteille.

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti

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

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

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

(2) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa kootaan yhteen kattava joukko toisiaan vahvistavia toimenpiteitä ja aloitteita, joilla pyritään saavuttamaan ilmastoneutraalius unionissa vuoteen 2050 mennessä, ja esitetään uusi kasvustrategia,

Tarkistus

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

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

Tarkistus

(2) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa kootaan yhteen kattava joukko toisiaan vahvistavia toimenpiteitä ja aloitteita, joilla pyritään saavuttamaan ilmastoneutraalius unionissa vuoteen 2050 mennessä, ja esitetään uusi kasvustrategia,

jonka tavoitteena on tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jolla on nykyaikainen, resurssitehokas ja kilpailukykyinen talous ja jossa kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Tavoitteena on myös suojella, hoitaa ja lisätä EU:n luonnonpääomaa sekä suojella kansalaisten terveyttä ja hyvinvointia ympäristöön liittyviltä riskeiltä ja ympäristövaikutuksilta. Tämä siirtymä vaikuttaa eri tavalla naisiin ja miehiin, ja sillä on erityinen vaikutus joihinkin heikommassa asemassa oleviin ryhmiin, kuten ikääntyneisiin, vammaisiin sekä rodulliseen tai etniseen vähemmistöön kuuluviin henkilöihin. Siksi on varmistettava, että siirtymä on oikeudenmukainen ja osallistava ja että ketään ei jätetä jälkeen.

jonka tavoitteena on tehdä unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jolla on nykyaikainen, resurssitehokas ja kilpailukykyinen talous ja jossa kasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Tavoitteena on myös suojella, hoitaa ja lisätä EU:n luonnonpääomaa sekä suojella kansalaisten terveyttä ja hyvinvointia ympäristöön liittyviltä riskeiltä ja ympäristövaikutuksilta. Tämä siirtymä vaikuttaa eri tavalla naisiin ja miehiin, ja sillä on erityinen vaikutus joihinkin heikommassa **ja haavoittuvassa** asemassa oleviin ryhmiin, kuten **pienituloisiin kotitalouksiin ja henkilöihin**, ikääntyneisiin, vammaisiin sekä rodulliseen tai etniseen vähemmistöön kuuluviin henkilöihin. Siksi on varmistettava, että siirtymä on oikeudenmukainen ja osallistava ja että ketään ei jätetä jälkeen.

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(3) Unioni sitoutui päivitettyssä kansallisesti määritellyssä panoksessaan, joka toimitettiin UNFCCC:n sihteeristölle 17 päivänä joulukuuta 2020, vähentämään kasvihuonekaasujen nettopäästöjä unionissa koko talouden laajuisesti vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä. **Neuvosto totesi 24 päivänä lokakuuta 2022 antamissaan päätelmissä¹ a olevansa valmis mahdollisimman pian 55-valmiuspaketin keskeisiä osia koskevien neuvottelujen päättymisen jälkeen saattamaan ajan tasalle, jos tarpeen, unionin ja sen jäsenvaltioiden kansallisesti määritellyt panokset Glasgow'n ilmastosopimuksen 29 kohdan mukaisesti.**

1^a Neuvoston päätelmät ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) osapuolten 27. konferenssin (COP27) valmistelutoimista, 24 päivä lokakuuta 2022.

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Unioni on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/1119¹¹ kirjannut lainsäädäntöön tavoitteen siitä, että koko talous saadaan ilmastoneutraaliksi vuoteen 2050 mennessä. Kyseisessä asetuksessa vahvistetaan myös unionin sisäinen sitoumus vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä.

Tarkistus

(4) Unioni on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/1119¹¹ kirjannut lainsäädäntöön tavoitteen siitä, että **unionin** koko talous saadaan ilmastoneutraaliksi **viimeistään** vuoteen 2050 mennessä, **ja pyrkimyksen siitä, että sen jälkeen saavutetaan negatiiviset päästöt**. Kyseisessä asetuksessa vahvistetaan myös unionin sisäinen sitoumus vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä. **Kyseisessä asetuksessa säädetään myös, että komissio ehdottaa tarvittaessa ilmastoja koskevaa unionin välitavoitetta vuodeksi 2040 viimeistään kuuden kuukauden kuluessa Pariisin sopimuksen mukaisesta ensimmäisestä maailmanlaajuisesta tilannekatsauksesta ja julkaisee samaan aikaan ennakoitun ohjeellisen unionin kasvihuonekaasubudjetin vuosiksi 2030–2050, joka määritellään kasvihuonekaasujen nettopäästöjen ohjeelliseksi kokonaisuudeksi, jonka odotetaan vapautuvan kyseisellä kaudella vaarantamatta Pariisin sopimuksen mukaisia unionin sitoumuksia, sekä kyseisen ohjeellisen budjetin perustana olevan menetelmän. Ilmastonmuutosta käsittelevä eurooppalainen tieteellinen**

neuvottelukunta julkaisi 15 päivänä kesäkuuta 2023 tieteellisiä neuvoja EU:n laajuisen vuoteen 2040 ulottuvan ilmastotavoitteen ja kasvihuonekaasubudjetin määrittämiseksi vuosiksi 2030–2050^{11 a}.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

^{11 a} Ilmastonmuutosta käsittelevä eurooppalainen tieteellinen neuvottelukunta (2023). ”Scientific advice for the determination of an EU-wide 2040 climate target and a greenhouse gas budget for 2030–2050”.

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(5) Kaikkien talouden alojen, myös tieliikenteen, odotetaan edistävän näiden päästövähennysten saavuttamista. ***Raskaat hyötyajoneuvot aiheuttavat tällä hetkellä yli neljänneksen tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä unionissa ja yli 6 prosenttia unionin kaikista kasvihuonekaasupäästöistä, mikä on enemmän kuin lento- tai meriliikenteen päästöt. EU:n kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian tavoitteena on vähentää liikennealan päästöjä 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä, mukaan lukien vaikeasti vähennettävissä olevat alat, kuten lento- ja meriliikenne. Tämä edellyttää lisävähennystavoitteita aloilla, jotka soveltuvat hiilestä***

irtautumiseen, kuten tieliikenne, ennen vuotta 2050. Siirtymässä olisi otettava huomioon tämän prosessin teolliset ja sosiaaliset haasteet, jotta voidaan varmistaa työllisyys ja esteetön liikkuminen kaikille.

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(8) Asetuksessa (EU) 2019/1242 raskaille hyötyajoneuvoille asetettuja vähennysvaatimuksia on tiukennettava energiatehokkuus etusijalle -periaatteen mukaisesti, jotta voidaan edistää kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämistä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi on määriteltävä selkeä etenemissuunnitelma lisävähennyksille vuoden 2030 jälkeen, jotta voidaan edistää vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista. ***Ilman kunnianhimoisia toimia tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tarvittaisiin suurempia päästövähennyksiä muilla aloilla, mukaan lukien alat, joiden saattaminen hiilivapaaksi on haastavampaa.***

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 8 a kappale (uusi)

Komission teksti

(8 a) Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien vaatimusten tiukentaminen ja tarvittavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto

Tarkistus

ovat keskeisessä asemassa vähennettäessä raskaiden hyötyajoneuvojen koko kannan päästöjä koko talouden kattavan ilmastonutraaliuden saavuttamiseksi viimeistään vuoteen 2050 mennessä asetuksen (EU) 2021/1119 mukaisesti, samoin kuin muut aloitteet, joilla pyritään nopeuttamaan liikennemuotosiirtymää maanteiltä rautateille ja lisäämään rautateiden tavaraliikennettä.

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(9 a) ***Akkukäyttöisillä sähköajoneuvoilla sekä polttokennoajoneuvoilla ja muilla***

vetykäyttöisillä ajoneuvoilla on hyvät mahdollisuudet saattaa tietyt raskaan liikenteen segmentit hiilivapaiksi, ja niiden kehittämistä olisi edistettävä ottaen samalla huomioon, että kaikilla teknologioilla on ympäristövaikutuksensa.

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(10) Tätä taustaa vasten uusille raskaille hyötyajoneuvoille olisi asetettava uudet tiukennetut hiilidioksidin päästövähennystavoitteet vuodesta 2030 alkaen. Kyseiset tavoitteet olisi asetettava tasolle, joka antaa vahvan signaalin, jotta voidaan nopeuttaa päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa unionin markkinoilla, edistää päästöttömiin teknologioihin liittyvää innovointia kustannustehokkaalla tavalla, **antaa tarvittavan signaalin lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönoton nopeuttamiselle kaikkialla unionissa, varmistaa, että unionin tuotannonalan pitkän aikavälin kilpailukyky säilyy maailmanmarkkinoilla, ja auttaa vähentämään kuljetusyritysten toimintakustannuksia samalla kun varmistetaan, että unioni saavuttaa ilmasto- ja ilman pilaantumista koskevat tavoitteensa.**

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(10 a) Euroopan ympäristökeskuksen tuoreimpien tietojen mukaan

97 prosenttia unionin kaupunkiväestöstä altistui vuonna 2021 pienhiukkaspitoisuuksille, jotka ylittävät Maailman terveysjärjestön asettaman terveysperusteisen ohjetason^{1 a}. Vuonna 2020 Euroopassa 275 000 ennen aikaista kuolemaa johtui suurista hiukkaspitoisuuksista ja 64 000 ennen aikaista kuolemaa altistumisesta korkeille typpidioksidipitoisuuksille^{1 b}. Nopeuttamalla päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa tiukennetut hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimukset auttavat myös vähentämään tieliikenteen aiheuttamaa ilman saastumista.

^{1 a} ”Europe’s air quality status 2023”, Euroopan ympäristökeskus (2023).

^{1 b} ”Health impacts of air pollution in Europe”, Euroopan ympäristökeskus (2023).

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 11 kappale – 1 kohta

Komission teksti

Päivitetyn uuden teollisuusstrategian¹⁴ mukaan on tarkoitus luoda vihreän ja digitaalisen siirtymän polkuja yhdessä teollisuuden, viranomaisten, työmarkkinaosapuolten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tässä yhteydessä liikkumisen ekosysteemille kehitetään siirtymäpolku, jolla tuetaan autoteollisuuden arvoketjun siirtymää. Siirtymäpolussa kiinnitetään erityistä huomiota autoteollisuuden toimitusketjun pieniin ja keskisuuriin yrityksiin ja työmarkkinaosapuolten kuulemiseen, myös jäsenvaltioiden toteuttamien kuulemisten kautta. Lisäksi sitä kehitetään Euroopan osaamisohjelman pohjalta, muun muassa

Tarkistus

Päivitetyn uuden teollisuusstrategian¹⁴ mukaan on tarkoitus luoda vihreän ja digitaalisen siirtymän polkuja yhdessä teollisuuden, viranomaisten, työmarkkinaosapuolten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tässä yhteydessä liikkumisen ekosysteemille kehitetään siirtymäpolku, jolla tuetaan autoteollisuuden arvoketjun siirtymää. Siirtymäpolussa kiinnitetään erityistä huomiota autoteollisuuden toimitusketjun pieniin ja keskisuuriin yrityksiin ja työmarkkinaosapuolten kuulemiseen, myös jäsenvaltioiden toteuttamien kuulemisten kautta. Lisäksi sitä kehitetään Euroopan osaamisohjelman pohjalta, muun muassa

osaamisopimuksen kaltaisilla aloitteilla, jotta yksityinen sektori ja muut sidosryhmät saadaan osallistumaan Euroopan työvoiman uudelleen- ja täydennyskoulutukseen vihreää ja digitaalista siirtymää silmällä pitäen. Siinä tukeudutaan myös osaamisen edistämismekanismiin Lahjakkuuksien hyödyntäminen EU:n alueille –aloitteen puitteissa. Siirtymäpolussa otetaan myös huomioon asianmukaiset Euroopan ja jäsenvaltioiden tason toimet ja kannustimet, joilla edistetään kohtuuhintaisten päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta. Näihin voisi sisältyä esimerkiksi jäsenvaltioiden mahdollisuus tukea mikroyrityksiä hankkimaan päästöttömiä kuorma-autoja ehdotetun sosiaalisen ilmastorahaston kautta.

osaamissopimuksen kaltaisilla aloitteilla, jotta yksityinen sektori ja muut sidosryhmät saadaan osallistumaan Euroopan työvoiman uudelleen- ja täydennyskoulutukseen vihreää ja digitaalista siirtymää silmällä pitäen. Siinä tukeudutaan myös osaamisen edistämismekanismiin Lahjakkuuksien hyödyntäminen EU:n alueille –aloitteen puitteissa. Siirtymäpolussa otetaan myös huomioon asianmukaiset Euroopan ja jäsenvaltioiden tason toimet ja kannustimet, joilla edistetään kohtuuhintaisten päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta. Näihin voisi sisältyä esimerkiksi jäsenvaltioiden mahdollisuus tukea mikroyrityksiä hankkimaan päästöttömiä kuorma-autoja ehdotetun sosiaalisen ilmastorahaston kautta. ***Olisi myös kiinnitettävä erityistä huomiota vaikutuksiin, joita tällä siirtymällä on pk-yrityksiin koko toimitusketjussa.***

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

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

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 14

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(12) *Hyötyajoneuvot ovat tavaroiden ja ihmisten liikkumisen kannalta olennaisia välineitä. Sellaiset tekijät kuten nollapäästöisten ajoneuvojen hinta, latausinfrastruktuurin saatavuus, tarve ylläpitää ja vauhdittaa innovointia sekä hiilen hinnoittelutoimenpiteiden vaikutus ovat ratkaisevan tärkeitä kunnianhimoisempien hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamiseksi. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) .../... (AFIR-asetus) vahvistetaan raskaille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden vähimmäiskattavuus. Useat jäsenvaltiot ovat jo ilmoittaneet menevänsä näitä vähimmäisvaatimuksia pidemmälle, ja useat eurooppalaiset kuorma-autojen valmistajat ovat perustaneet yhteisyrityksiä julkisten latausverkkojen asentamiseksi ja ylläpitämiseksi eri puolilla Eurooppaa. Tiukennetuilla hiilidioksidinormeilla olisi kannustettava lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ylläpitäjiä tekemään lisäinvestointeja. Jäsenvaltioille olisi annettava tarpeeksi tukea tässä yhteydessä etenkin EU:n rahoitusvälineistä ja niitä olisi kannustettava sisällyttämään tarkistettuihin kansallisiin toimintakehyksiinsä toimenpiteitä, joilla tuetaan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa varikoilla, logistiikkakeskuksissa ja varastoissa. Lataus- ja tankkausinfrastruktuuri on yhtä tärkeää ottaa käyttöön yksityisissä kohteissa, kuten yksityisillä varikoilla ja*

logistiikkakeskuksissa. Lisäksi olisi toteutettava lisätoimenpiteitä latausinfrastruktuurin lupaprosessin keston lyhentämiseksi. Kaikki nämä aloitteet edistävät tarvittavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönnottoa kaikkialla unionissa¹⁶.

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

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

Tarkistus 15

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(12 a) Komission olisi kuuden kuukauden kuluessa tämän asetuksen voimaantulopäivästä kutsuttava koolle nollapäätöisten raskaiden hyötyajoneuvojen foorumi, joka kokoaa yhteen julkisten latausasemien ylläpitäjiä, sähkön siirtoverkonhaltijoita, kaukoliikenteen harjoittajia, kaupunkilogistisia toimijoita, julkisen liikenteen harjoittajia, kansalaisyhteiskuntaa, ajatushautomoita, jäsenvaltioita ja valmistajia, jotta voidaan tehdä yhteistyötä lataus- ja tankkausinfrastruktuurin tehokkaan ja kustannustehokkaan käyttöönoton aikaansaamiseksi ja raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden nostamiseksi. Foorumin työtä olisi hyödynnettävä erityisesti valmisteltaessa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (AFIR-asetus) (EU) .../... 22 artiklan

2 kohdassa tarkoitettua ensimmäistä uudelleentarkastelua, jotta varmistetaan, että kyseisessä asetuksessa asetetut tavoitteet ovat yhdenmukaisia tämän asetuksen tavoitteiden kanssa.

Tarkistus 16

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 a) Pääsy koulutukseen ja uudelleen koulutukseen on useilla aloilla, myös raskaiden hyötyajoneuvojen alalla, jolla on tehtävä perustavanlaatuisia muutoksia, ratkaisevan tärkeää sosiaalisesti oikeudenmukaisen siirtymän kannalta. Raskaita hyötyajoneuvoja valmistavan teollisuuden on varmistettava, että työntekijöillä on uudelleen koulutusmahdollisuuksia ja että heitä kannustetaan hyödyntämään niitä ilman heille itselleen aiheutuvia kustannuksia. Oikeudenmukaisen ja tehokkaan siirtymän varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää kartoittaa ja analysoida ennakoituja muutoksia raskaita hyötyajoneuvoja valmistavan teollisuuden työmarkkinoilla.

Tarkistus 17

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(15) Kuorma-autokannan heterogeenisen rakenteen vuoksi *ei ole täysin mahdollista ennustaa, onko teknologian kehitys riittävän nopeaa varmistamaan, että pakokaasupäästöt poistava teknologia on toteuttamiskelpoinen vaihtoehto kaikkien kapea-alaisten käyttötarkoitusten osalta.*

(15) Kuorma-autokannan heterogeenisen rakenteen vuoksi *olisi lyhyellä aikavälillä annettava jonkin verran liikkumavaraa erityisten kapea-alaisten käyttötarkoitusten huomioon ottamiseksi.* Tällaisia käyttötarkoituksia voivat olla esimerkiksi *ajoneuvojen* käyttö kriittisissä

Tällaisia käyttötarkoituksia voivat olla esimerkiksi **kaukoliikenteen raskaiden hyötyajoneuvojen käyttö tietyillä maantieteellisillä alueilla ja tietyissä sääolosuhteissa tai linja-autojen ja kuorma-autojen** käyttö kriittisissä turvallisuustarkoituksissa, joissa ei voida käyttää päästöttömiä pakokaasuteknologioita. Kyseisten ajoneuvojen olisi muodostettava vain rajallinen osuus koko raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannasta. **Tämän vuoksi vuoden 2040 tavoitteeseen olisi jätettävä jonkin verran liikkumavaraa tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi.**

Tarkistus 18

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(15 a) Raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arvioimiseksi unionin tasolla komission olisi arvioitava mahdollisuutta kehittää unionin yhteinen menetelmä, jonka avulla arvioidaan unionin markkinoille saatettujen raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisia hiilidioksidipäästöjä ja ilmoitetaan niitä koskevat tiedot johdonmukaisesti.

Tarkistus 19

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(16) Hankintaviranomaisten tai yksiköiden olisi liitteessä I olevassa 4.2 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen

(16) Jotta voidaan varmistaa kestävä ja häiriönsietokykyiset toimitusketjut ja vähentää nykyisiä strategisia

hankintaa tai käyttöä koskevia sopimuksia tehdessään otettava huomioon toimitusten häiriönsietokyky, myös tarkastelemalla ohjeita kolmansien maiden tarjoajien ja tavaroiden osallistumisesta EU:n julkisten hankintojen markkinoille (C(2019) 5494 final).

tuontiriippuvuuksia tietyissä teknologioissa ja tuotteissa, joita tarvitaan nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen, erityisesti kaupunkiliikenteen linja-autojen, nopeutettuun käyttöönnottoon, ja estää uusien muodostaminen,
hankintaviranomaisten tai -yksiköiden olisi liitteessä I olevassa 4.2 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaa tai käyttöä koskevia sopimuksia tehdessään otettava huomioon toimitusten ***kestävyys ja*** häiriönsietokyky, myös tarkastelemalla ohjeita kolmansien maiden tarjoajien ja tavaroiden osallistumisesta EU:n julkisten hankintojen markkinoille (C(2019) 5494 final). ***Julkisissa hankintamenettelyissä käytettävät tarjouksen kestävyyttä ja häiriönsietokykyä edistävän panoksen painotusperusteet eivät rajoita hankintaviranomaisten ja -yksiköiden mahdollisuutta asettaa korkeampi kynnys ympäristökestävyyttä tai innovointia koskeville perusteille Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/23/EU 41 artiklan 3 kohdan ja johdanto-osan 64 kappaleen, direktiivin 2014/24/EU 67 artiklan 5 kohdan ja direktiivin 2014/25/EU 82 artiklan 5 kohdan mukaisesti.***

Tarkistus 20

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

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

(EU) 2019/1242 vaikuttavuuden. Sen vuoksi **nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi olisi lakkautettava** vuodesta 2030 alkaen.

(EU) 2019/1242 vaikuttavuuden. **Kun lisäksi otetaan huomioon päästöttömien ajoneuvojen korkea teknologisen valmiuden taso, ei ole pakottavia syitä jatkaa lisäkannustimien tarjoamista vähäpäästöisille ajoneuvoille.** Sen vuoksi **kannustinmekanismia olisi lakettava soveltamasta vähäpäästöisiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin vuodesta 2025 alkaen, sen olisi oltava yhdenmukainen nykyisen markkinakehityksen kanssa ja se olisi poistettava kokonaan** vuodesta 2030 alkaen.

Tarkistus 21

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 21 kappale – 4 kohta

Komission teksti

Tiettyjen tyyppihyväksytyjen ajoneuvoryhmien hiilidioksidipäästöjä ei toistaiseksi määritellä teknisistä syistä, joten kyseisten ajoneuvojen ei tarvitse täyttää tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksiditavoitteita. Tällaisia ajoneuvoja ovat esimerkiksi erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, kuten ajoneuvonosturit, hydraulisten monikäyttölaitteiden kuljetusajoneuvot ja erikoiskuljetusajoneuvot, maastoajoneuvot, kuten tietyt kaivos-, metsä- ja maatalouskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, sekä muut ajoneuvot, joissa on standardista poikkeava akselikonfiguraatio, kuten ajoneuvot, joissa on enemmän kuin neljä akselia tai enemmän kuin kaksi vetävää akselia, enimmäismassaltaan alle 7,5 tonnin pienet linja-autot **ja enimmäismassaltaan alle 5 tonnin pienet kuorma-autot.**

Tarkistus 22

Tarkistus

Tiettyjen tyyppihyväksytyjen ajoneuvoryhmien hiilidioksidipäästöjä ei toistaiseksi määritellä teknisistä syistä, joten kyseisten ajoneuvojen ei tarvitse täyttää tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksiditavoitteita. Tällaisia ajoneuvoja ovat esimerkiksi erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, kuten ajoneuvonosturit, hydraulisten monikäyttölaitteiden kuljetusajoneuvot ja erikoiskuljetusajoneuvot, maastoajoneuvot, kuten tietyt kaivos-, metsä- ja maatalouskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, sekä muut ajoneuvot, joissa on standardista poikkeava akselikonfiguraatio, kuten ajoneuvot, joissa on enemmän kuin neljä akselia tai enemmän kuin kaksi vetävää akselia **ja** enimmäismassaltaan alle 7,5 tonnin pienet linja-autot.

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 21 kappale – 5 kohta**

Komission teksti

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

Tarkistus

Poistetaan.

Tarkistus 23

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 25 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(25 a) Työajoneuvojen, kuten jäteautojen, kippiautojen tai betonisekoittimien, hiilidioksidipäästöt on jo sertifioitu VECTO-järjestelmässä, ajoneuvojen valmistajat ja jäsenvaltiot valvovat niitä ja raportoivat niistä, ja Euroopassa on jo kaupallisesti saatavilla useita nollapäästöisiä työajoneuvoja. Työajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat noin 5 prosenttia raskaiden hyötyajoneuvojen päästöistä, ja työajoneuvojen osuus myynnistä on noin 10 prosenttia. Koska työajoneuvoja käytetään pääasiassa kaupungeissa, ne vaikuttavat merkittävästi myös kaupunkien ilmanlaatuun. Suurimmalla osalla näistä ajoneuvoista ajokilometrien määrä ei nouse suureksi, reitit ovat ennustettavia ja ajoneuvot säilytetään öisin varikolla, mikä helpottaa nollapäästöisten ajoneuvojen käyttöä liikenteenharjoittajien kannalta. Hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteita olisi sen vuoksi sovellettava myös näihin ajoneuvoihin.

Tarkistus 24

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 25 b kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(25 b) Ajoneuvosegmentin teknisen valmiuden ja kaupunkien ilmanlaadun parantamisen tarpeen vuoksi myös pienten kuorma-autojen, joiden enimmäismassa on alle 5 tonnia, olisi täytettävä tässä asetuksessa asetetut hiilidioksiditavoitteet. Koska näiden ajoneuvojen alaryhmien ollessa kyseessä hiilidioksidipäästöjä ei voida vielä teknisistä syistä määrittää asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti, niiden tyyppihyväksynnässä asetuksen (EU) 715/2007 nojalla määritettyjä hiilidioksidipäästöjä olisi hyödynnettävä laskettaessa valmistajien keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä. Vaikka nämä ajoneuvojen alaryhmät eivät kuulu ajoneuvojen valmistajien seuranta- ja raportointivelvoitteiden piiriin, jäsenvaltiot ilmoittavat niiden uusista rekisteröinneistä. Näiden ajoneuvojen ajokilometrien ja hyötykuormakertoimen määrittämiseksi ne olisi luokiteltava liitteessä I olevan 1.4 kohdan mukaisiin alaryhmiin.

Tarkistus 25

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 25 c kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(25 c) Hiilidioksidipäästöjä vähentävällä teknologialla varustettujen perävaunujen kehittämisen helpottamiseksi ja laajan käytön mahdollistamiseksi on välttämätöntä päivittää ja laajentaa pikaisesti tällaisten teknologioiden, erityisesti sähkökäyttöisten perävaunujen, hyväksyntäkehystä mukauttamalla moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin

*tarkoitettujen järjestelmien,
komponenttien ja erillisten teknisten
yksiköiden hyväksynnästä ja
markkinavalvonnasta annettua asetusta
(EU) 2018/858.*

Tarkistus 26

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 26 kappale

Komission teksti

(26) Käyttöön olisi otettava pakollinen vaatimus uusien päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen vähimmäisosuudesta kyseisen alasektorin teknisen kypsyyden ja kaupunkien ilmanlaadun parantamistarpeen vuoksi.

Tarkistus

(26) *Vuonna 2021 päästöttömien linja-autojen osuus kyseisen segmentin kokonaisymyynnistä unionissa oli 23 prosenttia, ja jotkin jäsenvaltiot, kuten Alankomaat ja Bulgaria, saavuttivat jo lähes 100 prosentin osuuden.* Käyttöön olisi otettava pakollinen vaatimus uusien päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen vähimmäisosuudesta kyseisen alasektorin teknisen kypsyyden ja kaupunkien ilmanlaadun parantamistarpeen vuoksi.

Tarkistus 27

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 27 kappale

Komission teksti

(27) *Päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen vähimmäisosuusvaatimuksen olisi vastattava kohtuuhintaisen julkisen liikenteen yhteiskunnallista tarvetta, myös maaseudulla.* Tällaisesta vähimmäisosuusvaatimuksesta aiheutuva päästöttömien kaupunkilinja-autojen tarjonnan lisääntyminen vaikuttaisi myönteisesti päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen hankintakustannuksiin sekä ostohinnan että omistamisen kokonaiskustannusten osalta,

Tarkistus

(27) Tällaisesta vähimmäisosuusvaatimuksesta aiheutuva päästöttömien kaupunkilinja-autojen tarjonnan lisääntyminen vaikuttaisi myönteisesti päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen hankintakustannuksiin sekä ostohinnan että omistamisen kokonaiskustannusten osalta, mikä heijastaa niiden käytöstä saatavia fossiilisten polttoaineiden säästöjä. Clean Bus Platform -aloitteeseen perustuvat kaupunkiliikenteen linja-autojen yhteishankinnat voivat alentaa tällaisten

mikä heijastaa niiden käytöstä saatavia fossiilisten polttoaineiden säästöjä. Clean Bus Platform -aloitteeseen perustuvat kaupunkiliikenteen linja-autojen yhteishankinnat voivat alentaa tällaisten linja-autojen hankintakustannuksia entisestään. Jäsenvaltiot voisivat tukea heikossa asemassa olevia kansalaisia ehdotetun sosiaalisen ilmastorahaston avulla tarjoamalla heille julkisen liikenteen matkalippuja tai kausilippuja alennetuilla hinnoilla tai ilmaiseksi. Lisäksi alueliikenteen ja kaukoliikenteen linja-autoihin, myös maaseutuliikenteessä, sovelletaan edelleen raskaita hyötyajoneuvoja koskevia tavoitteita. Sosiaalisen ilmastorahaston tuella voitaisiin vastata maaseutualueiden erityistarpeisiin ja ehkäistä liikenneköyhyyttä²¹ varmistamalla kohtuuhintaisen julkisen liikenteen saatavuus.

²¹ Sosiaalista ilmastorahastoa koskevan asetuksen 2 artiklan 2 a kohdan määritelmän mukaisesti.

linja-autojen hankintakustannuksia entisestään. Jäsenvaltiot voisivat tukea heikossa asemassa olevia kansalaisia ehdotetun sosiaalisen ilmastorahaston avulla tarjoamalla heille julkisen liikenteen matkalippuja tai kausilippuja alennetuilla hinnoilla tai ilmaiseksi. Lisäksi alueliikenteen ja kaukoliikenteen linja-autoihin, myös maaseutuliikenteessä, sovelletaan edelleen raskaita hyötyajoneuvoja koskevia tavoitteita. Sosiaalisen ilmastorahaston tuella voitaisiin vastata maaseutualueiden erityistarpeisiin ja ehkäistä liikenneköyhyyttä^{21 a} varmistamalla kohtuuhintaisen julkisen liikenteen saatavuus. ***Komission olisi myös harkittava puhtaita ajoneuvoja koskevan direktiivin^{21 a} muuttamista yhdenmukaiseksi tämän asetuksen tavoitteiden kanssa.***

²¹ Sosiaalista ilmastorahastoa koskevan asetuksen 2 artiklan 2 a kohdan määritelmän mukaisesti.

^{21 a} ***Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1161, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta (EUVL L 188, 12.7.2019, s. 116).***

Tarkistus 28

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 27 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(27 a) Kaupunkialueet, joille on jo osoitettu tai jotka ovat käyttäneet merkittäviä investointeja infrastruktuurin muuttamiseen biometaanin käytön

mahdollistamiseksi kaupunkiliikenteen linja-autoissa pitkän ajan kuluessa, voivat hakea komissiolta väliaikaista poikkeusta kaupunkiliikenteen linja-autoille asetetusta tavoitteesta. Tällaisten poikkeusten olisi päätyttävä vuoteen 2035 mennessä.

Tarkistus 29

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 27 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(27 b) Yksinomaan luokkaan II rekisteröidyt matala-askelmaiset linja-autot on suunniteltu kaupunkien väliseen liikennöintiin ja ne ovat selkeästi tunnistettavissa. Koska niiden käyttöprofiili perustuu kaupunkien väliseen liikenteeseen, niihin ei pitäisi soveltaa kaupunkiliikenteen linja-autoja koskevaa päästöttömyysvelvoitetta. Luokan II matala-askelmaisia ajoneuvoja olisi sen sijaan kohdeltava samoin kuin korkealattiaisia kaupunkien välisen liikenteen linja-autoja ja kaukoliikenteen linja-autoja.

Tarkistus 30

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 31

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 30 kappale

Komission teksti

(30) Jotta voidaan vahvistaa uusien päästöttömien teknologioiden kehittämistä erikoistuneissa pienissä ja keskisuurissa yrityksissä, päästöttömiä ajoneuvoja olisi voitava siirtää myös muiden kuin sidossuhteessa olevien yhteisöjen välillä.

Tarkistus

(30) Jotta voidaan vahvistaa uusien päästöttömien teknologioiden kehittämistä erikoistuneissa pienissä ja keskisuurissa yrityksissä, päästöttömiä ajoneuvoja olisi voitava siirtää myös muiden kuin sidossuhteessa olevien yhteisöjen välillä **ja olisi voitava siirtää myös sellaisia olemassa olevia ajoneuvoja, jotka on jälkiasennuksella muunnettu nollapäästöisiksi ajoneuvoiksi. Olemassa olevien ajoneuvojen muuntaminen tarjoaa hyvän mahdollisuuden nopeuttaa siirtymää kohti päästötöntä liikkumista kustannus- ja resurssitehokkaalla tavalla.**

Tarkistus 32

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 32 kappale

Komission teksti

(32) Nykyistä monivuotisten päästöhyvitysten ja päästövelkojen järjestelmää olisi jatkettava vuoteen 2039, koska vähennystavoitteet tiukentuvat vuoden 2030 jälkeen vuoteen 2040 saakka ja edellyttävät kyseisenä aikana valmistajilta tulevaisuuteen tähtäävää teknistä kehitystä.

Tarkistus

(32) Nykyistä monivuotisten päästöhyvitysten ja päästövelkojen järjestelmää olisi jatkettava vuoteen 2039, koska vähennystavoitteet tiukentuvat vuoden 2030 jälkeen vuoteen 2040 saakka ja edellyttävät kyseisenä aikana valmistajilta tulevaisuuteen tähtäävää teknistä kehitystä. **Valmistajien olisi kuitenkin katettava kaikki jäljellä olevat päästövelat vuosina 2029, 2034 ja 2039, ja päästöhyvitysten, joita ei käytetä viiden vuoden kuluessa niiden hankkimisesta, olisi rauettava automaattisesti, jotta vältetään lukkiutuminen alhaiseen tavoitetasoon.**

Tarkistus 33

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 38 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(38 a) Nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönotto markkinoilla riippuu useista tekijöistä, kuten lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönoton edistymisestä ja näkökohdista, joilla helpotetaan taloudellisesti kannattavaa ja sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymää päästöttömään tieliikenteeseen, sekä muista sääntelytoimenpiteistä, joilla kannustetaan kyseisten ajoneuvojen päivittämiseen. Näitä seikkoja olisi arvioitava huolellisesti osana uudelleentarkastelua. Edistääkseen energiatehokkaiden ajoneuvojen käyttöönottoa komission olisi osana uudelleentarkastelua tutkittava, mitä vaikutuksia energiatehokkuuden vähimmäisalarajojen asettamisella olisi unionin markkinoille saatettujen uusien nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen kannalta.

Tarkistus 34

**Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta**
Asetus (EU) 2019/1242
1 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusille raskaille hyötyajoneuvoille hiilidioksidipäästövaatimukset, joilla edistetään asetuksessa (EU) 2018/842²³ **vahvistetun unionin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteen** ja Pariisin sopimuksen²⁴ tavoitteiden saavuttamista sekä varmistetaan sisämarkkinoiden

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusille raskaille hyötyajoneuvoille hiilidioksidipäästövaatimukset, joilla edistetään **unionin ilmastoneutraaliustavoitteen ja sen asetuksessa (EU) 2021/1119^{23 a} vahvistettujen ilmastoa koskevien välitavoitteiden, jäsenvaltioiden asetuksessa (EU) 2018/842²³ vahvistettujen tavoitteiden** ja Pariisin

moitteeton toiminta.

sopimuksen²⁴ tavoitteiden saavuttamista sekä varmistetaan sisämarkkinoiden moitteeton toiminta.

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (EUVL L 16, 19.6.2018, s. 26).

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (EUVL L 16, 19.6.2018, s. 26).

^{23 a} ***Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puiteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).***

²⁴ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4.

²⁴ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4.

Tarkistus 35

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c a alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2019/1242

3 artikla – 1 kohta – 8 alakohta

Nykyinen teksti

8) 'ajoneuvojen alaryhmällä' liitteessä I olevassa 1 kohdassa määriteltyä ajoneuvojoukkoa, jolla on kyseisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen kannalta merkitykselliset yhteiset ja erityiset tekniset ominaispiirteet;

Tarkistus

c a) korvataan 8 alakohta seuraavasti:

”8) 'ajoneuvojen alaryhmällä' liitteessä I olevassa 1 kohdassa määriteltyä ajoneuvojoukkoa, jolla on kyseisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen kannalta merkitykselliset yhteiset ja erityiset tekniset ominaispiirteet, ***ottaen huomioon sellaisten pienten ja keskisuurten kuorma-autojen osoittaminen, joiden enimmäismassa on alle 7,4 tonnia, kuten liitteessä I olevassa***

taulukossa 1.1.1a on esitetty;”

(32019R1242)

Tarkistus 36

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – e alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Komission teksti

e) ***kumotaan*** 10 alakohta;

Tarkistus

e) ***korvataan*** 10 alakohta ***seuraavasti:***
”10) ’valmistajalla’ henkilöä tai elintä, jolle tietyinä ajanjaksona rekisteröidyt ajoneuvot on osoitettu 7 a artiklan mukaisesti;”

Tarkistus 37

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – g alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – a alakohta

Komission teksti

a) raskas hyötyajoneuvo, jonka asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan mukaisesti ***määritetyt hiilidioksidipäästöt*** ovat ***enintään 5 g/(t km) tai 5 g/(p km)***;

Tarkistus

a) ***31 päivään joulukuuta 2034 asti*** raskas hyötyajoneuvo, ***jossa ei ole sisäistä polttomoottoria tai jossa on sisäinen polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 3 gCO₂/(t km) tai 1 gCO₂/(p km) määritettynä*** asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan mukaisesti; ***1 päivästä tammikuuta 2035 alkaen raskas hyötyajoneuvo, jossa ei ole sisäistä polttomoottoria tai jossa on sisäinen polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 1 gCO₂/(t km) tai 1 gCO₂/(p km) määritettynä*** asetuksen (EU) 2017/2400 9 artiklan mukaisesti;

Tarkistus 38

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – g alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – b alakohta

Komission teksti

b) raskas moottoriajoneuvo, *joka täyttää tämän* asetuksen *liitteessä I olevan 1.1.4 kohdan edellytykset*, jos hiilidioksidipäästöjä ei ole määritetty asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti;

Tarkistus

b) **31 päivään joulukuuta 2034 asti** raskas moottoriajoneuvo, *jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 3 gCO₂/kWh tai 3 gCO₂/km määritettynä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 tai 715/2007 mukaisesti, jos hiilidioksidipäästöjä ei ole määritetty asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti; 1 päivästä tammikuuta 2035 alkaen raskas moottoriajoneuvo, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 1 gCO₂/kWh tai 1 gCO₂/km määritettynä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 tai 715/2007 mukaisesti, jos hiilidioksidipäästöjä ei ole määritetty asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti;*

Tarkistus 39

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – g alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – b a alakohta (uusi)

Komission teksti

b) raskas moottoriajoneuvo, *joka täyttää tämän* asetuksen *liitteessä I olevan 1.1.4 kohdan edellytykset*, jos hiilidioksidipäästöjä ei ole määritetty asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti;

Tarkistus

b a) 31 päivään joulukuuta 2034 asti N2-luokan raskas moottoriajoneuvo, *jonka enimmäismassa on alle 7,4 tonnia ja jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 3 g CO₂/(t.km) määritettynä asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, jos hiilidioksidipäästöjä ei ole määritetty asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti; 1 päivästä tammikuuta 2035 alkaen N2-luokan raskas moottoriajoneuvo, jonka enimmäismassa on alle 7,4 tonnia ja jossa*

ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 1 g CO₂/(t.km) määritettynä asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti, jos hiilidioksidipäästöjä ei ole määritetty asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti;

Tarkistus 40

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – i alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 artikla – 1 kohta – 23 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

23 a) ’erittäin raskaassa yhdistelmässä olevalla kuorma-autolla (EHC)’ N3-luokan ajoneuvoa, joka soveltuu käytettäväksi ajoneuvoyhdistelmässä ja joka täyttää kaikki seuraavat suunnittelu- ja rakennevaatimukset:

- a) varustettu kytkentälaitteella*
- b) vähintään kolme akselia*
- c) moottorin nimellisteho vähintään 400 kW*
- d) suunniteltu siten, että yhdistelmän suurin teknisesti sallittu massa on yli 60 tonnia;*

Tarkistus 41

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 a artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Tarkistus

1. Unionin uusien raskaiden hyötyajoneuvojen, muiden kuin erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen, maastoajoneuvojen ja erikoiskäyttöön tarkoitettujen maastoajoneuvojen ajoneuvokannan [*sekä työajoneuvojen*]

1. Unionin uusien raskaiden hyötyajoneuvojen, muiden kuin erikoiskäyttöön tarkoitettujen ajoneuvojen, maastoajoneuvojen ja erikoiskäyttöön tarkoitettujen maastoajoneuvojen ajoneuvokannan keskimääräisiä

keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä vähennetään vuoden 2019 raportointikauden keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin verrattuna seuraavilla prosenttimäärillä:

hiilidioksidipäästöjä vähennetään vuoden 2019 raportointikauden keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin verrattuna seuraavilla prosenttimäärillä:

Tarkistus 42

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 a artikla – 1 kohta – c alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

c) kaikkien ajoneuvojen alaryhmien osalta **70** prosentilla vuosien 2035–2039 raportointikausilla,

Tarkistus 43

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 a artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Ajoneuvojen alaryhmien on osallistuttava näihin hiilidioksidipäästötavoitteisiin liitteessä I olevan 4.3 kohdan mukaisesti.

Tarkistus

2. Ajoneuvojen alaryhmien on osallistuttava näihin hiilidioksidipäästötavoitteisiin liitteessä I olevan 4.3 kohdan mukaisesti **ottaen huomioon sertifioiduttomien ajoneuvojen osoittaminen liitteessä I olevan taulukon 1.1.1 a mukaisesti.**

Tarkistus 44

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 a artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a artikla

3 a. *Litteessä I olevan 1.1.1 a kohdan mukaisesti raskaat hyötyajoneuvot, joita ei ole luokiteltu liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa mainittuihin alaryhmiin, on otettava huomioon arvioitaessa, noudattavatko valmistajat 1 kohdassa asetettuja vähennystavoitteita koskevia säännöksiä.*

Tarkistus 45

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

Komission teksti

Tarkistus

3 a a artikla

Lisätoimenpiteet nollapäästöisiin ajoneuvoihin siirtymisen tukemiseksi unionin markkinoilla

Komissio antaa ... päivään ...kuuta ... [6 kuukautta tämän asetuksen voimaantulopäivästä] mennessä 17 artiklan mukaisesti delegoidun säädöksen, jolla yhdenmukaistetaan tässä asetuksessa määritellyllä tavalla nollapäästöisiksi ajoneuvoiksi muunnettujen polttomoottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntäsäännöt sarjahyväksynnän mahdollistamiseksi. Komissio myös arvioi sellaisen säännön käyttöönottoa, jolla lasketaan tämän asetuksen soveltamisen yhteydessä nollapäästöisiksi muunnettujen polttomoottoriajoneuvojen hiilidioksidiekvivalentit.

Tarkistus 46

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

Komission teksti

Tarkistus

3 a b artikla

Lisätoimenpiteet nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen kysynnän tukemiseksi unionin markkinoilla

Komissio esittää viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2024 Euroopan parlamentille ja neuvostolle lainsäädäntöehdotuksen nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen osuuden lisäämiseksi suuren ajoneuvokannan liikenteenharjoittajien omistamista tai vuokraamista ajoneuvoista. Ehdotukseen on sisällytettävä sitovia päästöttömyysvelvoitteita suuren ajoneuvokannan liikenteenharjoittajille ottaen samalla huomioon alueelliset erot sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttönoton taso.

Tarkistus 47

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
3 b artikla – 2 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat ***päättää*** jättää tämän artiklan mukaisen velvoitteen ulkopuolelle rajallisen osuuden kullakin raportointikaudella rekisteröidyistä ***kaupunkiliikenteen linja-autoista, jos ne vahvistavat, että nollapäästöiset ajoneuvot eivät sovellu yhtä hyvin ajoneuvojen käyttötarkoitukseen ja siksi on yleisen edun mukaista rekisteröidä kyseiseen käyttötarkoitukseen muu kuin nollapäästöinen ajoneuvo alueellisista maantieteellisistä erityispiirteistä tai***

Jäsenvaltiot voivat ***esittää komissiolle pyynnön*** jättää tämän artiklan mukaisen velvoitteen ulkopuolelle rajallisen osuuden ***liitteessä I olevassa 4.2 kohdassa tarkoitetuista*** kullakin raportointikaudella rekisteröidyistä ***ajoneuvoista, jos tämä on perusteltua paikallisviranomaisten biometaanin tankkausinfrastruktuuriin tekemien merkittävien investointien vuoksi, jotka on tehty tai joista on päätetty ennen tämän asetuksen voimaantulopäivää, jotta voidaan***

sääolosuhteista johtuvan sosioekonomisen kustannus-hyötysuhteen vuoksi.

saavuttaa direktiivin (EU) 2019/1161 mukainen jäsenvaltion tavoite. Tällaisen poikkeuksen saamiseksi ajoneuvoissa on käytettävä polttoaineena biometaania, joka on tuotettu hyvämaineisesta jätteenkäsittelyprosessista, kuten lannan tai yhdyskuntajäte- ja yhdyskuntajätevesien käsittelystä, mikä on taattava alkuperätodistuksilla. Komissio myöntää kyseisen poikkeuksen, jos se katsoo, että tässä kohdassa ja toisessa alakohdassa tarkoitettussa delegoidussa säädöksessä säädetyt edellytykset täyttyvät. Tämä poikkeus on voimassa 1 päivään tammikuuta 2035 asti.

Tarkistus 48

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
3 b artikla – 2 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa määritetään niiden ajoneuvojen enimmäisosa, jotka jäsenvaltio voi jättää tavoitteen ulkopuolelle sekä *alueellisista maantieteellisistä erityispiirteistä ja sääolosuhteista johtuva sosioekonominen kustannus-hyötysuhde, joka oikeuttaa edellisessä kohdassa tarkoitettun velvoitteen ulkopuolelle jättämisen.*

Tarkistus

Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa määritetään niiden ajoneuvojen enimmäisosa, jotka jäsenvaltio voi jättää tavoitteen ulkopuolelle, sekä *jäsenvaltiolta edellytettujen tietojen tyyppi, jotta edellisessä kohdassa tarkoitettu velvoitteen ulkopuolelle jättäminen voidaan tehdä.*

Tarkistus 49

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

Komission teksti

Julkiset hankintamenettelyt

Tarkistus

Kaupunkiliikenteen linja-autojen

Tarkistus 50

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 c artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Hankintaviranomaisten tai -yksiköiden on **tehtävä** 3 b artiklassa tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaa tai **käyttöä koskevat julkiset hankintasopimukset kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen perusteella ottaen huomioon paras hinta-laatusuhde** ja tarjouksen **vaikutus** toimitusvarmuuteen asiaankuuluvan kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

Tarkistus

1. Hankintaviranomaisten tai -yksiköiden on 3 b artiklassa tarkoitettujen ajoneuvojen **tai niihin liittyvän latausinfrastruktuurin** hankintaa, **leasingvuokrausta, vuokrausta** tai **osamaksuhankintaa tehdessään otettava huomioon kyseisten ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutukset niiden elinkaaren aikana sekä niihin ajoneuvoihin ja niiden varaosiin liittyvä toimitusvarmuus. Niiden on tässä yhteydessä otettava myös huomioon** tarjouksen **kestävyyttä ja vaikutusta** toimitusvarmuuteen **koskevat kriteerit** asiaankuuluvan kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

Tarkistus 51

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 c artikla – 2 kohta – c alakohta

Komission teksti

c) tarjouskilpailun kohteena olevien laitteiden toiminnan kannalta olennaisten varaosien saatavuus;

Tarkistus

c) tarjouskilpailun kohteena olevien laitteiden toiminnan kannalta olennaisten varaosien **nykyinen ja arvioitu tuleva** saatavuus;

Tarkistus 52

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
3 c artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

**2 a. Tarjouksen vaikutusta
kestävyyteen on arvioitava muun muassa
seuraavien seikkojen perusteella:**

- a) ympäristökestävyys, joka ylittää
sovellettavassa lainsäädännössä säädetyt
vähimmäisvaatimukset erityisesti akkujen
kierrätyksen ja hankinnan osalta;**
- b) ajoneuvojen energiatehokkuus;**
- c) mahdollisuudet vähentää
luonnonvarojen ja materiaalien käyttöä
esimerkiksi jälkiasentamalla olemassa
oleviin ajoneuvoihin nollapäästöisiä
voimalaitteita.**

Tarkistus 53

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

Komission teksti

Tarkistus

3. Edellä olevan 3 b artiklan mukaisesti tarjouksen vaikutukselle toimitusvarmuuteen on annettava 15–40 prosentin painotus ratkaisuperusteista.”;

3. Edellä olevan 3 b artiklan mukaisesti tarjouksen vaikutukselle **kestävyyteen on annettava 15–35 prosentin painotus ratkaisuperusteista ja tarjouksen vaikutukselle toimitusvarmuuteen on myös annettava 15–40 prosentin painotus ratkaisuperusteista. Tämä ei rajoita direktiivin 2014/23/EU 41 artiklan 3 kohdan, direktiivin 2014/24/EU 67 artiklan 5 kohdan tai direktiivin 2014/25/EU 82 artiklan 5 kohdan soveltamista, jotta näille perusteille annettaisiin suurempi painoarvo.**

Tarkistus 54

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

Komission teksti

Tarkistus

3 a. *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 mukaisesti määritetty kolmansista maista peräisin olevien tuotteiden tai tarjousten osuus saa olla enintään 50 prosenttia tarjouksen arvosta.*

Tarkistus 55

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

Komission teksti

Tarkistus

4 a) *lisätään artikla seuraavasti:*

”3 d artikla

Nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen foorumi

Komission kutsuu ... päivään ...kuuta ... [kuusi kuukautta tämän asetuksen voimaantulopäivästä] mennessä ja sen jälkeen joka vuosi koolle nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen foorumin, joka koostuu julkisten latausasemien ylläpitäjien, sähkön siirtoverkonhaltijoiden, kaukoliikenteen harjoittajien, kaupunkilogististen toimijoiden, julkisen liikenteen harjoittajien, kansalaisyhteiskunnan järjestöjen ja riippumattomien ajatushautomoiden, jäsenvaltioiden ja valmistajien edustajista, jotta voidaan tehdä yhteistyötä lataus- ja tankkausinfrastruktuurin tehokkaan ja kustannustehokkaan käyttöönoton

aikaansaamiseksi, kun otetaan huomioon tässä asetuksessa säädetyt raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen korotetut vähennystavoitteet.”

Tarkistus 56

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta – a alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

5 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Nolla- ja vähäpäästöisyyskerrointa määritettäessä on otettava huomioon kaikkien valmistajan ajoneuvokantaan kuuluneiden nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä ja hiilidioksidipäästöt.”

Tarkistus

Nolla- ja vähäpäästöisyyskerrointa määritettäessä on otettava huomioon kaikkien valmistajan ajoneuvokantaan kuuluneiden nolla- ja vähäpäästöisten **N-luokan** raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä ja hiilidioksidipäästöt.”

Tarkistus 57

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta – b alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

5 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Vuoden 2025 raportointikaudesta alkaen vuoden 2029 raportointikauteen saakka nolla- ja **vähäpäästöisyyskerroin** määritetään 2 prosentin vertailuarvon perusteella liitteessä I olevan 2.3.2 kohdan mukaisesti.”

Tarkistus

3. Vuoden 2025 raportointikaudesta alkaen vuoden 2029 raportointikauteen saakka nolla- ja **vähäpäästöisyyskerroin** määritetään **8** prosentin vertailuarvon perusteella liitteessä I olevan 2.3.2 kohdan mukaisesti.”

Tarkistus 58

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

6 a artikla – 1 kohta – 1 alakohta – c alakohta

Komission teksti

c) nollapäästöisten ajoneuvojen siirtämiseksi sellaisten valmistajien välillä, jotka eivät kuulu samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään: valmistajalle siirrettävien nollapäästöisten ajoneuvojen lukumäärä ei saa ylittää 5 prosenttia sen kaikista tietyllä raportointikaudella rekisteröidyistä uusista raskaista hyötyajoneuvoista.

Tarkistus

c) nollapäästöisten ajoneuvojen siirtämiseksi sellaisten valmistajien välillä, jotka eivät kuulu samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään ***tai sellaisten olemassa olevien ajoneuvojen siirtämiseksi, jotka on jälkiasennuksella muunnettu nollapäästöisiksi ajoneuvoiksi***: valmistajalle siirrettävien nollapäästöisten ajoneuvojen lukumäärä ei saa ylittää 5 prosenttia sen kaikista tietyllä raportointikaudella rekisteröidyistä uusista raskaista hyötyajoneuvoista.

Tarkistus 59

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta – b a alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2019/1242

7 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Nykyinen teksti

Päästöhyvityksiä on kerrytettävä vuosien 2019–**2029** raportointikausilla. Vuosien 2019–2024 raportointikausilla ***kertyneet päästöhyvitykset otetaan kuitenkin huomioon ainoastaan määritettäessä, noudattaako valmistaja vuoden 2025 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitettaan.***

Tarkistus

b a) korvataan 1 kohdan toinen alakohta seuraavasti:

”Päästöhyvityksiä on kerrytettävä vuosien 2019–**2039** raportointikausilla ***ja ne on otettava huomioon ainoastaan määritettäessä, noudattaako valmistaja hiilidioksidipäästötavoitettaan yhdelläkään viiden vuoden ajanjaksolla sen vuoden jälkeen, jonka aikana päästöhyvitykset on hankittu. Jos päästöhyvitykset ovat kertyneet vuosien 2019–2024 raportointikausilla, ne on kuitenkin otettava huomioon ainoastaan määritettäessä, noudattaako valmistaja vuoden 2025 raportointikauden hiilidioksidipäästötavoitettaan.***”

(32019R1242)

Tarkistus 60

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta – d alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

7 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 61

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

13 c artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Rekisterin on oltava julkisesti saatavilla lukuun ottamatta liitteessä V olevan 3.2.2 kohdan tietoja.

Tarkistus

Rekisterin on oltava julkisesti saatavilla lukuun ottamatta liitteessä V olevan 3.2 kohdan tietoja.

Perustelu

Toimituksellinen korjaus.

Tarkistus 62

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 17 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

14 artikla – 1 kohta – a alakohta

Komission teksti

a) liitteen 1.1 kohdassa vahvistettujen ajoneuvojen alaryhmien

Tarkistus

a) liitteen 1.1 kohdassa vahvistettujen ajoneuvojen alaryhmien

määrittämiskriteerit;

määrittämiskriteerit, *mukaan lukien erittäin raskaassa yhdistelmässä olevia kuorma-autoja (EHC) koskevien erillisten alaryhmien lisääminen;*

Tarkistus 63

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

15 artikla – 1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

1. Komissio tarkastelee tämän asetuksen tehokkuutta ja vaikuttavuutta **31 päivään joulukuuta 2027 mennessä** ja toimittaa tämän uudelleentarkastelun tuloksista kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. **Komissio arvioi kertomuksessaan erityisesti seuraavia seikkoja:**

i) nolla- ja vähäpäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröintien lukumäärä jäsenvaltioissa,

ii) raskaille hyötyajoneuvoille soveltuvan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönoton edistyminen jäsenvaltioissa;

iii) ainoastaan tämän asetuksen soveltamista varten – näkökohtia, jotka koskevat raskaita hyötyajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä ottaen huomioon kansallisessa liikenteessä sovellettavat painot ja mitat, esimerkiksi modulaariset ja intermodaaliset toimintamallit, samalla kun arvioidaan myös mahdollisia liikenneturvallisuuteen ja tehokkuuteen liittyviä näkökohtia, intermodaalisia vaikutuksia ja ympäristö-, infrastruktuuri- ja heijastusvaikutuksia sekä jäsenvaltioiden maantieteellistä sijaintia;

iv) vaikutukset työllisyyteen, erityisesti mikroyrityksiin ja pk-yrityksiin, työvoiman uudelleen- ja

täydennyskoulutusta tukevien toimenpiteiden tehokkuuteen sekä merkitys taloudellisesti kannattavalle ja sosiaalisesti oikeudenmukaiselle siirtymälle päästöttömään tieliikenteeseen;

v) onko tämän asetuksen 6 b artiklassa säädetyn pieniä valmistajia koskevan poikkeuksen jatkaminen edelleen perusteltua, jotta saavutetaan tasapaino unionin laajuisten kasvihuonekaasujen päästöjen ja poistumien välillä kaikilla aloilla viimeistään vuoteen 2050 mennessä asetuksen (EU) 2021/1119 mukaisesti;

vi) vaikutukset, joita aiheutuu energiatehokkuuden vähimmäisalarajojen asettamisesta unionin markkinoille saatetuille uusille nollapäästöisille raskaille hyötyajoneuvoille;

vii) vaikutukset, joita aiheutuu sen varmistamisesta, että erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, maastoajoneuvoihin ja erikoiskäyttöön tarkoitettuihin maastoajoneuvoihin sovelletaan hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteita;

viii) arvio liikapäästömaksun tasosta, jotta varmistetaan, että liikapäästömaksu on suurempi kuin tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavan teknologian keskimääräiset rajakustannukset.

Tarkistus 64

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

15 artikla – 1 a kohta – ix alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

ix) kertomus, jossa arvioidaan mahdollisuutta kehittää unionin yhteinen menetelmä unionin markkinoille saatettujen uusien raskaiden

*hyötyajoneuvojen koko elinkaaren
aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia
ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista
ilmoittamista varten;*

Tarkistus 65

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
15 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a. Komissio julkaisee 31 päivään joulukuuta 2026 mennessä kertomuksen, jossa arvioidaan mahdollisuutta kehittää unionin yhteinen menetelmä unionin markkinoille saatettujen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista ilmoittamista varten. Komissio toimittaa kyseisen kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Tarkistus 66

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
15 artikla – 2 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 b. Komissio arvioi osana 1 kohdassa tarkoitettua kertomusta, onko uusien alaryhmien perustaminen EHC-kuorma-autoille johtanut moottorin nimellistehon epäasianmukaiseen kasvuun. Jos komissio toteaa, että kaikki tai osa ilmoitetuista moottorin tehoista ovat nousseet epäasianmukaisesti, se hyväksyy 17 artiklan mukaisesti delegoidun säädöksen 3 artiklan 1 kohdan 24 alakohdassa säädettyjen perusteiden

muuttamiseksi.

Tarkistus 67

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta – a alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

17 artikla – 2 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

”Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ...[Julkaisutoimisto: lisätään tämän asetuksen voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi 3 b **artiklan 2 kohdassa, 3 e artiklassa, 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 c artiklan 3 kohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 e artiklan 4 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa, 14 artiklan 1 kohdassa ja 15 artiklan 3 kohdassa** tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.”

Tarkistus 68

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta – b alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

17 artikla – 3 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

”Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa **3 b artiklan 2 kohdassa, 3 e artiklassa, 11 artiklan 2 kohdassa, 13 artiklan 4 kohdan toisessa alakohdassa, 13 c artiklan 3 kohdassa, 13 d artiklan 2 kohdassa, 13 e artiklan 4 kohdassa, 13 f artiklan 2 kohdassa, 14 artiklan 1 kohdassa ja 15 artiklan 3 kohdassa** tarkoitettua säädösvallan siirtoa.”

Tarkistus 69

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta – c alakohta
Asetus (EU) 2019/1242
17 artikla – 6 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

c) korvataan 6 kohdassa ilmaisu ”11 artiklan 2 kohdan, 13 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ja 14 artiklan 1 kohdan” seuraavasti: ”**3 b artiklan 2 kohdan, 3 e artiklan**, 11 artiklan 2 kohdan, 13 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan, 13 c artiklan 3 kohdan, 13 d artiklan 2 kohdan, 13 f artiklan 2 kohdan, **14 artiklan 1 kohdan ja 15 artiklan 3 kohdan**”;

Tarkistus 70

Ehdotus asetukseksi
Liite I – 1 kohta – 1.1.1 alakohta

<i>Komission teksti</i>					
1.1.1. N-luokan ajoneuvojen osalta alaryhmä sg määritellään seuraavasti:					
Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen I mukainen ajoneuvoryhmä	Työajoneuvo tämän asetuksen 3 artiklan 9 kohdan mukaisesti	Ohjaamotyyppi	Moottorin teho	Toimintamatka	Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (sg)
53	Ei	Kaikki			53
54	Ei	Kaikki			54
1s	Ei	Kaikki			1s
1	Ei	Kaikki			1
2	Ei	Kaikki			2
3	Ei	Kaikki			3
4	Ei	Kaikki	<170 kW	Kaikki	4-UD
	Ei	Päiväohjain	≥170 kW	Kaikki	4-RD
	Ei	Makuuohj	≥170 kW ja		

		aamo	<265 kW		
	Ei	Makuuohjaamo	≥265 kW	< 350 km	
	Ei	Makuuohjaamo	≥265 kW	≥ 350 km	4-LH
9	Ei	Päiväohjaamo	Kaikki	Kaikki	9-RD
	Ei	Makuuohjaamo	Kaikki	< 350 km	
	Ei	Makuuohjaamo	Kaikki	≥ 350 km	9-LH
5	Ei	Päiväohjaamo	Kaikki	Kaikki	5-RD
	Ei	Makuuohjaamo	< 265 kW		
	Ei	Makuuohjaamo	≥ 265 kW	< 350 km	
	Ei	Makuuohjaamo	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
10	Ei	Päiväohjaamo	Kaikki	Kaikki	10-RD
	Ei	Makuuohjaamo	Kaikki	< 350 km	
	Ei	Makuuohjaamo	Kaikki	≥ 350 km	10-LH
11	Ei	Kaikki			11
12	Ei	Kaikki			12
16	Ei	Kaikki			16

Tarkistus

1.1.1. N-luokan ajoneuvojen osalta alaryhmä sg määritellään seuraavasti:

Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen I mukainen ajoneuvoryhmä	Työajoneuvo tämän asetuksen 3 artiklan 9 kohdan mukaisesti	Ohjaamotyyppi	Moottorin teho	Toimintamatka	Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (sg)
53	Ei	Kaikki			53
54	Ei	Kaikki			54

1s	Ei	Kaikki			1s
1	Ei	Kaikki			1
2	Ei	Kaikki			2
3	Ei	Kaikki			3
4	Ei	Kaikki	<170 kW	Kaikki	4-UD
	Ei	Päiväohjaamo	≥ 170 kW	Kaikki	4-RD
	Ei	Makuuohjaamo	≥ 170 kW ja <265 kW		
	Ei	Makuuohjaamo	≥ 265 kW	< 350 km	
	Ei	Makuuohjaamo	≥ 265 kW	≥ 350 km	4-LH
	Kyllä	Kaikki			4v
9	Ei	Päiväohjaamo	Kaikki	Kaikki	9-RD
	Ei	Makuuohjaamo	Kaikki	< 350 km	
	Ei	Makuuohjaamo	Kaikki	≥ 350 km	9-LH
	Kyllä	Kaikki			9v
5	Ei	Päiväohjaamo	Kaikki	Kaikki	5-RD
	Ei	Makuuohjaamo	< 265 kW		
	Ei	Makuuohjaamo	≥ 265 kW	< 350 km	
	Ei	Makuuohjaamo	≥ 265 kW	≥ 350 km	5-LH
		Kyllä	Kaikki		
10	Ei	Päiväohjaamo	Kaikki	Kaikki	10-RD
	Ei	Makuuohjaamo	Kaikki	< 350 km	
	Ei	Makuuohjaamo	Kaikki	≥ 350 km	10-LH

	<i>Kyllä</i>	<i>Kaikki</i>	<i>10v</i>
11	<i>Kaikki</i>		11
12	<i>Kaikki</i>		12
16	<i>Kaikki</i>		16

Tarkistus 71

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 1 kohta – 1.1.1. alakohta – 1.1.1. a alakohta (uusi)

<i>Komission teksti</i>	
<i>Tarkistus</i>	
<i>1.1.1 a. Sellaisten N2-luokan pienten ja keskisuurten kuorma-autojen osoittaminen, joiden enimmäismassa on alle 7,4 tonnia ja joiden hiilidioksidipäästöt on määritetty asetuksen (EU) 2018/858 mukaisesti</i>	
<i>Ajoneuvojen ominaisuudet</i>	<i>Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (sg)</i>
<i>N2-luokka, suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna (TPMLM) ≤ 7,4 t</i>	53

Tarkistus 72

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 1 kohta – 1.1.2 alakohta

<i>Komission teksti</i>	
1.1.2. M-luokan ajoneuvojen osalta alaryhmä <i>sg</i> määritellään seuraavasti:	
Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen I mukainen ajoneuvoryhmä	Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (sg)
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD

33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE

Tarkistus

1.1.2. M-luokan ajoneuvojen osalta alaryhmä *sg* määritellään seuraavasti:

Asetuksen (EU) 2017/2400 liitteen I mukainen ajoneuvoryhmä	Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (sg)
31a, 31d	31-LF
31b1	31-L1
31b2	31-L2
31c, 31e	31-DD
32a, 32b	32-C2
32c, 32d	32-C3
32e, 32f	32-DD
33a, 33d, 37a, 37d	33-LF
33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 39c	39-FE

Tarkistus 73

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.3 alakohta – 2.3.2 alakohta – 3 alakohta – 1 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

x on 0,02

x on 0,08

Tarkistus 74

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.3 alakohta – 2.3.2 alakohta – 3 alakohta – 2 alakohta – 1 alakohta – johdantokappale

Komission teksti

Tarkistus

V_{in} on niiden ensirekisteröityjen **nolla- ja vähäpäästöisten** raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä, jotka kuuluvat alaryhmiin sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, ja 10-LH, **kun jokaiselle niistä on laskettu $ZLEV_{specific}$ -arvo seuraavan kaavan mukaisesti:**

V_{in} on niiden ensirekisteröityjen **nollapäästöisten** raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä, jotka kuuluvat alaryhmiin sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ja 10-LH.

Tarkistus 75

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.3 alakohta – 2.3.2 alakohta – 3 alakohta – 2 alakohta – 1 alakohta – 1 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$

Poistetaan.

Tarkistus 76

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.3 alakohta – 2.3.2 alakohta – 3 alakohta – 2 alakohta – 2 alakohta – 1 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

CO_2 on nolla- tai vähäpäästöisen raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä 2.1 kohdan

Poistetaan.

mukaisesti

Tarkistus 77

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.3 alakohta – 2.3.2 alakohta – 3 alakohta – 2 alakohta – 2 alakohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

LET_{sg} on sen alaryhmän sg vähäpäästöisyyden kynnysarvo, johon ajoneuvo v kuuluu, sellaisena kuin se on määriteltyinä 2.3.4 kohdassa

Poistetaan.

Tarkistus 78

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.3 alakohta – 2.3.2 alakohta – 3 alakohta – 2 alakohta – 2 alakohta – 3 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

V_{out} on muihin kuin tekijän V_{in} määritelmässä tarkoitettuihin alaryhmiin kuuluvien ensirekisteröityjen nollapäästöisten raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä, joka on enintään 0,035 kertaa V_{total}

V_{out} on muihin kuin tekijän V_{in} määritelmässä tarkoitettuihin alaryhmiin kuuluvien ensirekisteröityjen nollapäästöisten **N-luokan** raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärä, joka on enintään 0,035 kertaa V_{total}

Tarkistus 79

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 kohta – 4.2 alakohta

<i>Komission teksti</i>			
4.2. Valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja päästötavoitteiden laskentaan sisällytettävät ajoneuvojen alaryhmät			
Hiilidioksidipäästöjen $CO_2(X)$, päästötavoitteiden $T(X)$ ja päästövähennyspolun $ET(X)_Y$ laskentaan sisällytettävät seuraavat alaryhmät <i>sg</i> :			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE

ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	tavarankuljetusajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan sekä 3 kohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 b artiklan mukaisia nollapäästötavoitteita
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Kaikki 1.1.1 ja 1.1.3 kohdassa tarkoitetut ajoneuvojen alaryhmät	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, L1, 33-L2 , 33-L3, 35-FE, 39-FE

Tarkistus

4.2. Valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja päästötavoitteiden laskentaan sisällytettävät ajoneuvojen alaryhmät

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

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

Tarkistus 80

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 kohta – 4.3 alakohta – 4.3.1 alakohta

<i>Komission teksti</i>	
4.3.1. Alaryhmän <i>sg</i> ajoneuvoihin sovelletaan 3 a artiklan nojalla eri raportointikausilla seuraavia hiilidioksidivähennystavoitteita rf_{sg} ja rfp_{sg} :	
Hiilidioksidivähennystavoitteet rf_{sg} ja rfp_{sg}	
	Raportointikaudet

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

Tarkistus				
4.3.1. Alaryhmän sg ajoneuvoihin sovelletaan 3 a artiklan nojalla eri raportointikausilla seuraavia hiilidioksidivähennystavoitteita rf_{sg} ja rfp_{sg} :				
Hiilidioksidivähennystavoitteet rf_{sg} ja rfp_{sg}				
Alaryhmät	Raportointikaudet			
	2025–2029	2030–2034	2035–2039	Vuodesta

					2040 alkaan
Keskiraskaat kuorma-autot	53, 54	0	44%	70%	90%
Raskaat kuorma- autot > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	44%	70%	90%
Raskaat kuorma- autot > 16 t, joiden akselikonfiguraati o on 4x2 tai 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15%	44%	70%	90%
Työajoneuvot ja raskaat kuorma- autot > 16 t, joissa on erityistyyppinen akselikonfiguraati o	4v, 5v, 9v, 10v, 11, 11v, 12, 12v, 16	0	44%	70%	90%
Kaukoliikenteen ja kaupunkien välisen liikenteen linja-autot (rfsg)	31-L2, 32- C2, 32-C3, 32-DD, 33- L2, 34-C2, 34-C3, 34- DD	0	44%	70%	90%
Kaukoliikenteen ja kaupunkien välisen liikenteen linja-autojen ensimmäisen vaiheen ajoneuvot (rfpsg)	31-L2, 32- C2, 32-C3, 32-DD, 33- L2, 34-C2, 34-C3, 34- DD	0	44%	70%	90%
Perävaunut	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v, 622, 622V, 624, 624V,	0	7,5%	7,5%	7,5%

	625, 631, 631v, 632, 632v, 633				
Puoliperävaunut	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	0	12,5%	12,5%	12,5%

Tarkistus 81

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 kohta – 4.3 alakohta – 4.3.2 alakohta

<i>Komission teksti</i>					
Alaryhmän sg ajoneuvoihin sovelletaan 3 b artiklan nojalla eri raportointikausilla seuraavia nollapäästötavoitteita zevMsg:					
Nollapäästöisiä ajoneuvoja koskevat velvoitteet zevMsg					
Alaryhmät sg	Raportointikaudet				
		Ennen vuotta 2030	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen
Raskaat kaupunkiliikenteen linja-autot	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100%	100%	100%

Tarkistus

Alaryhmän sg ajoneuvoihin sovelletaan 3 b artiklan nojalla eri raportointikausilla seuraavia nollapäästötavoitteita zevMsg:					
Hiilidioksidipäästöjen CO ₂ (X), päästötavoitteiden T(X) ja päästövähennyspolun ET(X)Y laskentaan sisällytetään seuraavat alaryhmät sg:					
Nollapäästöisiä ajoneuvoja koskevat velvoitteet zevMsg					
Nollapäästöisiä ajoneuvoja koskevat velvoitteet zevMsg		Raportointikaudet			
		Ennen vuotta 2030	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen
Raskaat kaupunkiliikenteen linja-autot	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100%	100%	100%

Tarkistus 82

Ehdotus asetukseksi

Liite III – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Perustelu

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

Tarkistus 83

Ehdotus asetukseksi

Liite IV

Asetus (EU) 2019/1242
Liite IV – A osa – 1 kohta – n a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

n a) yhdistelmän suurin teknisesti sallittu massa N3-luokan kuorma-autolle, joka on 3 artiklan 24 alakohdassa tarkoitettussa erittäin raskaassa yhdistelmässä (EHC), sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 16.4 tai ajoneuvon yksittäishyväksyntätodistuksessa;

Tarkistus 84

Ehdotus asetukseksi
Liite IV
Asetus (EU) 2019/1242
Liite IV – A osa – 1 kohta – n b alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

n b) moottorin suurin nettoteho sellaisena kuin se on määritetty vaatimustenmukaisuustodistuksen kohdassa 27.1 tai ajoneuvon yksittäishyväksyntätodistuksessa;

PERUSTELUT

Komission ehdotus uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tarkistamisesta ja tiukentamisesta on yksi 55-valmiuspaketin pilareista. Tämä uusi asetus on olennaisen tärkeä, jotta voidaan saavuttaa ilmastoneutraaliustavoite viimeistään vuoteen 2050 mennessä, vähentää ilmansaasteita ja suojella eurooppalaisten terveyttä sekä innovoida, jotta Euroopan teollisuus voisi säilyttää johtavan asemansa raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoilla ja samalla alentaa liikenteen käyttökustannuksia.

Esittelijä haluaa korostaa seuraavia näkökohtia:

1. Ilmastonmuutoksen torjunta, ilmansaasteiden vähentäminen ja kansalaisten terveyden parantaminen

Ilmastohätätila on kiistaton tosiasia. Sen seuraukset, kuten kuivuus, helleaallot, tulipalot ja tulvat, vaikuttavat jo nyt rajusti Eurooppaan ja muuhun maailmaan. IPCC on juuri todennut, että jos emme nyt ryhdy mittaviin toimiin ilmastonmuutoksen torjumiseksi, jopa ihmiskunnan selviytyminen on vaarassa. Euroopan unioni on sitoutunut saavuttamaan ilmastoneutraaliuden mahdollisimman pian ja viimeistään vuoteen 2050 mennessä. Mikään ala ei voi välttää tätä välttämätöntä kollektiivista vastuuta, eikä varsinkaan liikenneala, jonka päästöt ovat edelleen kasvaneet.

Raskaat hyötyajoneuvot eli yli 3,5 tonnia painavat, tavaroita ja matkustajia kuljettavat ajoneuvot, joiden osuus EU:n liikenteessä olevista ajoneuvoista on vain 2 prosenttia, aiheuttavat 28 prosenttia tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä eli yli 6 prosenttia EU:n kokonaispäästöistä. Tämä on enemmän kuin lentoliikenteen päästöt.

On selvää, että EU:n on edistettävä strategioita, joilla lyhennetään tavarakuljetusten etäisyyksiä. Sen on myös vahvistettava liikennemuutosiirtymää rautateille ja rautateiden tavaraliikenteeseen. Kun otetaan huomioon, että kuorma-auton keskimääräinen käyttöikä on 18 vuotta ja maantieliikenteen odotetaan kasvavan edelleen, on välttämätöntä, että kaikki markkinoille saatettavat uudet raskaat hyötyajoneuvot ovat nollapäästöisiä viimeistään vuonna 2040 ja että vuosien 2030 ja 2035 hiilidioksiditavoitteita tiukennetaan, jotta voidaan saavuttaa päästöjen vähentämiseksi tarvittava kehityspolku. Muussa tapauksessa muut alat ja Euroopan kansalaiset joutuvat kantamaan tästä aiheutuvan vaikean ja joidenkin mielestä mahdottoman lisärasituksen.

Maantieliikenne ei ainoastaan edistä ilmastonmuutosta. Se myös saastuttaa ilmaa ja vahingoittaa terveyttämme. Euroopan ympäristökeskuksen mukaan 97 prosenttia Euroopan kaupunkiväestöstä altistuu WHO:n suositukselle ylittävälle pienhiukkaspitoisuuksille. Pienhiukkaset aiheuttavat EU:ssa vuosittain noin 275 000 ennenaikaista kuolemaa ja typpidioksidi 64 000 ennenaikaista kuolemaa (Euroopan ympäristökeskus, 2022). Tämän vuoksi markkinoille saatetuista linja-autoista 100 prosentin on oltava nollapäästöisiä viimeistään vuoteen 2030 mennessä.

Komission vaikutustenarviointi osoittaa, että 100 prosentin päästövähennystavoite kaikille markkinoille saatetuille uusille raskaille hyötyajoneuvoille vuoteen 2040 mennessä ei ole ainoastaan välttämätön ja hyödyllinen ilmaston ja ilmansaasteiden kannalta, vaan myös

teknisesti ja teollisesti toteuttamiskelpoinen.

Tutkimuksesta käy myös ilmi, että tällainen skenaario alentaisi näistä kuorma-autoista liikenteenharjoittajille aiheutuvia käyttökustannuksia. Säästö olisi yli 45 000 euroa vuodessa kuorma-autoa kohti vuoteen 2040 saakka. Tavoite vähentää päästöjä 100 prosenttia vuoteen 2040 mennessä loisi myös enemmän työpaikkoja Eurooppaan keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä verrattuna vähemmän kunnianhimoisiin tavoitteisiin.

2. Kilpailukykyisen ja työpaikkoja luovan teollisuuden innovointitoimet ja vahvistaminen

Raskaita hyötyajoneuvoja valmistava eurooppalainen teollisuus on johtavassa asemassa Euroopan ja Pohjois-Amerikan markkinoilla. Tätä suotuisaa tilannetta uhkaa Kiinan nopea edistyminen sähkökäyttöisten kuorma-autojen ja linja-autojen alalla. Yhä useammat kaupungit ja valtiot nopeuttavat siirtymistä nollapäästöisiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin. Euroopassa jotkut kaupungit, kuten Kööpenhamina, Amsterdam, Berliini, Sofia, Riika, Tukholma, Dublin, Bryssel ja Tallinna, ovat sitoutuneet sähköistämään koko linja-autokalustonsa. Kymmenen EU-maata (AT, BE, HR, DK, FI, IE, LT, LU, NL ja PT) on jo sitoutunut siihen, että vuoteen 2040 mennessä 100 prosenttia myytävistä ajoneuvoista ovat nollapäästöisiä, ja ne ovat allekirjoittaneet Glasgow'n COP 26:n yhteispöytäkirjan yhdessä 15 muun maan (Iso-Britannia, Norja, Sveitsi, Turkki, Kanada, USA jne.) kanssa. Kalifornia on kiistatta paras esimerkki: tämä osavaltio, joka on yksi maailman johtavista talouksista, on hiljattain hyväksynyt maailman kunnianhimoisimmat säännökset, joissa velvoitetaan, että kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen on oltava nollapäästöisiä vuoteen 2036 mennessä.

Tämä dynamiikka vauhdittaa nollapäästöisten ajoneuvojen markkinoita, ja eurooppalaisten konsernien läsnäolo Yhdysvalloissa pakottaa ne nopeuttamaan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen siirtymistä sähköön ja vedyn käyttöön.

Euroopan unioni ei voi jäädä jälkeen. Teknologiaratkaisut ovat jo olemassa. Suurimmat valmistajat ovat sitoutuneet irtauttamaan ajoneuvokantansa hiilestä vuoteen 2040 mennessä, ja niillä on komission ehdottamia tavoitteita korkeammat tavoitteet vuosille 2030 ja 2035.

Edellä on todettu, että komission ehdotukset eivät täytä asettamiamme ilmastovaatimuksia ja ne merkitsevät jopa askelta taaksepäin vaikutustenvahvistamiseen nähden. Lisäksi ne vaikuttavat vähemmän kunnianhimoisilta kuin markkinoiden suunnittelemat toimenpiteet. Siksi mietinnössä ehdotetaan teknologian ja teollisuuden kannalta realistisia tavoitteita, joilla suojellaan ilmastoa, vähennetään tieliikenteen toimintakustannuksia ja vahvistetaan eurooppalaisten valmistajien johtosamaa.

3. Selkeän oikeudellisen kehityksen luominen täysin nollapäästöiselle tieliikenteelle

Euroopan teollisuus on jo tehnyt monia sitoumuksia ja käynnistänyt siirtymän nollapäästöiseen liikenteeseen. Se on yleisesti valmis toteuttamaan tarvittavat toimet ja investoinnit. Se tarvitsee kuitenkin ehdottomasti selkeän ja vakaan oikeudellisen kehityksen, joka sisältää täsmälliset lyhyen, keskipitkän ja pitkän aikavälin tavoitteet, jotka ovat

päästöttömien teknologioiden tai lopputuloksen osalta yksiselitteiset: kaikki Euroopan markkinoille tulevat uudet linja-autot ovat sataprosenttisesti päästöttömiä vuoteen 2030 mennessä ja kaikki uudet kuorma-autot vuoteen 2040 mennessä.

Haluamme myös varmistaa ekosysteemin, joka edistää alan hiilestä irtautumista.

Useampi kuin yksi neljästä myydystä linja-autosta on jo sähkökäyttöinen. Jotta tavoite sataprosenttisesti päästöttömien linja-autojen saattamisesta markkinoille vuoteen 2030 mennessä voidaan saavuttaa, mietinnössä ehdotetaan, että julkisten hankintasopimusten toimitusvarmuutta koskevia kriteerejä vahvistetaan lisäämällä niihin kestävyyskriteerit, jolloin edistetään laadukkaita linja-autoja ja suositaan Euroopassa valmistettuja sähkölinja-autoja. Laajentamalla eurooppalaisten linja-autojen tarjontaa voidaan myös vähentää tuotantokustannuksia sekä paikallisviranomaisten hankintakustannuksia.

Alan siirtymän tukemiseksi on saatavilla monia EU:n rahoitusmahdollisuuksia, kuten koheesiorahastot, elpymis- ja palautumistukivälineen vielä käytettävissä olevat määrärahat tai uusi sosiaalinen ilmastorahasto. Jäsenvaltioita on kannustettava investoimaan entistä enemmän päästöttömään joukkoliikenteeseen ja paikallisviranomaisia yhdistämään voimansa yhteishankintojen tekemiseksi.

Johdonmukaisuuden vuoksi ja alan toimijoiden varmuuden lisäämiseksi mietinnössä halutaan ulottaa hiilidioksiditavoitteet koskemaan alle 5 tonnin painoisia ammattikäytössä olevia ajoneuvoja ja pieniä kuorma-autoja, jotta 20 prosenttia kuorma-autojen myynnistä ei jäisi hiilidioksidipäästöjen vähentämisvelvoitteiden ulkopuolelle. Mietinnössä kannustetaan myös tekemään jälkiasennuksia.

Vaikka siirtyminen nollapäästöisiin ajoneuvoihin on aloitettava heti, tietyt ajoneuvotyypit, kuten tietyt maa- ja metsätaloudessa käytettävät traktorit tai kriittisissä turvallisuustarkoituksissa käytettävät ajoneuvot, joiden korvaaminen nollapäästöisillä ajoneuvoilla on tässä vaiheessa monimutkaisempaa, vapautetaan kuitenkin edelleen velvollisuudesta. Tätä poikkeusta on arvioitava uudelleen vuonna 2028 tehtävän tarkistamisen yhteydessä, erityisesti kun otetaan huomioon tavoite, jonka mukaan Euroopan on oltava ilmastoneutraali viimeistään vuonna 2050.

On myös syytä palata tiukkaan ja selkeään määritelmään nollapäästöiselle ajoneuvolle, jotta ei vaaranneta teknologian kehitystä ja jotta palkitaan niitä, jotka noudattavat sitoumuksiaan.

4. Nollapäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja koskeva foorumi latausinfrastruktuurin saatavuuden varmistamiseksi

Päästöttömyyteen siirtymisen yhteydessä on otettava käyttöön tehokas ja riittävän tiheä latausverkosto. On kuitenkin muistettava, että vaikka hiilidioksidipäästötavoite on hyvin kunnianhimoinen, vuonna 2030 alle 10 prosenttia kuorma-autoista kulkee sähköllä ja vedyllä.

Ymmärrämme kuitenkin valmistajien huolen siitä, että tämä lataus- ja tankkausverkosto on perustettava mahdollisimman nopeasti. Siksi mietinnössä ehdotetaan, että komissio perustaa heti asetuksen voimaantulon jälkeen nollapäästöisiä raskaita hyötyajoneuvoja koskevan foorumin, johon osallistuisi valmistajia, julkisia latausoperaattoreita, sähköalan toimijoita,

liikenteenharjoittajia, logistiikkaoperaattoreita, julkisen liikenteen harjoittajia sekä kansalaisyhteiskunta ja jäsenvaltiot. Foorumin tavoitteena on järjestää kuulemisia sen varmistamiseksi, että latausinfrastruktuuri on saatavilla ja käytettävissä kohtuullisin kustannuksin. Tarkoituksena on myös varmistaa rakentava vuoropuhelu AFIR-asetuksen tarkistamiseksi vuonna 2026, jotta kyseisen asetuksen tavoitteet voidaan yhdenmukaistaa raskaiden hyötyajoneuvojen uusien hiilidioksidipäästöjen vähentämismäärien kanssa.

Parlamentin vastuu kuorma-autojen hiilidioksidipäästöjä koskevasta sääntelystä on valtava. Sen on osoitettava, että ilmastonmuutoksen ja ilmansaasteiden torjunta edistää innovointia ja vahvistaa menestyvää eurooppalaista teollisuutta. Nyt kun Kiina ja Yhdysvallat ovat aloittaneet teollisen kilpailun, Euroopan unioni ei voi jättää asioita puolitiehen jo alkaneessa nollopäästövallankumouksessa.

**LIITE: LUETTELO YHTEISÖISTÄ TAI HENKILÖISTÄ,
JOILTA ESITTELIJÄ ON SAANUT TIETOJA**

Seuraavan luettelon laatiminen on täysin vapaaehtoista, ja esittelijä on siitä yksin vastuussa. Esittelijä on saanut tietoja seuraavilta tahoilta valmistellessaan mietintöluonnosta:

Yhteisö ja/tai henkilö
ACEA
AVERE
CARB
Charge Point
Clean Air Task Force
Clean trucking alliance
Daimler
E-mobility platform
Enel X Way
GRDF
GEODIS
Iberdrola
ICCT
IKEA
IRU
LKW Walter
MAN Truck & Bus SE
Milence
Polis
Scania
TESLA
Transport and Environment
UTP (Union française des Transports Publics et ferroviaires)
UITP (Union Internationale des Transports Publics)
Volta Trucks
Volvo Group

13.10.2023

TEOLLISUUS-, TUTKIMUS- JA ENERGIAVALIOKUNNAN LAUSUNTO

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

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

Valmistelija: Miapetra Kumpula-Natri

LYHYET PERUSTELUT

Valmistelija kannattaa monia näkökohtia komission ehdotuksessa raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeista annetun asetuksen tarkistamisesta, kuten asetuksen soveltamisalan laajentamista koskemaan pienempiä kuorma-autoja, kaukoliikenteen linja-autoja ja perävaunuja. Myös EU:n uusien kaupunkilinja-autojen päästöttömyystavoite vuodesta 2030 alkaen on tervetullut ehdotus. Maantieliikenteen osuus EU:n kasvihuonekaasupäästöistä on viidesosa, ja se on kaupunkien suurin ilmansaasteiden aiheuttaja.

Valmistelija kannattaa kaikkia ajoneuvojen alaryhmiä koskevaa kunnianhimoista tavoitetta vähentää päästöjä 90 prosentilla vuoden 2040 raportointikaudella ja sitä seuraavilla raportointikausilla ja katsoo, että tavoite antaa markkinoille selkeän signaalin siitä, että Euroopan unioni on siirtymässä kohti päästöttömyysnormien tulevaisuutta. Tämä hyödyttää valmistajia, ostajia ja ennen kaikkea kansalaisia, joihin liikennealan päästöt tällä hetkellä vaikuttavat. Samalla annetaan riittävästi liikkumavaraa, jotta valmistajat voivat noudattaa uutta asetusta. Valmistelija ehdottaa kuitenkin uusia, tiukempia raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja vuosien 2035–2039 raportointikausille nostamalla tavoitetta 10 prosentilla. Valmistelija katsoo, että on tärkeää lisätä uusien päästöttömien ajoneuvojen määrää lähestyttäessä viimeisiä raportointikausia.

Lisäksi valmistelija ehdottaa kunnianhimoisempaa päästöttömien ajoneuvojen määritelmää. Komission ehdotuksen mukaan nollapäästöisen ajoneuvon päästöt saavat olla enintään 5 g CO₂/tkm, mikä vastaa 9:ää prosenttia tavanomaisen vetoajoneuvon/perävaunun päästöistä. Tämän päästöoikeuden tarkoituksena on antaa mahdollisuus luokitella vedyn ja dieselin yhdistelmällä toimivat kaksoispolttainemoottorit päästöttömiksi. Tavoitteen tarkistaminen

arvoon 1 g CO₂/tkm on järkevä sääntelytapa, joka mahdollistaa yhdellä polttoaineella toimivien vetykäyttöisten polttomoottoreiden luokittelemisen päästöttömiksi samalla kun varmistetaan, että kaksoispolttoainemoottoreiden todellinen osuus hiilidioksidipäästöjen vähennyksistä otetaan asianmukaisesti huomioon.

Lisäksi tietyt työajoneuvot, kuten jäteautot, on vapautettu komission ehdotuksen tavoitteista. Niiden hiilidioksidipäästöt on kuitenkin sertifioitu VECTO-järjestelmässä, ja ajoneuvojen valmistajat ja EU:n jäsenvaltiot valvovat niitä ja raportoivat niistä. Koska jäteautot toimivat pääasiassa kaupungeissa, ne vaikuttavat myös merkittävästi kaupunkien ilmanlaatuun ja aiheuttavat ei-toivottua melusaastetta. Sen vuoksi jäteautot olisi sisällytettävä hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteisiin.

Vastaavasti enimmäismassaltaan alle 5 tonnin ajoneuvoihin sisältyy monia kaupunkien tavara-ajoneuvoja, jotka toimittavat tavaraa kauppoihin, kuten kaupunkien valintamyymälöihin, minkä vuoksi niiden hiilestä irtautuminen auttaa parantamaan kaupunkien ilmanlaatua. Sen vuoksi pienempiin kuorma-autoihin olisi sovellettava samoja hiilidioksiditavoitteita, ja ne olisi osoitettava asianomaisille alaryhmille niiden käyttöprofiilin, ajokilometrimäärän ja hyötykuorman mukaan.

Valmistelija ehdottaa, että komissio tarkastelee vuoteen 2028 mennessä kattavasti tämän asetuksen tehokkuutta ja vaikuttavuutta ja toimittaa kertomuksen tuloksineen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Kertomukseen liitetään tarvittaessa asetusta koskeva tarkistettu ehdotus. Euroopan komission olisi vuoteen 2025 mennessä esitettävä ilmastonmuutoskomiteaa kuullen vuotuinen katsaus päästöjen vähentämisen mahdollistavien edellytysten tilanteesta jäsenvaltioittain.

Lopuksi valmistelija katsoo, että raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen laskennassa ei oteta huomioon sellaisten erittäin raskaiden yhdistelmäajoneuvojen parempaa energiatehokkuutta, joiden sallittu enimmäismassa on yli 60 tonnia. Koska niiden oletettu hyötykuorma on sama kuin huomattavasti pienemmillä raskailla hyötyajoneuvoilla, jotka kuuluvat samoihin alaryhmiin, niiden lasketut hiilidioksidipäästöt tonnikilometriä kohti eivät vastaa erittäin raskaan yhdistelmäajoneuvon kuljettamaa todellista kuormaa. Valmistajien keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin olisi sovellettava kompensatiokerrointa, jolla kompensoitaisiin erittäin raskaan yhdistelmäajoneuvon kuljettamia suurempia kuormia, ja tällä tavoin olisi otettava huomioon valmistajien energiatehokkuuden parantuminen.

TARKISTUS

Teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta pyytää asiasta vastaavaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokuntaa ottamaan huomioon seuraavan:

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Unioni on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/1119¹¹ kirjannut lainsäädäntöön tavoitteen siitä, että koko talous saadaan ilmastoneutraaliksi vuoteen 2050 mennessä. Kyseisessä asetuksessa vahvistetaan myös unionin sisäinen sitoumus vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puiteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 5 kappale

Tarkistus

(4) Unioni on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/1119¹¹ kirjannut lainsäädäntöön tavoitteen siitä, että koko talous saadaan ilmastoneutraaliksi ***mahdollisimman pian ja viimeistään*** vuoteen 2050 mennessä ***sekä tavoitteen saavuttaa negatiiviset päästöt sen jälkeen***. Kyseisessä asetuksessa vahvistetaan myös unionin sisäinen sitoumus vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä. ***Kyseisessä asetuksessa säädetään myös, että komission olisi pyrittävä mukauttamaan kaikki tulevat lainsäädäntö- ja talousarvioehdotukset kyseisessä asetuksessa asetettuihin tavoitteisiin ja päämääriin ja, jos mukautusta ei tehdä, esitettävä syyt siihen ehdotusten liitteenä olevassa vaikutustenarvioinnissa.***

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puiteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 3

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale**

Komission teksti

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

Tarkistus

(8) Asetuksessa (EU) 2019/1242 raskaille hyötyajoneuvoille asetettuja vähennysvaatimuksia on tiukennettava energiatehokkuus etusijalle -periaatteen mukaisesti, jotta voidaan edistää kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämistä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi on määriteltävä selkeä etenemissuunnitelma lisävähennyksille vuoden 2030 jälkeen, jotta voidaan edistää vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista. **Tarvitaan kunnianhimoisia toimia tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, mutta päästövähennyksiä tarvitaan myös muilla aloilla, mukaan lukien alat, joilla luopuminen on vaikeaa.**

Tarkistus 4

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 a kappale (uusi)**

(8 a) Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevien vaatimusten tiukentaminen ja tarvittavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto ovat keskeisessä asemassa pyrittäessä vähentämään raskaiden hyötyajoneuvojen koko ajoneuvokannan päästöjä, mutta sitä olisi täydennettävä myös muilla aloitteilla, joilla pyritään nopeuttamaan liikennemuotosiirtymää maanteiltä rautateille ja lisäämään rautateiden tavaraliikennettä.

Tarkistus 5

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 9 a kappale (uusi)**

(9 a) Akkukäyttöisillä sähköajoneuvoilla sekä polttokennoajoneuvoilla ja muilla vetykäyttöisillä ajoneuvoilla on hyvät mahdollisuudet saada tietyt raskaan liikenteen segmentit irtautumaan hiilestä, ja niiden kehittämistä olisi edistettävä.

Tarkistus 6

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 kappale**

(10) Tätä taustaa vasten uusille raskaille hyötyajoneuvoille olisi asetettava uudet tiukennetut hiilidioksidin päästövähennystavoitteet vuodesta 2030 alkaen. Kyseiset tavoitteet olisi asetettava tasolle, joka antaa vahvan signaalin, jotta voidaan nopeuttaa päästöttömien

(10) Tätä taustaa vasten uusille raskaille hyötyajoneuvoille olisi asetettava uudet tiukennetut hiilidioksidin päästövähennystavoitteet vuodesta 2030 alkaen. Kyseiset tavoitteet olisi asetettava tasolle, joka antaa vahvan signaalin, jotta voidaan nopeuttaa päästöttömien

ajoneuvojen käyttöönottoa unionin markkinoilla ja **edistää** päästöttömiin teknologioihin liittyvää innovointia kustannustehokkaalla tavalla.

ajoneuvojen käyttöönottoa unionin markkinoilla **siten, että mahdollistavien edellytysten olisi oltava asianmukaiset, eli tarjolla olisi oltava riittävän tiheä vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrakuuri, jotta voidaan edistää** päästöttömiin teknologioihin liittyvää innovointia kustannustehokkaalla tavalla. **Näin varmistettaisiin, että eurooppalaiset yritykset säilyttävät johtavan aseman maailmanmarkkinoilla ja myötävaikuttavat kuljetusyritysten toimintakustannusten vähentämiseen samalla kun varmistetaan, että unioni täyttää ilmasto- ja ilman saastumista koskevat tavoitteensa.**

Tarkistus 7

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(10 a) Altistuminen ilmansaasteille, myös tieliikenteen aiheuttamille ilmansaasteille, vaikuttaa voimakkaasti kaupunkiväestöön unionissa ja liittyy ennenaikaiseen kuolemaan. Nopeuttamalla päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa tiukennetut hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimukset auttavat myös vähentämään tieliikenteen aiheuttamaa ilman saastumista.

Tarkistus 8

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 11 kappale – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

Päivitetyn uuden teollisuusstrategian¹⁴ mukaan on tarkoitus luoda vihreän ja digitaalisen siirtymän polkuja yhdessä

Päivitetyn uuden teollisuusstrategian¹⁴ mukaan on tarkoitus luoda vihreän ja digitaalisen siirtymän polkuja yhdessä

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

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

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 kappale

PE746.858v02-00

70/163

RR\1289315FI.docx

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

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

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

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

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

(12) *Useat jäsenvaltiot ovat jo ilmoittaneet menevänsä näitä vähimmäisvaatimuksia pidemmälle, ja useat eurooppalaiset kuorma-autojen valmistajat ovat perustaneet yhteisyrityksiä julkisten latausverkkojen asentamiseksi ja ylläpitämiseksi kaikkialla Euroopassa. Tällä asetuksella kannustetaan myös lisäinvestointeihin latausinfrastruktuuriin tarjoamalla sijoittajille varmuus kysynnän kasvusta. Jäsenvaltioita olisi myös kannustettava sisällyttämään tarkistettuihin kansallisiin toimintakehyksiinsä toimenpiteitä, joilla tuetaan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa terminaaleissa, logistiikkakeskuksissa ja varastoissa. Kaikilla näillä aloitteilla edistetään sitä, että tarvittava lataus- ja tankkausinfrastruktuuri otetaan käyttöön¹⁶.*

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

(12 a) *Lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto on yhtä lailla tärkeää yksityisissä kohteissa, kuten yksityisillä varastoalueilla ja logistiikkakeskuksissa, jotta voidaan varmistaa mahdollisuus yön yli tapahtuvaan ja määränpäässä suoritettavaan lataamiseen. On*

ratkaisevan tärkeää, että mikään Euroopan alue ei jää jälkeen ja että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotossa ilmeneviin alueellisiin eroihin puututaan asianmukaisesti erityisesti vähemmän kehittyneillä alueilla tai alueilla, joilla on erityistarpeita ja joilla vallitsevat erityisolosuhteet, kuten maaseudulla ja harvaan asutuilla, syrjäisillä ja syrjäisimmillä alueilla sekä saari- ja vuoristoalueilla. Tämä lataus- ja tankkausasemien julkinen ja yksityinen verkosto on mahdollistava edellytys sille, että valmistajat voivat saavuttaa hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet.

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(12 b) Jotta Euroopan teollisuus voisi kilpailla maailmanlaajuisesti, sen on oltava valmis vastaamaan haasteisiin ja huolehtimaan asianmukaisesta infrastruktuurista. Näistä syistä tarvitaan laajasti saatavilla olevaa ja luotettavaa julkisten latauspisteiden verkostoa, jotta voidaan tukea yhä kasvavaa määrää maanteillä olevia sähköajoneuvoja.

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(12 c) Vaikka tarvitaan kunnianhimoisempia hiilidioksidipäästönormeja päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen

käyttöönoton lisäämiseksi puuttumalla tarjontaan, niitä on täydennettävä polttoainetehokkaampien ajoneuvojen kysyntää koskevilla lisäedellytyksillä, erityisesti tehokkailla hiilen hinnoittelutoimenpiteillä.

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

(13) *Ilmastoneutraaliuden saavuttaminen* edellyttää merkittäviä investointeja sähköverkkoihin, muun muassa kapasiteetin, häiriönsietokyvyn ja varastoinnin parantamiseen, sekä lisäyhteyksiä. *Raskaiden hyötyajoneuvojen osalta 3 a artiklassa vuodeksi 2030 ehdotetut tavoitetasot tarkoittavat, että päästöttömien ajoneuvojen osuus tieliikenteen kokonaisajoneuvokannasta sekä alan sähkönkulutus pysyvät rajallisena. Tästä syystä myös sähköverkkoon kohdistuva vaikutus pysyy rajallisena.*

Tarkistus 14

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(13) *Akkukäyttöisten sähköajoneuvojen, polttonnoajoneuvojen ja muiden vetykäyttöisten ajoneuvojen käyttöönotto* edellyttää *epäilemättä* merkittäviä investointeja sähköverkkoihin, muun muassa kapasiteetin, häiriönsietokyvyn ja varastoinnin parantamiseen sekä lisäyhteyksiä *ja käyttäytymisen muutosta, jotta kysyntähuippuihin voidaan puuttua ilman toimitusvarmuuteen kohdistuvia riskejä.*

(14 a) *Pääsy koulutukseen ja uudelleen koulutukseen useilla aloilla, myös raskaiden hyötyajoneuvojen alalla, jolla on tehtävä perustavanlaatuisia muutoksia, on ratkaisevan tärkeää sosiaalisesti oikeudenmukaisen siirtymän kannalta. Raskaita hyötyajoneuvoja valmistavan teollisuuden on varmistettava, että työntekijöillä on uudelleen koulutusmahdollisuuksia ja että*

heitä kannustetaan hyödyntämään niitä ilman omia kustannuksia. Oikeudenmukaisen ja tehokkaan siirtymän varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää kartoittaa ja analysoida ennakoituja muutoksia raskaita hyötyajoneuvoja valmistavan teollisuuden työmarkkinoilla.

Tarkistus 15

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(15) Kuorma-autokannan heterogeenisen rakenteen vuoksi ei ole täysin mahdollista ennustaa, onko teknologian kehitys riittävän nopeaa varmistamaan, että pakokaasupäästöt poistava teknologia on toteuttamiskelpoinen vaihtoehto kaikkien käyttötarkoitusten osalta. Tällaisia käyttötarkoituksia **ovat** esimerkiksi kaukoliikenteen raskaiden hyötyajoneuvojen käyttö tietyillä maantieteellisillä alueilla ja tietyissä sääolosuhteissa tai linja-autojen ja kuorma-autojen käyttö kriittisissä turvallisuustarkoituksissa, joissa ei voida käyttää päästöttömiä pakokaasuteknologioita. **Myös kansallisten turvallisuussyiden ja mahdollisten siviilievakuointien vuoksi linja-autoja on oltava saatavilla.** Kyseisten ajoneuvojen olisi muodostettava vain rajallinen osuus koko raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannasta. Tämän vuoksi vuoden 2040 tavoitteeseen olisi jätettävä jonkin verran liikkumavaraa tekniikan kehityksen huomioon ottamiseksi.

Tarkistus 16

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 a kappale (uusi)

(15 a) Euroopan unionin on nopeutettava hiilidioksidipäästöjen vähentämistä entisestään ja saatava päästöjä vähennetyksi joka vuosi kaikilla aloilla. Tämän asetuksen kunnianhimoisten tavoitteiden saavuttamiseksi myös biopolttoaineilla ja muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla, kuten vetyjohdannaisilla, on oltava tärkeä rooli siirtymässä. Jotta voidaan tasoittaa sähköajoneuvojen tai päästöttömien vetyajoneuvojen tietä ja saada markkinakysyntää varten aikaan tasaisen selkeä sääntely, on tärkeää asettaa kunnianhimoinen 90 prosentin tavoite vuodelle 2040, koska tällä hetkellä vain 1–2 prosenttia myydyistä raskaista kuorma-autoista on akkukäyttöisiä sähköajoneuvoja.

Tarkistus 17

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

(15 b) Komission olisi sidosryhmiä kuultuaan annettava kertomus yksinomaan uusiutuvia polttoaineita käyttävien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröimisestä vaatimustenmukaisuussyistä ja unionin oikeuden ja ilmastoneutraaliustavoitteen mukaisesti. Komissio toimittaa kyseisen kertomuksen sekä tarvittavat ehdotukset jatkotoimenpiteiksi, kuten lainsäädäntöehdotukset, Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Tarkistus 18

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 21 kappale – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Vetoautoja, joiden suurimmat yhdistelmät ylittävät 70 tonnia, käytetään tyypillisesti kaukoliikenteessä, ja ne on luokiteltava tiettyyn alaryhmään, koska niiden hiilidioksidipäästöjen laskennassa on otettava huomioon niiden erityisominaisuudet, jotta voidaan ottaa huomioon niiden todellinen hyötykuorma ja oikea ajosykli.

Tarkistus 19

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 21 kappale – 4 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

Tiettyjen tyyppihyväksytyjen ajoneuvoryhmien hiilidioksidipäästöjä ei toistaiseksi määritellä teknisistä syistä, joten kyseisten ajoneuvojen ei tarvitse täyttää tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksiditavoitteita. Tällaisia ajoneuvoja ovat esimerkiksi erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, kuten ajoneuvonosturit, hydraulisten monikäyttölaitteiden kuljetusajoneuvot ja erikoiskuljetusajoneuvot, maastoajoneuvot, kuten tietyt kaivos-, metsä- ja maatalouskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, sekä muut ajoneuvot, joissa on standardista poikkeava akselikonfiguraatio, kuten ajoneuvot, joissa on enemmän kuin neljä akselia tai enemmän kuin kaksi vetävää akselia, enimmäismassaltaan alle 7,5 tonnin pienet linja-autot ja enimmäismassaltaan alle 5 tonnin pienet kuorma-autot.

Tiettyjen tyyppihyväksytyjen ajoneuvoryhmien hiilidioksidipäästöjä ei toistaiseksi määritellä teknisistä syistä, joten kyseisten ajoneuvojen ei tarvitse täyttää tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksiditavoitteita. Tällaisia ajoneuvoja ovat esimerkiksi erikoiskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, kuten ajoneuvonosturit, hydraulisten monikäyttölaitteiden kuljetusajoneuvot ja erikoiskuljetusajoneuvot, maastoajoneuvot, kuten tietyt kaivos-, metsä- ja maatalouskäyttöön tarkoitetut ajoneuvot, sekä muut ajoneuvot, joissa on standardista poikkeava akselikonfiguraatio, kuten ajoneuvot, joissa on enemmän kuin neljä akselia tai enemmän kuin kaksi vetävää akselia, **sekä** enimmäismassaltaan alle 7,5 tonnin pienet linja-autot ja enimmäismassaltaan alle 5 tonnin pienet kuorma-autot.

Tarkistus 20

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 21 kappale – 5 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 21

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 30 kappale

Komission teksti

(30) Jotta voidaan vahvistaa uusien päästöttömien teknologioiden kehittämistä erikoistuneissa pienissä ja keskisuurissa yrityksissä, päästöttömiä ajoneuvoja olisi voitava siirtää myös muiden kuin sidossuhteessa olevien yhteisöjen välillä.

Tarkistus

(30) Jotta voidaan vahvistaa uusien päästöttömien teknologioiden kehittämistä erikoistuneissa pienissä ja keskisuurissa yrityksissä, päästöttömiä ajoneuvoja **ja olemassa olevia päästöttömiksi muutettuja ajoneuvoja** olisi voitava siirtää myös muiden kuin sidossuhteessa olevien yhteisöjen välillä. **Olemassa olevien ajoneuvojen muuttaminen päästöttömiksi tarjoaa hyvän mahdollisuuden nopeuttaa siirtymää kohti päästötöntä liikennettä kustannus- ja resurssitehokkaalla tavalla.**

Tarkistus 22

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

Komission teksti

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusille raskaille hyötyajoneuvoille hiilidioksidipäästövaatimukset, joilla edistetään asetuksessa (EU) 2018/842²³ vahvistetun **unionin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteen** ja Pariisin

Tarkistus

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusille raskaille hyötyajoneuvoille hiilidioksidipäästövaatimukset, joilla edistetään asetuksessa (EU) 2018/842 vahvistetun **unionin ilmastoneutraaliustavoitteen ja sen välitavoitteiden** ja Pariisin sopimuksen

sopimuksen²⁴ tavoitteiden saavuttamista sekä varmistetaan sisämarkkinoiden moitteeton toiminta.

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (EUVL L 16, 19.6.2018, s. 26).

²⁴ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4.

tavoitteiden saavuttamista sekä varmistetaan sisämarkkinoiden moitteeton toiminta.

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (EUVL L 16, 19.6.2018, s. 26).

²⁴ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4.

Tarkistus 23

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – c alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

1 artikla – 5 kohta

Komission teksti

5. Jäljempänä 3 a artiklassa tarkoitettuja hiilidioksidipäästötavoitteita ei sovelleta muihin kuin 4 kohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity väestönsuojelun, palolaitosten, puolustusvoimien tai yleisestä järjestyksestä tai kiireellisestä sairaanhoidosta vastaavien voimien käyttöön, jos jäsenvaltio ilmoittaa asiasta rekisteröinti- ja raportointiprosessissa ja vahvistaa liitteessä IV olevan A osan mukaisesti ilmoitetuissa tiedoissa, että päästötön ajoneuvo ei sovellu kyseiseen käyttötarkoitukseen ja että tämän vuoksi on yleisen edun mukaista rekisteröidä polttomoottoriajoneuvo tätä tarkoitusta varten.

Tarkistus

5. Jäljempänä 3 a artiklassa tarkoitettuja hiilidioksidipäästötavoitteita ei sovelleta muihin kuin 4 kohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka on rekisteröity väestönsuojelun, palolaitosten, puolustusvoimien tai yleisestä järjestyksestä tai kiireellisestä sairaanhoidosta vastaavien voimien käyttöön ***tai ryhmien 11, 12 tai 16 N3-luokan kuorma-autoihin, joiden käyttö on sallittu niiden rekisteröintimaassa yli 70 tonnin sallitun enimmäismassan hinausyhdistelmissä***, jos jäsenvaltio ilmoittaa asiasta rekisteröinti- ja raportointiprosessissa ja vahvistaa liitteessä IV olevan A osan mukaisesti ilmoitetuissa tiedoissa, että päästötön ajoneuvo ei sovellu kyseiseen käyttötarkoitukseen ja että tämän vuoksi on yleisen edun mukaista rekisteröidä polttomoottoriajoneuvo tätä tarkoitusta varten.

Tarkistus 24

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – i alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 artikla – 23 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

23 a) 'CCF-polttoaineilla' tarkoitetaan asetuksen (EU) 2018/2001 2 artiklan 28 alakohdassa määriteltyä biokaasua, asetuksen (EU) 2018/2001 2 artiklan 34 alakohdassa määriteltyjä kehittyneitä biopolttoaineita ja asetuksen (EU) 2018/2001 2 artiklan 36 alakohdassa määriteltyjä muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita, jotka täyttävät direktiivin (EU) 2018/2001 29 artiklassa vahvistetut kestävyyskriteerit ja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä koskevat kriteerit.

Tarkistus 25

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – i alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 artikla – 23 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

23 b) 'hiilikorjauskertoimella' kerrointa, jota sovelletaan ajoneuvojen hiilidioksidipakokaasupäästöihin vaatimustenmukaisuuden arviointia varten, jotta voidaan ottaa huomioon asetuksen 3 artiklan 24 kohdassa määritetyt kasvihuonekaasupäästöintensiteetti ja hiilikorjauskertoimeen hyväksyttävien uusiutuvien polttoaineiden osuus.

Tarkistus 26

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – i alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 artikla – 23 c kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

23 c) Erittäin raskaat yhdistelmät (EHC) ovat ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on yli 60 tonnia, kun EU:n keskiarvo on 40 tonnia. Koska hiilidioksidipäästöjen laskentakaavassa oletetaan hyötykuorman olevan sama kuin huomattavasti pienemmillä raskailla hyötyajoneuvoilla, kaavaa olisi muutettava, jotta voidaan ottaa huomioon näiden erittäin raskaiden yhdistelmien suurempi energiatehokkuus, niin että se vastaisi paremmin todellisia päästöjä.

Tarkistus 27

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 a artikla – 1 kohta – 3 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Liitteessä I olevan 1.1.4 kohdan mukaisesti raskaat hyötyajoneuvot, joita ei ole luokiteltu liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa mainittuihin alaryhmiin, on otettava huomioon arvioitaessa, noudattavatko valmistajat 1 kohdassa asetettuja vähennystavoitteita koskevia säännöksiä.

Tarkistus 28

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 b artikla – 1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

1. Liitteessä I olevassa 4.2 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen osalta valmistajien on noudatettava nollapäästöisten ajoneuvojen vähimmäisosuusvaatimusta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen kannassaan liitteessä I olevan 4.3 kohdan mukaisesti. Nollapäästöisten ajoneuvojen osuus uusista kaupunkiliikenteen linja-autoista on oltava **90** prosenttia vuoden 2030 raportointikaudesta alkaen **ja 100 prosenttia vuoden 2035 raportointikaudesta alkaen.**

Tarkistus 29

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 b artikla – 2 kohta

Komission teksti

Jäsenvaltiot voivat päättää jättää tämän artiklan mukaisen velvoitteen ulkopuolelle rajallisen osuuden kullakin raportointikaudella rekisteröidyistä kaupunkiliikenteen linja-autoista, **jos ne vahvistavat, että nollapäästöiset ajoneuvot eivät sovellu yhtä hyvin ajoneuvojen käyttötarkoitukseen ja siksi on yleisen edun mukaista rekisteröidä kyseiseen käyttötarkoitukseen muu kuin nollapäästöinen ajoneuvo** alueellisista maantieteellisistä erityispiirteistä tai sääolosuhteista johtuvan sosioekonomisen kustannus-hyötysuhteen vuoksi.

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat päättää jättää tämän artiklan mukaisen velvoitteen ulkopuolelle rajallisen osuuden kullakin raportointikaudella rekisteröidyistä kaupunkiliikenteen linja-autoista yleisen edun **mukaisesti** alueellisista maantieteellisistä erityispiirteistä tai sääolosuhteista johtuvan sosioekonomisen kustannus-hyötysuhteen vuoksi **sekä kansalliseen turvallisuuteen liittyvien syiden ja kansallisten katastrofien vuoksi.**

Tarkistus 30

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Komission teksti

1. Hankintaviranomaisten tai -yksiköiden on tehtävä 3 b artiklassa tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaa tai käyttöä koskevat julkiset hankintasopimukset kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen perusteella ottaen huomioon paras hinta-laatusuhde ja tarjouksen vaikutus toimitusvarmuuteen asiaankuuluvan kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

Tarkistus

1. Hankintaviranomaisten tai -yksiköiden on tehtävä 3 b artiklassa tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaa tai käyttöä koskevat julkiset hankintasopimukset kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen perusteella ottaen huomioon paras hinta-laatusuhde ja tarjouksen vaikutus toimitusvarmuuteen ***sekä sosiaaliset ja ympäristökriteerit*** asiaankuuluvan kansainvälisen oikeuden mukaisesti.

Tarkistus 31

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

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

Komission teksti

Tarkistus

a a) lisätään 4 artiklan ensimmäiseen kohtaan c alakohta seuraavasti:

”c) Liitteessä I olevan 2.1 kohdan mukaisesti määritettävän hiilikorjauskertoimen soveltaminen vuodesta 2030 alkaen.

Hiilikorjauskertoimen vaikutusta rajoitetaan siten, että huomioon otetaan ainoastaan lisäpolttoainemäärät, jotka ylittävät Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001 määritellyn muuta kuin biologista alkuperää olevia kehittyneitä biopolttoaineita ja uusiutuvia polttoaineita koskevan sitovan yhdistetyn alatavoitteen liikennealalle toimitettavien uusiutuvien energialähteiden osuudesta.

On asetettava yläraja sen varmistamiseksi, että hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteista vuosille 2030, 2035

ja 2040 voidaan saavuttaa enintään kymmenen prosenttiyksikköä hiilikorjauskertoimen vaikutuksen kautta. Sen vuoksi vuosille 2030–2034 on asetettava yläraja siten, että hiilikorjauskertoimessa otetaan huomioon ainoastaan tämän asetuksen 3 artiklassa määritelty enintään 12,5 prosentin osuus uusiutuvista polttoaineista, joihin voidaan soveltaa kerrointa. Vuosina 2035–2039 osuus on enintään 17 prosenttia ja vuodesta 2040 alkaen enintään 40 prosenttia.

Tarkistus 32

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta – b a alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2019/1242

5 artikla – 3 kohta – 3 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

b a) lisätään 5 artiklan kolmanteen kohtaan 3 a alakohta seuraavasti:

”3 a. Kompensaatiokerroin, joka myönnetään niille N3-luokan kuorma-autoille, jotka on rekisteröity ensimmäisen kerran raportointikaudella ja joita on sallittua käyttää niissä jäsenvaltioissa, joissa erittäin raskaisiin yli 60 tonnin yhdistelmäkuljetuksiin sovellettavat yhdistetyt massat ovat suuremmat. Tässä artiklassa tarkoitetun kompensaatiokertoimen osalta komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 17 artiklan mukaisesti delegoidun säädöksen, jolla muutetaan liitteessä I olevassa 2.7 kohdassa esitettyä valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskentakaavaa, jotta voidaan kompensoida erittäin raskaiden yhdistelmien parempi energiatehokkuus ja korjata niiden lasketuissa päästöissä esiintyvät vääristymät.

Tarkistus 33

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta – d alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

7 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

”Vuosien 2025–2039 raportointikausina kertyneet päästöhyvitykset ja päästövelat – jos niitä on – siirretään raportointikaudelta seuraavalle. Mahdolliset jäljellä olevat päästövelat on kuitenkin katettava **vuoden 2039 raportointikaudella.**”

Tarkistus 34

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

15 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 35

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

15 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

Kertomuksessa olisi arvioitava mahdollisuutta sisällyttää soveltamisalaan ryhmiin 11, 12 ja 16 kuuluvat N3-luokan kuorma-autot, joita voidaan käyttää niiden rekisteröintivaltiossa sellaisten yhdistelmien hinaamiseen, joiden suurin

sallittu massa on yli 70 tonnia, edellyttäen, että näiden ajoneuvojen päästölaskelma on kehitetty siten, että otetaan huomioon niiden erityisominaisuudet raskaiden yhdistelmien vetoautoina.

Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä ja sen jälkeen vuosittain kertomuksen niiden edellytysten tilanteesta unionissa, jotka mahdollistavat päästöttömien raskaiden ajoneuvojen käyttöönoton markkinoilla. Tässä kertomuksessa komissio arvioi etenkin, mutta ei yksinomaan, seuraavia seikkoja:

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

Jos kertomuksessa todetaan, että erityisesti b, c tai d kohdan mukaiset mahdollistavat edellytykset eivät ole tämän asetuksen 3 a ja b artiklassa ajoneuvovalmistajille asetettujen tavoitteiden mukaisia, kertomuksen tulokset on otettava huomioon Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/362 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY tulevissa tarkistuksissa.

Komissio julkaisee viimeistään 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä kertomuksen,

jossa vahvistetaan menetelmä unionin markkinoille saatettujen raskaiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista ilmoittamista varten. Komissio toimittaa kyseisen kertomuksen sekä tarvittavat ehdotukset jatkotoimenpiteiksi, kuten lainsäädäntöehdotukset, Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

Tarkistus 36

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 1.1.4 kohta (uusi)

Asetus (EU) 2019/1242

Liite I – taulukko 1

<i>Komission teksti</i>	
<i>Tarkistus</i>	
<p>1.1.4. N2-luokan uudet pienet kuorma-autot, jotka eivät kuulu mihinkään 1.1.1 ja 1.1.2 kohdassa esitetyistä alaryhmistä ja joille ei teknisistä syistä ole määritetty hiilidioksidipäästöjä asetuksen (EU) 2017/2400 mukaisesti vaan asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimien mukaisesti tai Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimien mukaisesti, luokitellaan tämän asetuksen soveltamiseksi seuraaviin alaryhmiin:</p>	
<i>Ajoneuvojen ominaisuudet</i>	<i>Tämän asetuksen soveltamiseksi osoitettu ajoneuvojen alaryhmä (sg)</i>
<i>N-luokka; TPMLM* ≤ 5 t</i>	53

Tarkistus 37

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 1,2 kohta

<i>Komission teksti</i>		
1.2. Työajoneuvot määritellään seuraavin perustein:		
Ajoneuvoluokka	Alustakonfiguraatio	Työajoneuvoja koskevat perusteet

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

Tarkistus 38

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.1 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

Liite I – 2.1 kohta

<i>Komission teksti</i>
2.1 Uuden raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjen laskeminen
Alaryhmään <i>sg</i> luokitellun uuden raskaan hyötyajoneuvon <i>v</i> tai sen ensimmäisen vaiheen ajoneuvon päästöt [g/km] lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti:
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$
$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$

jossa	
\sum_{mp}	on kaikkia taulukossa 2 lueteltuja käyttöprofiileja mp edustava summa
sg	on alaryhmä, johon uusi raskas hyötyajoneuvo v on luokiteltu tämän liitteen 1 jakson mukaisesti
$W_{sg,mp}$	on 2.1.1–2.1.3 kohdassa esitetty käyttöprofiilin painoarvo
$CO2_{v,mp}$	on uuden raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä käyttöprofiilille mp , ilmoitettuna 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti ja normalisoituna liitteen III mukaisesti
$CO2p_{v,mp}$	on uuden raskaan hyötyajoneuvon v ensimmäisen vaiheen ajoneuvon hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä käyttöprofiilille mp , ilmoitettuna 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti.
Nollapäästöisten ajoneuvojen osalta $CO2_{v,mp}$ ja $CO2p_{v,mp}$ arvo on 0.	
<i>Tarkistus</i>	
2.1 Uuden raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjen laskeminen	
Alaryhmään sg luokitellun uuden raskaan hyötyajoneuvon v tai sen ensimmäisen vaiheen ajoneuvon päästöt [g/km] lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti:	
$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp} \times (1 - CCF_i)$	
jossa	
\sum_{mp}	on kaikkia taulukossa 2 lueteltuja käyttöprofiileja mp edustava summa
sg	on alaryhmä, johon uusi raskas hyötyajoneuvo v on luokiteltu tämän liitteen 1 jakson mukaisesti
$W_{sg,mp}$	on 2.1.1–2.1.3 kohdassa esitetty käyttöprofiilin painoarvo
$CO2_{v,mp}$	on uuden raskaan hyötyajoneuvon v hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä käyttöprofiilille mp , ilmoitettuna 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti ja normalisoituna liitteen III mukaisesti
$CO2p_{v,mp}$	on uuden raskaan hyötyajoneuvon v ensimmäisen vaiheen

CCF_i ajoneuvon hiilidioksidipäästöt [g/km] määritettynä käyttöprofiilille mp , ilmoitettuna 13 a ja 13 b artiklan mukaisesti.

on 3 artiklan 25 kohdassa määritelty ja tämän liitteen, jota on sovellettava vuodesta 2030 alkaen, 7 kohdan mukaisesti laskettu käytössä olevan polttoaineen tai polttoaineseoksen hiilikorjauskerroin.

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

Tarkistus 39

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2.7.2 kohta

<i>Komission teksti</i>	
2.7.2. Raportointikaudet vuodesta 2025 alkaen:	
$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$	
$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$	
$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$	
$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$	
jossa	
\sum_{sg}	on niitä alaryhmiä edustava summa, jotka sisällytetään keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskentaan 4.2 kohdan mukaisesti
$ZLEV$	määritetään 2.3 kohdan mukaisesti
$share_{sg}$	määritetään 2.4 kohdan mukaisesti
zev_{sg}	määritetään 2.4 kohdan mukaisesti
pv_{sg}	määritetään 2.4 kohdan mukaisesti
MPW_{sg}	määritetään 2.6 kohdan mukaisesti
$avgCO2_{sg}$	määritetään 2.2 kohdan mukaisesti
$avgCO2p_{sg}$	määritetään 2.2 kohdan mukaisesti
$rCO2_{sg}$	määritetään 3.1.2 kohdan mukaisesti.
<i>Tarkistus</i>	
2.7.2. Raportointikaudet vuodesta 2025 alkaen:	

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg} \times (1 - share_{sgEHC}) + \alpha_{sg} \times avgCO2_{sg} \times share_{sgEHC}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

jossa

\sum_{sg} on niitä alaryhmiä edustava summa, jotka sisällytetään keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskentaan 4.2 kohdan mukaisesti

$ZLEV$ määritetään 2.3 kohdan mukaisesti
 $share_{sg}$ määritetään 2.4 kohdan mukaisesti
 zev_{sg} määritetään 2.4 kohdan mukaisesti
 pv_{sg} määritetään 2.4 kohdan mukaisesti
 MPW_{sg} määritetään 2.6 kohdan mukaisesti
 $avgCO2_{sg}$ määritetään 2.2 kohdan mukaisesti
 $avgCO2p_{sg}$ määritetään 2.2 kohdan mukaisesti
 $rCO2_{sg}$ määritetään 3.1.2 kohdan mukaisesti.

$share_{sgEHC}$ on sellaisten valmistajan uusien raskaiden N3-luokan hyötyajoneuvojen osuus alaryhmässä sg , joita saa käyttää erittäin raskaissa yhdistelmissä

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

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

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

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

Hiilidioksidipäästöjen laskennassa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluva kuorma-auto katsotaan osaksi erittäin raskasta yhdistelmää, jos kuorma-auto kuuluu N3-luokkaan ja käytössä olevan ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa rekisteröintimaassa on yli 60 tonnia ja se on raportoitu liitteessä IV olevan A osan q a kohdan mukaisesti.

Tarkistus 40

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 – 4.1. – taulukko 4.2.

Asetus (EU) 2019/1242

Liite I – taulukko 4.2

<i>Komission teksti</i>			
4.2. Valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja päästötavoitteiden laskentaan sisällytettävät ajoneuvojen alaryhmät			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	tavarankuljetusajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan sekä 3 kohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 b artiklan mukaisia nollapäästötavoitteita
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Kaikki 1.1.1 ja 1.1.3 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen alaryhmät	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-DD, 35-FE, 39-FE
<i>Tarkistus</i>			
4.2. Valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja päästötavoitteiden laskentaan sisällytettävät ajoneuvojen alaryhmät			
X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	tavarankuljetusajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan sekä 3 kohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 b artiklan mukaisia nollapäästötavoitteita
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH	Kaikki 1.1.1 ja 1.1.3 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen alaryhmät	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2,	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF,

LH, 10-RD, 10-LH	ajoneuvojen alaryhmät	34-C3, 34-DD,	33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE
------------------	-----------------------	---------------	-------------------------------

Tarkistus 41

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 – 4.3. – taulukko 4.3.1.

Asetus (EU) 2019/1242

Liite I – taulukko 4.3.1,

<i>Komission teksti</i>					
4.3.1. Alaryhmän sg ajoneuvoihin sovelletaan 3 a artiklan nojalla eri raportointikausilla seuraavia hiilidioksidivähennystavoitteita rf_{sg} ja rfp_{sg} :					
Hiilidioksidivähennystavoitteet rf_{sg} ja rfp_{sg}					
Alaryhmät sg		Raportointikaudet			
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen
Keskiraskaat kuorma-autot	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Raskaat kuorma-autot > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Raskaat kuorma-autot > 16 t, joiden akselikonfiguraatio on 4x2 tai 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Raskaat kuorma-autot > 16 t, joissa on erityistyyppinen akselikonfiguraatio	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Kaukoliikenteen linja-autot (rf_{sg})	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Kaukoliikenteen linja-autojen	32-C2, 32-C3, 32-DD,	0	43 %	64 %	90 %

ensimmäisen vaiheen ajoneuvot (rfp _{sg})	34-C2, 34-C3, 34-DD				
Perävaunut		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Puoliperävaunut		0	15 %	15 %	15 %
<i>Tarkistus</i>					
4.3.1. Alaryhmän sg ajoneuvoihin sovelletaan 3 a artiklan nojalla eri raportointikausilla seuraavia hiilidioksidivähennystavoitteita rf _{sg} ja rfp _{sg} :					
Hiilidioksidivähennystavoitteet rf _{sg} ja rfp _{sg}					
Alaryhmät sg	Raportointikaudet				
		2025–2029	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen
Keskiraskaat kuorma-autot	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Raskaat kuorma-autot > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Raskaat kuorma-autot > 16 t, joiden akselikonfiguraatio on 4x2 tai 6x4	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Raskaat kuorma-autot > 16 t, joissa on erityistyyppinen akselikonfiguraatio	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Kaukoliikenteen ja kaupunkien välisen liikenteen linja-autot (rf _{sg})	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-L2 , 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Kaukoliikenteen ja kaupunkien välisen liikenteen	31-L2 , 32-C2, 32-C3, 32-DD, 33-	0	43 %	64 %	90 %

linja-autojen ensimmäisen vaiheen ajoneuvot (rfp _{sg})	L2, 34-C2, 34-C3, 34-DD				
Perävaunut	421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
Puoliperävaunut	111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126	0	5,0 %	5,0 %	5,0 %
<i>Puoliperävaunut</i>	131, 131V, 132, 132V, 133	0	5,0 %	7,5 %	7,5 %

Tarkistus 42

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4.3.2. kohta

<i>Komission teksti</i>				
4.3.2. Alaryhmän sg ajoneuvoihin sovelletaan 3 b artiklan nojalla eri raportointikausilla seuraavia nollapäästötavoitteita zevM _{sg} :				
Nollapäästöisiä ajoneuvoja koskevat velvoitteet zevM _{sg}				
Alaryhmät sg	Raportointikaudet			
	Ennen vuotta 2030	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040

					alkaen
Raskaat kaupunkiliikenteen linja-autot	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2	0	100 %	100 %	100 %
<i>Tarkistus</i>					
4.3.2. Alaryhmän sg ajoneuvoihin sovelletaan 3 b artiklan nojalla eri raportointikausilla seuraavia nollapäästötavoitteita $zevM_{sg}$:					
Nollapäästöisiä ajoneuvoja koskevat velvoitteet $zevM_{sg}$					
Alaryhmät sg	Raportointikaudet				
	Ennen vuotta 2030	2030–2034	2035–2039	Vuodesta 2040 alkaen	
Raskaat kaupunkiliikenteen linja-autot	31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE	0	100 %	100 %	100 %

Tarkistus 43

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 6 a kohta (uusi) Asetus (EU) 2019/1242

Liite I – 7 kohta (uusi)

<i>Komission teksti</i>
<i>Tarkistus</i>
<p>7. HIILIKORJAUSKERTOIMEN (CCF) LASKEMINEN</p> <p><i>Kunkin polttoaineen tai polttoaineseoksen i osalta hiilikorjauskerroin on laskettava seuraavalla menetelmällä:</i></p> <p><i>Polttoaineiden, joihin voidaan soveltaa 3 artiklan 25 kohdassa määriteltyä hiilikorjauskerrointa, $CCFi = 1$.</i></p> <p><i>Tavanomaisten fossiilisten polttoaineiden osalta $CCFi = 0$.</i></p>

Tavanomaisten polttoaineiden ja polttoaineiden seosten, joihin voidaan soveltaa hiilikorjauskerrointa, hiilikorjauskerroin on laskettava seuraavalla kaavalla:

$$CCF_i = \frac{\frac{SHARES_{n,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-1,i}}{100} + \frac{SHARES_{n-2,i}}{100}}{3}$$

jossa:

CCFi on tavanomaisen polttoaineen i tietyn seoksen ja kaikkien sellaisten polttoaineiden seosten, joita voidaan käyttää sen korvaamiseen, hiilikorjauskerroin.

SHARESn,i on uusiutuvien polttoaineiden prosenttiosuus, joka on ilmoitettu Shares-tietokantaan, viitaten viimeisimpään saatavilla olevaan raportointijaksoon n ja laskettuna keskimääräisenä osuutena kaikissa EU:n jäsenvaltioissa.

SHARESn – 1,i on uusiutuvien polttoaineiden prosenttiosuus, joka on ilmoitettu Shares-tietokantaan, viitaten toiseksi viimeiseen saatavilla olevaan raportointijaksoon n ja laskettuna keskimääräisenä osuutena kaikissa EU:n jäsenvaltioissa.

SHARESn – 2,i on uusiutuvien polttoaineiden prosenttiosuus, joka on ilmoitettu Shares-tietokantaan, viitaten viimeisimpään saatavilla olevaan raportointijaksoon n ja laskettuna keskimääräisenä osuutena kaikissa EU:n jäsenvaltioissa.

Shares-tietokanta on käytettävissä osoitteessa

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data>

Tarkistus 44

Ehdotus asetukseksi

Liite IV – A osa – q alakohta (uusi)

Asetus (EU) 2019/1242

Liite IV (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

ASIAN KÄSITTELY
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA

Otsikko	Asetuksen (EU) 2019/1242 muuttaminen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoaminen
Viiteasiakirjat	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 29.3.2023
Lausunnon antanut valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ITRE 29.3.2023
Valmistelija Nimitetty (pvä)	Miapetra Kumpula-Natri 19.4.2023
Valiokuntakäsittely	29.6.2023
Hyväksytty (pvä)	12.10.2023
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 31 –: 3 0: 4
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Paolo Borchia, Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Valter Flego, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Christophe Grudler, Henrike Hahn, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Seán Kelly, Miapetra Kumpula-Natri, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Johan Nissinen, Mauri Pekkarinen, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Sara Skytvedal, Riho Terras, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Francesca Donato, Klemen Grošelj, Elena Lizzi
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (209 art. 7 kohta)	Asim Ademov, Maria Grapini, Pierre Larrourou

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

31	+
PPE	Asim Ademov, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Vasile Blaga, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Angelika Niebler, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Beatrice Covassi, Josianne Cutajar, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Maria Grapini, Ivo Hristov, Miapetra Kumpula-Natri, Pierre Larrourou, Tsvetelina Penkova

3	-
ECR	Johan Nissinen
NI	Clara Ponsatí Obiols
Verts/ALE	Henrike Hahn

4	0
ID	Paolo Borchia, Elena Lizzi, Isabella Tovaglieri
NI	Francesca Donato

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää

19.9.2023

LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

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

Valmistelija: Andris Ameriks

LYHYET PERUSTELUT

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

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

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

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

Tärkeä osa ehdotusta on kaupunkiliikenteen linja-autojen sisällyttäminen muutetun asetuksen soveltamisalaan. Hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä kaupunkialueilla seuraisi monenlaisia myönteisiä vaikutuksia, sillä se parantaisi sekä kaupunkien ilmanlaatua että eurooppalaisten terveyttä. Kun tässä tilanteessa on lisäksi vielä mahdollista jättää ehdotuksen 3 b artiklan 2 kohdan mukaisesti asetuksen ulkopuolelle rajallinen osuus kaupunkiliikenteen linja-autoista,

valmistelija korosti tarvetta lyhentää komission määräaikaa antaa tätä asiaa koskevia delegoituja säädöksiä talouden toimijoiden varmuuden takaamiseksi.

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

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

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

TARKISTUKSET

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

Tarkistus 1

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti

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

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

Tarkistus 2

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 2 kappale

Tarkistus

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

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

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

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

Tarkistus 3

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 5 kappale

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

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

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

Tarkistus 4

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 5 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 5

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 5 b kappale (uusi)

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

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

Tarkistus 6

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 5 c kappale (uusi)

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

Tarkistus 7

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

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 8

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 9

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

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

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

Tarkistus 10

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 11

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 9 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 12

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 13

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 14

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

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 15

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

Komission teksti

Tarkistus

Päivitetyn uuden teollisuusstrategian¹⁴ mukaan on tarkoitus luoda vihreän ja

Päivitetyn uuden teollisuusstrategian¹⁴ mukaan on tarkoitus luoda vihreän ja

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

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

Tarkistus 16

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

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

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

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 17

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

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

(12) EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia tavoitteita on määrä täydentää ottamalla käyttöön tarvittava **yleisesti saatavilla oleva** lataus- ja tankkausinfrastruktuuri vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan komission asetusehdotuksen¹⁶ mukaisesti. **Lataus- ja tankkausinfrastruktuuri on yhtä tärkeää ottaa käyttöön yksityisissä kohteissa, kuten yksityisillä varastoalueilla ja logistiikkakeskuksissa, jotta voidaan varmistaa mahdollisuus yön yli tapahtuvaan ja määränpäässä suoritettavaan lataamiseen. On ratkaisevan tärkeää, että mikään Euroopan alue ei jää jälkeen ja että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotossa ilmeneviin alueellisiin eroihin puututaan asianmukaisesti erityisesti vähemmän kehittyneillä alueilla tai alueilla, joilla on erityistarpeita ja joilla vallitsevat erityiset olosuhteet, kuten maaseudulla ja harvaan asutuilla, syrjäisillä ja syrjäisimmillä alueilla sekä saari- ja vuoristoalueilla. Tämä lataus- ja tankkausasemien**

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

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

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

Tarkistus 18

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 19

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 12 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 20

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

Tarkistus

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

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

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

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

Tarkistus 21

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 22

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

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 23

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 14 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 24

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

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

Tarkistus 25

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

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

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

Tarkistus 26

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 27

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 d kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 28

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 e kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 29

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 14 f kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 30

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(15) Kuorma-autokannan heterogeenisen

(15) Kuorma-autokannan heterogeenisen

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

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

Tarkistus 31

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 32

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 33

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 34

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 d kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 35

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 15 e kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

tehdä päästöttömistä kuljetuksista kaupallisesti kannattavia.

Tarkistus 36

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

Tarkistus

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

Poistetaan.

Perustelu

Säilytetään nolla- ja vähäpäästöiset ajoneuvot.

Tarkistus 37

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti

Tarkistus

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

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

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

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

Tarkistus 38

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 21 kappale – 1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 39

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 21 kappale – 5 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 40

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 23 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

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

Poistetaan.

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

Perustelu

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

Tarkistus 41

**Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 24 kappale**

Komission teksti

Tarkistus

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

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

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

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

Perustelu

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

Tarkistus 42

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 27 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Perustelu

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

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

Tarkistus 43

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 28 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Perustelu

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

Tarkistus 44

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 30 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

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

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

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

Tarkistus 45

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 42 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 46

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 42 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

hiilineutraalien polttoaineiden osuutta.

Tarkistus 47

Ehdotus asetukseksi Johdanto-osan 42 c kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 48

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

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 49

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

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 50

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – c alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

2 artikla – 4 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 51

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – i alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

3 artikla – 23 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 52

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

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 53

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

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 54

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

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

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 55

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

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 56

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

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 57

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

3 c artikla

Poistetaan.

Perustelu

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

Tarkistus 58

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

4 artikla – 1 kohta – a alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 59

Ehdotus asetukseksi

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

Asetus (EU) 2019/1242

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

Komission teksti

Tarkistus

***5 a) lisätään 4 artiklan ensimmäiseen kohtaan b a alakohta seuraavasti:
b a) ”liitteessä I olevan 7 kohdan (uusi) mukaisesti määritettävän hiilikorjauskertoimen soveltaminen.”***

Tarkistus 60

Ehdotus asetukseksi

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

Asetus (EU) 2019/1242

4 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

lisätään 4 a artikla seuraavasti:

”4 a artikla

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

Tarkistus 61

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta – a alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

5 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 62

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

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 63

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

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 64

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

Komission teksti

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

Tarkistus

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

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

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

Tarkistus 65

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta – c alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

8 artikla – 2 kohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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

Poistetaan.

Perustelu

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

Tarkistus 66

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

13 f artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 67

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

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

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

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

luovuttava.

Tarkistus 68

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 18 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

15 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

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

Tarkistus 69

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta – a alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

17 artikla

Komission teksti

Tarkistus

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

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

Tarkistus 70

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta – a alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

17 artikla – 2 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

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

Perustelu

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

Tarkistus 71

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta – b alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

17 artikla – 3 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

säädösvallan siirron.”

tarkoitettun säädösvallan siirron.”

Perustelu

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

Tarkistus 72

Ehdotus asetukseksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta – c alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

17 artikla – 6 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Tarkistus 73

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 1 kohta – 1.1.2 alakohta – taulukko

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

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

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

Perustelu

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

Tarkistus 74

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 1 kohta – 1.2 alakohta

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

Tarkistus

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

N

Jäykkä

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

Perustelu

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

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

Tarkistus 75

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.1 alakohta

Asetus (EU) 2019/1242

Liite I – 2 kohta

Komission teksti

1. Uuden raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjen laskeminen

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

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

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

jossa

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

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

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

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

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

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

Tarkistus

Uuden raskaan hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjen laskeminen

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

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

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

jossa

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

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

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

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

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

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

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

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

Tarkistus 76

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.1.1 alakohta

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

Perustelu

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

Tarkistus 77

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.2 alakohta

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

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

Perustelu

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

Tarkistus 78

Ehdotus asetukseksi

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

Komission teksti

Tarkistus

2.3.2 Raportointikaudet 2025–**2029**

2.3.2 Raportointikaudet **vuodesta** 2025

[...]

alkaen

[...]

Perustelu

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

Tarkistus 79

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.3 alakohta – 2.3.3 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

**2.3.3 Raportointikaudet vuodesta 2030
alkaen**

Poistetaan.

ZLEV = 1

Tarkistus 80

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.4 alakohta

Komission teksti

[...]

jossa

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

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

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

V on valmistajan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen lukumäärä.

Tarkistus

[...]

jossa

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

Perustelu

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

Tarkistus 81

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 2 kohta – 2.7 alakohta

Komission teksti

2.7. 4 artiklassa tarkoitettut valmistajien keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

Kullekin valmistajalle lasketaan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt seuraavasti:

2.7.1. Raportointikaudet vuosina 2019–2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Raportointikaudet vuodesta 2025 alkaen:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

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

jossa

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

Tarkistus

4 artiklassa tarkoitettut valmistajien keskimääräiset hiilidioksidipäästöt

Kullekin valmistajalle lasketaan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt seuraavasti:

2.7.1. Raportointikaudet vuosina 2019–2029:

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

2.7.2. Raportointikaudet vuodesta 2025 alkaen:

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

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

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

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

jossa

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

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

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

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

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

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

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

Tarkistus 82

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 3 kohta – 3.2 alakohta – taulukko

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

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

Tarkistus 83

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 kohta – 4.2 alakohta

Komission teksti

4.2 Valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja päästötavoitteiden laskentaan sisällytettävät ajoneuvojen alaryhmät

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

X = 2025	X= NO	X = MCO2	X= MZE
ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	tavarankuljetusajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan sekä 3 kohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 a artiklan 1 kohdan b, c ja d alakohdan mukaisia hiilidioksidipäästötavoitteita	henkilöliikenteen ajoneuvojen alaryhmät, joihin sovelletaan 3 b artiklan mukaisia nollapäästötavoitteita
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Kaikki 1.1.1 ja 1.1.3 kohdassa tarkoitetut ajoneuvojen alaryhmät	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2 , 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2 , 33-D1, 35-FE, 39-FE

Tarkistus

4.2 Valmistajien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja päästötavoitteiden laskentaan sisällytettävät ajoneuvojen alaryhmät

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

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

Perustelu

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

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

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

Tarkistus 84

Ehdotus asetukseksi

Liite I – 4 kohta – 4.3.1 alakohta – taulukko

Komission teksti

Hiilidioksidivähennystavoitteet rf_{sg} ja rfp_{sg}	
	Raportointikaudet

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

Tarkistus

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

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

Perustelu

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

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

Tarkistus 85

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

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

Perustelu

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

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

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

Tarkistus 86

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

Komission teksti

Tarkistus

7. HIILIKORJAUSKERTOIMEN (CCF) LASKEMINEN

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

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

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

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

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

jossa

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

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

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

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

Perustelu

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

Tarkistus 87

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

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Perustelu

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

Tarkistus 88

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

Komission teksti

Tarkistus

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

*puoliperävaunuun / vetoaisalla
varustettuun perävaunuun.*

**ASIAN KÄSITTELY
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

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

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

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

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

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

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää

ASIAN KÄSITTELY
ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA

Otsikko	Asetuksen (EU) 2019/1242 muuttaminen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoaminen			
Viiteasiakirjat	COM(2023)0088 – C9-0025/2023 – 2023/0042(COD)			
Annettu EP:lle (pvä)	15.2.2023			
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 29.3.2023			
Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ITRE 29.3.2023	IMCO 29.3.2023	TRAN 29.3.2023	AGRI 29.3.2023
Valiokunnat, jotka eivät antaneet lausuntoa Päätös tehty (pvä)	IMCO 28.3.2023	AGRI 28.2.2023		
Esittelijä(t) Nimitetty (pvä)	Bas Eickhout 1.10.2023			
Alkuperäinen esittelijä	Yannick Jadot, Bas Eickhout			
Valiokuntakäsittely	26.4.2023	26.6.2023		
Hyväksytty (pvä)	24.10.2023			
Lopullisen äänestyksen tulos	+: –: 0:	48 36 1		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	João Albuquerque, Catherine Amalric, Mathilde Androuët, Maria Arena, Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Malin Björk, Michael Bloss, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Nathalie Colin-Oesterlé, Maria Angela Danzi, Esther de Lange, Christian Doleschal, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Pietro Focchi, Hélène Fritzson, Malte Gallée, Gianna Gancia, Andreas Glueck, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsik, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Karin Karlsbro, Petros Kokkalis, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Lydie Massard, Liudas Mažylis, Marina Measure, Dolores Montserrat, Alessandra Moretti, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Nikos Papandreou, Jutta Paulus, Francesca Peppucci, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Silvia Sardone, Christine Schneider, Ivan Vilibor Sinčić, Maria Spyraki, Nils Torvalds, Edina Tóth, Achille Variati, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska			
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Mercedes Bresso, Christophe Clergeau, Jens Gieseke, Martin Häusling, Stelios Kympouropoulos, Massimiliano Salini, Christel Schaldemose, Annalisa Tardino, Róza Thun und Hohenstein, Grzegorz Tobiszowski, Marie Toussaint, Nikolaj Villumsen, Sarah Wiener			
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet	Marie Dauchy, Carlo Fidanza, Niels Fuglsang, Georg Mayer, Maria			

sijaiset (209 art. 7 kohta)	Noichl, Rob Rooker
Jätetty käsiteltäväksi (pvä)	30.10.2023

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
ASIESTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

48	+
NI	Maria Angela Danzi
PPE	Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd
Renew	Catherine Amalric, Pascal Canfin, Martin Hojsík, Jan Huitema, Karin Karlsbro, Erik Poulsen, Frédérique Ries, Róza Thun und Hohenstein, Nils Torvalds, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	João Albuquerque, Maria Arena, Mercedes Bresso, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Christophe Clergeau, Cyrus Engerer, Helène Fritzon, Niels Fuglsang, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Maria Noichl, Nikos Papandreou, Christel Schaldemose, Achille Variati, Tiemo Wölken
The Left	Malin Björk, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Marina Measure, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Michael Bloss, Bas Eickhout, Malte Gallée, Martin Häusling, Pär Holmgren, Lydie Massard, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Marie Toussaint, Sarah Wiener

36	-
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Focchi, Teuvo Hakkarainen, Joanna Kopcińska, Rob Rooker, Grzegorz Tobiszowski, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Marie Dauchy, Gianna Gancia, Sylvia Limmer, Georg Mayer, Silvia Sardone, Annalisa Tardino
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Traian Băsescu, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Jens Gieseke, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Stelios Kympouropoulos, Esther de Lange, Peter Liese, Marian-Jean Marinescu, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Christine Schneider, Maria Spyrali, Pernille Weiss
Renew	Andreas Glueck

1	0
PPE	Nathalie Colin-Oesterlé

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää