



Bryssel 31.1.2014
COM(2014) 28 final

2014/0012 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta maantieajoneuvojen epäpuhtauspäästöjen vähentämisen osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2014) 32 final}
{SWD(2014) 33 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Tällä ehdotuksella on tarkoitus tehdä joitakin muutoksia asetukseen (EY) N:o 715/2007 ja asetukseen (EY) N:o 595/2009 maantieajoneuvojen epäpuhtauspäästöjen vähentämisen osalta. Painopisteenä tässä ehdotusluonnoksessa ovat osa-alueet, joilla markkinoiden ja sääntelyn toimimattomuus ovat esteenä ilmanlaatua ja sääntelyn parantamista koskevien EU:n tavoitteiden piiriin kuuluvien haasteiden ratkaisemiselle.

2. KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

Toimenpiteiden ympäristövaikutukset ja toimialalle aiheutuva rasitus ovat tasapainossa. Toimenpiteiden kustannustehokkuus saa tukea ohessa julkaistusta vaikutustenarvioinnista.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

Tällä ehdotuksella tehdään joitakin muutoksia asetukseen (EY) N:o 715/2007 ja asetukseen (EY) N:o 595/2009 maantieajoneuvojen epäpuhtauspäästöjen vähentämisen osalta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta maantieajoneuvojen epäpuhtauspäästöjen vähentämisen osalta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 114 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- 1) Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille aiheutuvaa tarpeetonta rasitusta, kun kyseessä on sellaisten ajoneuvoalustojen tyyppihyväksyntä, jotka voivat potentiaalisesti kuulua sekä kevyitä että raskaita hyötyajoneuvoja koskevan lainsäädännön soveltamisalaan, tietyt raskaat hyötyajoneuvot olisi voitava epäpuhtauspäästöjen osalta hyväksyä kevyitä hyötyajoneuvoja koskevien vaatimusten mukaisesti heikentämättä ympäristönsuojelun tasoa Euroopan unionissa.
- 2) Vaikka metaanipäästöillä ei tiedetä olevan välittömiä haitallisia vaikutuksia ihmisten terveydelle, metaani on voimakas kasvihuonekaasu. Siksi komission olisi kevyiden ajoneuvojen päästöjä (Euro 5 ja Euro 6) sekä ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuutta koskevan yhteisön lainsäädännön soveltamisesta ja kehittämisestä annetun komission tiedonannon² ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007³ 14 artiklan 1 kohdan mukaisesti harkittava metaanipäästöjen sisällyttämistä hiilidioksidipäästöjä koskevaan laskelmaan.
- 3) Maakaasuajoneuvojen käyttöönoton helpottamiseksi nykyistä kokonaishiilivetyjen (THC) päästörajaa olisi nostettava ja metaanipäästöjen vaikutus olisi otettava huomioon ja ilmaistava sääntelyssä ja kuluttajatiedotuksessa vastaavana hiilidioksidimääränä.

¹ EUVL C , , s. .² EUVL C 182, 19.7.2008, s. 17.³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1).

- 4) Nykyaikaisten dieselajoneuvojen typpidioksidipäästöjen osuus kaikista typen oksidien päästöistä on suuri ja se kasvaa, mitä ei osattu ennakoida, kun asetus (EY) N:o 715/2007 hyväksyttiin. Useimmat kaupunkialueiden ilmanlaatuongelmat näyttävät liittyvän suoriin typpidioksidipäästöihin. Siksi olisi otettava käyttöön asianmukainen päästöraja.
- 5) Nykyiset hiilidioksidin ja kokonaishiilivetyjen (THC) päästörajat alhaisessa lämpötilassa kylmäkäynnistyksen jälkeen on otettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 98/69/EY⁴ asetetuista Euro 3 -vaatimuksista, jotka vaikuttavat nykyisen ajoneuvotekniikan ja ilmanlaatuongelmien näkökulmasta vanhentuneilta. Lisäksi ilmanlaatuongelmat ja ajoneuvojen päästömittausten tulokset viittaavat siihen, että on tarpeen ottaa käyttöön asianmukainen typen oksideja ja typpidioksidia koskeva päästöraja. Siksi olisi otettava käyttöön asetuksen (EY) N:o 715/2007 14 artiklan 5 kohdan mukaisesti tarkistettut päästörajat.
- 6) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 595/2009⁵ asetettu ammoniakkin päästöraja on vaatimus, joka on suunniteltu rajoittamaan ammoniakkipäästöjä sellaisten typen oksidien jälkikäsitteilytekniikoiden yhteydessä, joissa käytetään ureareagenssia typen oksidien vähentämiseen. Siksi ammoniakkin raja-arvoa olisi sovellettava ainoastaan kyseisiin tekniikoihin eikä ottomootoreihin.
- 7) Jotta EU:n ilmanlaatuavoitteet voitaisiin saavuttaa ja jatkuvat pyrkimykset ajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi varmistaa, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 290 artiklan mukaisesti seuraavien osalta: yksityiskohtaiset säännöt asetuksen (EY) N:o 715/2007 soveltamisesta M₁- M₂-, N₁- ja N₂-luokan ajoneuvoihin, joiden vertailumassa on suurempi kuin 2 610 kg mutta joiden enimmäismassa ei ole suurempi kuin 5 000 kg, tyyppihyväksyntää koskevat erityismenettelyt, -testit ja -vaatimukset, päästöjenrajoitusjärjestelmän tehokkuutta vähentävien estolaitteiden käyttökiellon täytäntöönpanoa koskevat vaatimukset, toimenpiteet, joita tarvitaan, jotta valmistajille asetettu velvollisuus antaa vapaa ja standardoitu pääsy ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittaviin tietoihin voidaan panna täytäntöön, hiilidioksidipäästöjen massaa koskevan tiedon korvaaminen vaatimustenmukaisuustodistuksessa tiedolla hiilidioksidiekvivalenttien kokonaismassasta, ottomoottorien kokonaishiilivetyjen raja-arvon nostaminen tai poistaminen, asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttaminen hiukkasten massa perustuvien päästörajojen uudelleen kalibroimiseksi ja hiukkasten määrään perustuvien raja-arvojen ottamiseksi käyttöön siten, että ne vastaavat laajasti bensiinin ja dieselin massaraja-arvoja, tarkistetun hiukkasten ja hiukkasten määrän raja-arvon mittaamista koskevan menettelyn, typpidioksidin päästörajan ja Euro 6 -päästörajan mukaisiksi hyväksytyjen ajoneuvojen alhaisissa lämpötiloissa sovellettavan pakokaasupäästörajan ottaminen käyttöön. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/69/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 1998, moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen ehkäisemiseksi toteutettavista toimenpiteistä ja neuvoston direktiivin 70/220/ETY muuttamisesta (EYVL L 350, 28.12.1998, s. 1).

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta (EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1).

- 8) Lissabonin sopimuksella otettiin käyttöön mahdollisuus, jonka mukaan lainsäätäjät voi siirtää komissiolle vallan antaa muita kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäviä, soveltamisalaltaan yleisiä säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksytyyn säädöksen tiettyjä, muita kuin sen keskeisiä osia. Toimenpiteet, joita SEUT-sopimuksen 290 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu toimivallan siirto voi koskea, vastaavat periaatteessa toimenpiteitä, jotka kuuluvat neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁶ 5 a artiklassa säädetyn, valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn soveltamisalaan. Sen vuoksi on tarpeen mukauttaa asetuksen (EY) N:o 715/2007 säännökset, joissa säädetään valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn noudattamisesta, SEUT-sopimuksen 290 artiklan mukaisesti.
- 9) Tällä asetuksella toteutettu sellaisten asetuksen (EY) N:o 715/2007 säännösten, joissa säädetään valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn noudattamisesta, mukauttaminen SEUT-sopimuksen 290 artiklan mukaisesti, ei saisi vaikuttaa vireillä oleviin menettelyihin, joissa komitea on jo antanut lausuntonsa päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan mukaisesti ennen tämän asetuksen voimaantuloa.
- 10) Jotta voitaisiin varmistaa asetuksen (EU) N:o 715/2007 4 artiklan 2 ja 3 kohdan yhdenmukaiset täytäntöönpanoedellytykset, täytäntöönpanovalta olisi siirrettävä komissiolle. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁷ mukaisesti.
- 11) Asetukset (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 715/2007 seuraavasti:

Korvataan 2 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Sen jälkeen, kun toisen alakohdan mukaisesti hyväksytyt delegoidut säädökset on julkaistu, tätä asetusta sovelletaan valmistajan pyynnöstä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY* liitteessä II määriteltyihin M₁- M₂-, N₁- ja N₂-luokan ajoneuvoihin, joiden vertailumassa on suurempi kuin 2 610 kg mutta joiden enimmäismassa ei ole suurempi kuin 5 000 kg.

Siirretään komissiolle valta antaa delegeoituja säädöksiä 14 a artiklan mukaisesti yksityiskohtaisista säännöistä, jotka koskevat tämän asetuksen soveltamista direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin M₁- M₂-, N₁- ja N₂-luokan ajoneuvoihin, joiden vertailumassa on suurempi kuin 2 610 kg mutta joiden enimmäismassa ei ole suurempi kuin 5 000 kg. Delegoiduissa säädöksissä on erityisesti varmistettava, että ajoneuvon todellinen operatiivinen massa, kuten myös muut tehon ja kuorman oletusparametrit otetaan alustadynamometrissä suoritettavissa testeissä asianmukaisesti huomioon ekvivalentti-inertiaa määritettäessä.

⁶ Neuvoston päätös 1999/468/EY, tehty 28 päivänä kesäkuuta 1999, menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä (EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23).

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

* EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.”

2) Korvataan 4 artiklan 4 kohta seuraavasti:

”Komissio vahvistaa 2 ja 3 kohdan täytäntöönpanemiseksi tarvittavia erityisiä menettelyjä ja vaatimuksia. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

3) Korvataan 5 artiklan 3 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 14 a artiklan mukaisesti, jotta voidaan kehittää erityisiä menettelyjä, testejä ja vaatimuksia tässä kohdassa määriteltyä tyyppihyväksyntää varten sekä vaatimuksia 2 kohdan täytäntöönpanoa varten.”

4) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saantia koskevat delegoidut säädökset

Siirretään komissiolle valta antaa 14 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä 6 ja 7 artiklan täytäntöönpanemiseksi. Tähän kuuluu teknisten erittelyjen määrittely ja ajan tasalle saattaminen siltä osin kuin on kyse tavasta, jolla OBD-järjestelmää koskevat sekä ajoneuvon korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavat tiedot on annettava, jolloin on kiinnitettävä erityistä huomiota pk-yritysten erityistarpeisiin.”

5) Muutetaan 14 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1, 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”1. Heikentämättä ympäristönsuojelun tasoa unionissa siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 14 a artiklan mukaisesti seuraavista:

a) hiilidioksidipäästöjen massaa koskevan tiedon korvaaminen direktiivin 2007/46/EY 18 artiklassa tarkoitetussa vaatimustenmukaisuustodistuksessa tiedolla hiilidioksidiekvivalenttien päästöjen kokonaismassasta, joka on hiilidioksidipäästöjen massan ja metaanipäästöjen massan summa ilmaistuna kasvihuonekaasuvaikutusten suhteen vastaavana hiilidioksidipäästöjen massana.

b) ottomoottorien kokonaishiilivetyjen (THC) raja-arvon nostaminen tai poistaminen.

2. Kun Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission hiukkasmittausohjelma, jota toteutetaan ajoneuvoja koskevien määräysten yhdenmukaistamista käsittelevän maailmanfoorumien puitteissa, on saatu päätökseen, ja viimeistään Euro 6 -vaiheen voimaan tullessa siirretään komissiolle valta hyväksyä delegoituja säädöksiä 14 a artiklan mukaisesti, jotta voidaan hyväksyä seuraavat toimenpiteet heikentämättä ympäristönsuojelun tasoa unionissa:

a) tämän asetuksen muuttaminen liitteessä I vahvistettujen, hiukkasten massaan perustuvien raja-arvojen kalibroimiseksi uudelleen ja hiukkasten

määrään perustuvien raja-arvojen ottamiseksi käyttöön kyseisessä liitteessä siten, että ne vastaavat laajasti bensiinin ja dieselin massaraja-arvoja;

- b) tarkistetun hiukkasten ja hiukkasten määrän raja-arvon mittaamista koskevan menettelyn ottaminen käyttöön.

3. Komissio seuraa 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja menettelyjä, testejä ja vaatimuksia sekä päästöjen mittauksessa käytettäviä testisyklejä. Jos tämän johdosta havaitaan, että menettelyt, testit, vaatimukset ja testisyklit eivät enää ole asianmukaisia tai eivät enää vastaa todellisia päästöjä, komissio toimii 5 artiklan 3 kohdan mukaisesti niiden mukauttamiseksi vastaamaan tieliikenteessä ajamisesta todellisuudessa syntyviä päästöjä.”

- b) Lisätään 4 kohtaan alakohta seuraavasti:

”Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 14 a artiklan mukaisesti, jotta voidaan vahvistaa kaikkien typen oksidien päästöjen olemassa olevan raja-arvon lisäksi raja-arvo myös typpidioksidin päästöille, kun on kyse liitteen I taulukossa 2 esitettyjä Euro 6 -päästörajoiden mukaisiksi hyväksytyistä ajoneuvoista. Typpidioksidipäästöjen raja-arvo vahvistetaan vaikutusten arvioinnin perusteella tekninen toteutettavuus huomioon ottaen. Raja-arvon on vastattava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EY) N:o 2008/50* asetettuja ilmanlaatutavoitteita.

* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/50/EY, annettu 21 päivänä toukokuuta 2008, ilmanlaadusta ja sen parantamisesta (EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1).”;

- c) Korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 14 a artiklan mukaisesti, jotta voidaan muuttaa ja täydentää liitteen I taulukkoa 4 niin, että asetetaan raja-arvot pakokaasupäästöille alhaisissa lämpötiloissa, kun on kyse liitteen I taulukossa 2 esitettyjä Euro 6 -päästörajoiden mukaisiksi hyväksytyistä ajoneuvoista. Typen oksidien ja typpidioksidipäästöjen raja-arvo vahvistetaan vaikutusten arvioinnin perusteella tekninen toteutettavuus huomioon ottaen. Raja-arvon on vastattava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EY) N:o 2008/50 asetettuja ilmanlaatutavoitteita.”

- 6) Lisätään 14 a artikla seuraavasti:

”14 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artikkelissa säädetyin edellytyksin.
2. Siirretään 2 artiklan 2 kohdan toisessa alakohdassa, 5 artiklan 3 kohdassa, 8 artikkelissa ja 14 artiklan 1–5 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle määräämättömäksi ajaksi [...] päivästä [...] [*Publications Office, please insert the exact date of entry into force*].

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 2 artiklan 2 kohdan toisessa alakohdassa, 5 artiklan 3 kohdassa, 8 artiklassa ja 14 artiklan 1–5 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 2 artiklan 2 kohdan toisen alakohdan, 5 artiklan 3 kohdan, 8 artiklan ja 14 artiklan 1–5 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.”

7) Korvataan 15 artikla seuraavasti:

”15 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.
Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi ja sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.”

2 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 595/2009 seuraavasti:

1) Korvataan 2 artiklan toinen kohta seuraavasti:

”Tätä asetusta ei sovelleta ajoneuvoihin, joihin valmistaja on halunnut soveltaa asetusta (EY) N:o 715/2007 kyseisen asetuksen 2 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisesti.”

2) Korvataan liitteessä I olevassa taulukossa ”Euro VI -päästörajat” rivi ”WHTC (PI)” seuraavasti:

”WHTC (PI)	4 000		160	500	460	-	10	(3)”).
------------	-------	--	-----	-----	-----	---	----	--------

3 artikla

Tällä asetuksella ei ole vaikutusta vireillä oleviin asetuksen (EY) N:o 715/2007 5 artiklan 3 kohdan, 8 artiklan, ja 14 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisiin menettelyihin, joissa komitea on jo antanut lausuntonsa päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan mukaisesti.

4 artikla

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

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja