

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2023/851,**annettu 19 päivänä huhtikuuta 2023,****asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kirittämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽²⁾,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä ⁽³⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) nojalla 12 päivänä joulukuuta 2015 hyväksytty Pariisin sopimus ⁽⁴⁾, jäljempänä 'Pariisin sopimus', tuli voimaan 4 päivänä marraskuuta 2016. Pariisin sopimuksen osapuolet ovat sopineet, että maapallon keskilämpötilan nousu pidetään selvästi alle 2 celsiusasteessa verrattuna esiteollisella kaudella vallinneisiin tasoihin ja että jatketaan toimia lämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 celsiusasteeseen verrattuna esiteollisella kaudella vallinneisiin tasoihin. Kyseistä sitoumusta on vahvistettu 13 päivänä marraskuuta 2021 hyväksymällä UNFCCC:n nojalla Glasgow'n ilmastopopimus, jossa Pariisin sopimuksen osapuolten kokouksena toimiva UNFCCC:n osapuolten konferenssi toteaa, että ilmastonmuutoksen vaikutukset ovat huomattavasti pienemmät, jos lämpötila nousee 2 celsiusasteen sijasta 1,5 celsiusasteella, ja päättää jatkaa toimia lämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 celsiusasteeseen.
- (2) Ilmatoon ja ympäristöön liittyviin haasteisiin vastaaminen ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttaminen ovat keskeisellä sijalla komission 11 päivänä joulukuuta 2019 hyväksymässä tiedonannossa "Euroopan vihreän kehityksen ohjelma", jäljempänä 'Euroopan vihreän kehityksen ohjelma'. Euroopan parlamentti vaati Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta 15 päivänä tammikuuta 2020 antamassaan päätöslauselmassa ⁽⁵⁾, että tarvittava siirtymä ilmastoneutraaliin yhteiskuntaan toteutetaan viimeistään vuonna 2050, ja julisti ilmasto- ja ympäristöhätätalasta 28 päivänä marraskuuta 2019 antamassaan päätöslauselmassa ilmasto- ja ympäristöhätätalasta ⁽⁶⁾. Covid-19-pandemian erittäin vakavat vaikutukset unionin kansalaisten terveyteen ja taloudelliseen hyvinvointiin ovat entisestään lisänneet Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tarpeellisuutta ja arvoa.
- (3) Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa yhdistetään kattava joukko toisiaan vahvistavia toimenpiteitä ja aloitteita, joilla pyritään saavuttamaan ilmastoneutraalius unionissa vuoteen 2050 mennessä. Siinä esitetään myös uusi kasvustrategia, jossa keskitytään tekemään unionista oikeudenmukainen ja vauras yhteiskunta, jolla on

⁽¹⁾ EUVL C 194, 12.5.2022, s. 81.

⁽²⁾ EUVL C 270, 13.7.2022, s. 38.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 14. helmikuuta 2023 (ei vielä julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä) ja neuvoston päätös, tehty 28. maaliskuuta 2023.

⁽⁴⁾ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4.

⁽⁵⁾ EUVL C 270, 7.7.2021, s. 2.

⁽⁶⁾ EUVL C 232, 16.6.2021, s. 28.

nykyaikainen, resurssitehokas ja kilpailukykyinen talous sekä elinvoimaisia teollisuudenaloja, jotka pysyvät omilla aloillaan maailmanjohtajina ja maailmanlaajuisen innovoinnin edelläkävijöinä, samalla kun taataan hyvät palkka- ja laadukkaat työpaikat Euroopassa. Tavoitteena on myös suojella, hoitaa ja lisätä unionin luonnonpääomaa sekä suojella kansalaisten terveyttä ja hyvinvointia ympäristöön liittyviltä riskeiltä ja ympäristövaikutuksilta. Tässä yhteydessä vuoteen 2030 saakka ulottuvan Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä (EU) 2022/591⁽⁷⁾ vahvistetun kahdeksannen ympäristöalan toimintaohjelmassa vahvistetaan tavoitetta siitä, että nopeutetaan vihreää siirtymää ilmastoneutraaliin, kestäväan, myrkyttömään, resurssitehokkaaseen, uusiutuvaan energiaan perustuvaan, palautumis- ja selviytymiskykyiseen ja kilpailukykyiseen kiertotalouteen oikeudenmukaisella, tasapuolisella ja osallistavalla tavalla, suojellaan ympäristön tilaa, palautetaan se ennalleen ja parannetaan sitä sekä samalla tuetaan ja käytetään perustana Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa ilmoitettuja toimenpiteitä ja aloitteita. Samanaikaisesti 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. Lisäksi siirtymä vaikuttaa eri tavoin unionin alueisiin, erityisesti rakenteellisesti heikommassa asemassa oleviin alueisiin, syrjäisiin alueisiin ja syrjäisimpiin alueisiin. Siksi on varmistettava, että siirtymä on oikeudenmukainen ja osallistava ja että ketään ei jätetä jälkeen.

- (4) 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 tasoihin verrattuna vuoteen 2030 mennessä.
- (5) Hyväksymällä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1119⁽⁸⁾ unioni on kirjannut lainsäädäntöön tavoitteen vähentää nettopäästöt nolnaan viimeistään vuonna 2050 ja tavoitteen saavuttaa sen jälkeen negatiiviset päästöt. Kyseisessä asetuksessa vahvistetaan myös sitova unionin sisäinen tavoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoista vuoteen 2030 mennessä.
- (6) Kaikkien talouden alojen, myös tieliikenteen, odotetaan edistävän kyseisten päästövähennysten saavuttamista. Liikenneala on ainoa ala, jolla päästöt ovat lisääntyneet vuodesta 1990. Tähän kuuluu tieliikenne kevyillä ja raskailla ajoneuvoilla, jonka osuus liikenteen kokonaispäästöistä on yhteensä yli 70 prosenttia. Ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi liikenteen päästöjä on vähennettävä 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.
- (7) Digitaalisessa ja vihreässä siirtymässä olisi käsiteltävä myös sosiaalisen ulottuvuuden merkitystä, jotta varmistetaan, että liikkuminen on kohtuuhintaista ja kaikkien saatavilla, erityisesti työmatkalaisille, joilla ei ole saatavillaan laadukasta julkista liikennettä tai muita liikkumisratkaisuja. Henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen kunnianhimoisempien hiilidioksidipäästönormien odotetaan nopeuttavan päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa, lisäävän niiden kohtuuhintaisuutta sekä nopeuttavan myös käytettyjen ajoneuvojen markkinoiden saattamista hiilivapaaksi kaikissa segmenteissä, mikä hyödyttää enemmän pieni- ja keskituloisia kuluttajia. Kyseisiä normeja hyväksyttäessä on tärkeää ottaa huomioon myös digitaalisen ja vihreän siirtymän merkittävät taloudelliset ja sosiaaliset seuraukset ja tarve turvata työpaikat ja säilyttää unionin teollisuuden kilpailukyky.
- (8) Tässä asetuksessa säädetyt toimenpiteet ovat tarpeellinen osa johdonmukaista ja yhdenmukaista kehystä, joka on välttämätön kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämistä koskevan unionin yleistavoitteen saavuttamiseksi ja unionin riippuvuuden vähentämiseksi fossiilisten polttoaineiden tuonnista. On olennaisen tärkeää, että komissio tekee yhteistyötä jäsenvaltioiden ja teollisuuden toimijoiden kanssa päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen edellyttämien kriittisten raaka-aineiden toimitusketjun turvaamiseksi. Lisäksi tämä tukee unionin teollisuuden kilpailukykyä ja vahvistaa unionin strategista riippumattomuutta.

⁽⁷⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2022/591, annettu 6 päivänä huhtikuuta 2022, vuoteen 2030 ulottuvasta yleisestä unionin ympäristöalan toimintaohjelmasta (EUVL L 114, 12.4.2022, s. 22).

⁽⁸⁾ 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).

- (9) Jotta kasvihuonekaasujen nettopäästöjä saadaan vähennettyä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasoihin verrattuna vuoteen 2030 mennessä, on tarpeen tiukentaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/631⁽⁹⁾ säädettyjä päästövähennysvaatimuksia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen osalta. Lisäksi on määriteltävä selkeä polku vuoden 2030 jälkeen toteutettavia lisävähennyksiä varten, jotta voidaan edistää vuoden 2050 ilmastonutraalustavoitteen saavuttamista. Ilman kunnianhimoisia toimia tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tarvittaisiin suurempia päästövähennyksiä muilla aloilla, mukaan lukien alat, joiden saattaminen hiilivapaaksi on haastavampaa.
- (10) Tiukennetuilla hiilidioksidipäästöjen vähentämiskaavimuksilla olisi kannustettava lisäämään päästöttömien ajoneuvojen osuutta unionin markkinoilla, samalla kun tarjotaan hyötyjä kuluttajille ja kansalaisille paremman ilmanlaadun muodossa, parannetaan energiatehokkuutta ja energiavarmuutta ja niihin liittyviä energiansäästöjä sekä varmistetaan, että voidaan ylläpitää innovointia autoteollisuuden arvoketjussa. Globaalissa tilanteessa unionin autoteollisuuden arvoketjun on oltava johtava toimija meneillään olevassa maailmanlaajuisessa siirtymässä päästöttömään liikenteeseen. Tiukennetut hiilidioksidin päästövähennysnormit ovat teknologianeutraaleja niissä asetettujen koko ajoneuvokannan tavoitteiden osalta. Päästöttömyyden ajoneuvokantaa koskevan tavoitteen saavuttamiseksi on nyt ja tulevaisuudessa käytettävissä erilaisia teknologioita. Päästöttömiin ajoneuvoihin kuuluvat tällä hetkellä akkukäyttöiset sähköajoneuvot, polttokennoajoneuvot ja muut vetykäyttöiset ajoneuvot, ja teknologisia innovaatioita tehdään jatkuvasti. Päästöttömillä ja vähäpäästöisillä ajoneuvoilla, joihin kuuluvat myös päästöjen suhteen suorituskykyiset ladattavat hybridisähköajoneuvot, voi jatkossakin olla rooli siirtymän toteuttamisessa. Tässä yhteydessä on tärkeää varmistaa paikkansa pitävät ja täydelliset tiedot kyseisten ladattavien hybridisähköajoneuvojen päästötehokkuudesta.
- (11) Komissio esittää sidosryhmiä kuultuaan ehdotuksen, joka koskee yksinomaan hiilineutraaleilla polttoaineilla toimivien autojen rekisteröimistä vuoden 2035 jälkeen, unionin oikeuden mukaisesti, koko ajoneuvokantaa koskevien normien soveltamisalaan kuulumattomilta osin ja unionin ilmastonutraalisuustavoitteen mukaisesti.
- (12) Tätä taustaa vasten uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille olisi asetettava uudet tiukennetut hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet vuodesta 2030 alkaen. Kyseiset tavoitteet olisi asetettava tasolle, joka antaa vahvan signaalin päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton nopeuttamiseksi unionin markkinoilla ja päästöttömiin teknologioihin liittyvän innovoinnin edistämiseksi kustannustehokkaalla tavalla.
- (13) Teknologinen innovointi on edellytys liikkumisen saattamiselle hiilivapaaksi unionissa, minkä vuoksi sitä olisi tuettava. Liikkumisen ekosysteemiin liittyvään innovointiin on jo saatavilla merkittävää rahoitusta erilaisista unionin rahoitusvälineistä, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/695⁽¹⁰⁾ perustetusta tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelmasta ”Horisontti Eurooppa”, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/523⁽¹¹⁾ perustetusta InvestEU-ohjelmasta, Euroopan aluekehitysrahastosta, koheesiorahastosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY⁽¹²⁾ perustetusta innovaatorahastosta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/241⁽¹³⁾ perustetusta elpymis- ja palautumistukivälineestä. Unionin ja jäsenvaltioiden olisi jatkettava pyrkimyksiä tukea julkisia ja yksityisiä investointeja eurooppalaiseen autoteollisuuden tutkimukseen ja innovointiin, myös autoteollisuuden synergioita edistävien aloitteiden, kuten EU:n akkualan allianssin, kautta. Yhdessä selkeiden sääntelysignaalien kanssa kyseisillä pyrkimyksillä tuetaan ja kannustetaan valmistajien investointipäätöksiä, säilytetään Euroopan teknologinen johtoasema tällä alalla, autetaan kehittämään teollista huippuosaamista tulevaisuuden teknologioissa unionissa ja varmistetaan unionin teollisen perustan pitkän aikavälin kestävyys ja kilpailukyky.

⁽⁹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

⁽¹⁰⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/695, annettu 28 päivänä huhtikuuta 2021, tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelman ”Horisontti Eurooppa” perustamisesta, sen osallistumista ja tulosten levittämistä koskevien sääntöjen vahvistamisesta sekä asetusten (EU) N:o 1290/2013 ja (EU) N:o 1291/2013 kumoamisesta (EUVL L 170, 12.5.2021, s. 1).

⁽¹¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/523, annettu 24 päivänä maaliskuuta 2021, InvestEU-ohjelman perustamisesta ja asetuksen (EU) 2015/1017 muuttamisesta (EUVL L 107, 26.3.2021, s. 30).

⁽¹²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽¹³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/241, annettu 12 päivänä helmikuuta 2021, elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta (EUVL L 57, 18.2.2021, s. 17).

- (14) Tarkistettujen hiilidioksidipäästönormien tavoitteisiin olisi liitettävä unionin strategia, jolla puututaan haasteisiin, joita aiheutuu päästöttömien ajoneuvojen valmistuksen ja niihin liittyvien teknologioiden kehittämisen laajentamisesta, ottaen huomioon kunkin jäsenvaltion erityispiirteet, alan työntekijöiden täydennys- ja uudelleen- koulutustarpeesta sekä talouden monipuolistamisesta ja toiminnan uudistamisesta, samalla kun säilytetään työllisyystaso unionin autoteollisuudessa. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä vaikutuksiin, joita tällä siirtymällä on mikroyrityksiin sekä pieniin ja keskiuuriin yrityksiin, jäljempänä 'pk-yritykset', koko autoteollisuuden toimitusketjussa, sekä alueisiin ja yhteisöihin, joihin kohdistuu vaikutuksia ja jotka saattavat olla haavoittuvampia intensiivisen autoteollisuuden läsnäolon takia. Yksityisten investointien houkuttelemiseksi unionin ja jäsenvaltioiden tasolla olisi tarvittaessa harkittava rahoitustuen myöntämistä, muun muassa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/1057⁽¹⁴⁾ perustetusta Euroopan sosiaalirahasto plussasta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2021/1056⁽¹⁵⁾ perustetusta oikeudenmukaisen siirtymän rahastosta, innovaatorahastosta, Euroopan aluekehitysrahastosta, koheesiorahastosta, elpymis- ja palautumistukivälineestä ja muista neuvoston asetuksella (EU, Euratom) 2020/2093⁽¹⁶⁾ säädetyistä monivuotisen rahoituskehityksen välineistä sekä neuvoston asetuksella (EU) 2020/2094⁽¹⁷⁾ perustetusta Euroopan unionin elpymisvälineestä, valtiontuki- sääntöjen mukaisesti, ja muista saatavilla olevista rahoitusvälineistä, kuten Euroopan investointipankista.

Komission 18 päivänä helmikuuta 2022 antama tiedonanto "Vuoden 2022 suuntaviivat ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävälle valtioneuelle" antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden tukea yrityksiä niiden saattaessa tuotantoprosessejaan hiilivapaiksi ja ottaessa käyttöön ympäristöystävällisempiä teknologioita 5 päivänä toukokuuta 2021 annetun komission tiedonannon "Vuoden 2020 uuden teollisuusstrategian päivittäminen: vahvemmat sisämarkkinat Euroopan elpymistä varten", jäljempänä 'päivitetty uusi teollisuusstrategia', yhteydessä. Neuvoston 16 päivänä kesäkuuta 2022 antama suositus⁽¹⁸⁾ on tärkeä väline, jolla jäsenvaltiot voivat käsitellä työllisyys- ja sosiaalinalueita oikeudenmukaisessa siirtymässä ilmastoneutraaliin talouteen. Komission olisi tarkasteltava uusia vaihtoehtoja, joilla voidaan tukea kyseistä siirtymää ja erityisesti lieventää kyseisen siirtymän kielteisiä työllisyysvaikutuksia autoteollisuudessa.

- (15) Jotta voidaan havaita oikeudenmukaisen siirtymän varmistamiseen liittyviä mahdollisia rahoitusvajeita autoteollisuuden toimitusketjussa ja kiinnittää erityistä huomiota pk-yrityksiin ja alueisiin, joihin siirtymä ilmastoneutraaliin talouteen eniten vaikuttaa, komission olisi 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä, ensimmäisen edistymiskertomuksen toimittamispäivänä, liikkumisen ekosysteemiä koskevan siirtymäpolun ja alueiden komitean autoteollisuusalueiden allianssin kaltaisiin meneillään oleviin aloitteisiin perustuen, yhteistyössä jäsenvaltioiden, alueiden ja paikallisviranomaisten sekä kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa annettava raportti, jossa esitetään analyysi tällaisten rahoitusvajeiden havaitsemisesta. Kyseiseen raporttiin olisi tarvittaessa liitettävä ehdotuksia riittävästä rahoitustoimenpiteistä havaittujen tarpeiden täyttämiseksi.
- (16) Päivitetyn uuden teollisuusstrategian mukaan on tarkoitus luoda vihreän ja digitaalisen siirtymän polkuja yhdessä teollisuuden, viranomaisten, työmarkkinaosapuolten ja muiden sidosryhmien kanssa. Tässä yhteydessä liikkumisen ekosysteemille olisi kehitettävä siirtymäpolku, jolla tuetaan autoteollisuuden arvoketjun siirtymää, myös varmistamalla alan ja sen sidosryhmien käymän työmarkkinavuoropuhelun jatkuminen täysin läpinäkyvällä tavalla. Siirtymäpolussa olisi otettava erityisesti huomioon autoteollisuuden toimitusketjussa toimivat pk-yritykset sekä tulokset työmarkkinaosapuolten kuulemisista, joita myös jäsenvaltiot toteuttavat. Sen olisi myös perustuttava 1 päivänä heinäkuuta 2020 annettuun komission tiedonantoon "Euroopan osaamisohjelma kestävän kilpailukyvyn, sosiaalisen oikeudenmukaisuuden ja selviytymis- ja palautumiskyvyn tueksi", johon sisältyy aloitteita, kuten "Euroopan osaamissopimus", joilla yksityinen sektori ja muut sidosryhmät saadaan osallistumaan Euroopan työvoiman uudelleen- ja täydennyskoulutukseen vihreää ja digitaalista siirtymää silmällä pitäen. Siirtymäpolussa olisi myös otettava huomioon asianmukaiset unionin ja jäsenvaltioiden tason toimet ja kannustimet, joilla edistetään kohtuuhintaisten päästöttömien ajoneuvojen saatavuutta. Liikkumisen ekosysteemiä koskevan kattavan siirtymäpolun edistymistä olisi seurattava joka toinen vuosi osana komission toimittamaa edistymiskertomusta.

⁽¹⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1057, annettu 24 päivänä kesäkuuta 2021, Euroopan sosiaalirahasto plussan (ESR+) perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 1296/2013 kumoamisesta (EUVL L 231, 30.6.2021, s. 21).

⁽¹⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1056, annettu 24 päivänä kesäkuuta 2021, oikeudenmukaisen siirtymän rahaston perustamisesta (EUVL L 231, 30.6.2021, s. 1).

⁽¹⁶⁾ Neuvoston asetus (EU, Euratom) 2020/2093, annettu 17 päivänä joulukuuta 2020, vuosia 2021–2027 koskevan monivuotisen rahoituskehityksen vahvistamisesta (EUVL L 433 I, 22.12.2020, s. 11).

⁽¹⁷⁾ Neuvoston asetus (EU) 2020/2094, annettu 14 päivänä joulukuuta 2020, Euroopan unionin elpymisvälineen perustamisesta covid-19-kriisin jälkeisen elpymisen tukemiseksi (EUVL L 433 I, 22.12.2020, s. 23).

⁽¹⁸⁾ Neuvoston suositus 2022/C 243/04, annettu 16 päivänä kesäkuuta 2022, oikeudenmukaisesta siirtymisestä ilmastoneutraaliuteen (EUVL C 243, 27.6.2022, s. 35).

Kyseisessä edistymiskertomuksessa olisi otettava huomioon muun muassa päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönoton edistyminen erityisesti kevyiden hyötyajoneuvojen segmentissä sekä unionin, jäsenvaltioiden ja paikallistason toimenpiteet, joilla helpotetaan jäsenvaltioiden siirtymistä päästöttömiin kevyisiin ajoneuvoihin, tällaisten ajoneuvojen hinnan ja energiatehokkuuden kehitys, vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto sekä edistyminen julkisen ja yksityisen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotossa, josta on määrä säätää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettavassa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa, jäljempänä 'vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetus', ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/31/EU uudelleenlaadinnassa⁽¹⁹⁾, innovatiivisten teknologioiden potentiaali ilmastoneutraalin liikkumisen tavoitteen toteutumisen kannalta, kansainvälinen kilpailukyky, autoteollisuuden arvoketjuun tehtävät investoinnit ja työntekijöiden täydennys- ja uudelleenkoulutus sekä toimintojen uudelleensuuntaaminen erityisesti pk-yrityksissä. Edistymiskertomuksen olisi perustuttava myös kaksivuotisiin edistymiskertomuksiin, jotka jäsenvaltioiden on määrä toimittaa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetuksen mukaisesti. Komission olisi kuultava työmarkkinaosapuolia laatiessaan edistymiskertomusta ja otettava huomioon työmarkkina- vuoropuhelun tulokset. Autoteollisuuden toimitusketjuun liittyviä innovaatioita tehdään jatkuvasti. Jatkokehittämällä innovatiivisia teknologioita, jollainen on esimerkiksi sähköpolttoaineiden tuotanto, jonka yhteydessä hiilidioksidi otetaan talteen ilmasta, voitaisiin tarjota tulevaisuudennäkymiä kohtuuhintaiselle ilmastoneutraalille liikkumiselle. Komission olisi sen vuoksi seurattava edistymiskertomuksessaan alan innovaatioiden edistymistä.

- (17) Ympäristön ja kansalaisten terveyden suojelemiseksi kaikissa jäsenvaltioissa on tärkeää saattaa myös nykyinen ajoneuvokanta hiilivapaaksi. Käytettyjen ajoneuvojen markkinat luovat riskin hiilidioksidipäästöjen ja ilmansaasteiden siirtämisestä taloudellisesti vähemmän kehittyneille alueille unionissa. Jotta voidaan nopeuttaa nykyisen ajoneuvokannan päästöjen vähentämistä ja päästöttömään liikenteeseen siirtymistä, on erittäin tärkeää kannustaa polttomootoriajoneuvojen muuntamista akku- tai polttokennokäyttöisiksi sähköajoneuvoiksi, mukaan lukien sen arvioiminen, miten helpottaa tällaisten ratkaisujen käyttöönottoa jäsenvaltioissa.
- (18) Kuten 18 päivänä toukokuuta 2022 annetussa komission tiedonannossa "REPowerEU-suunnitelma" todetaan, on tärkeää kasvattaa päästöttömien ajoneuvojen osuutta tietyn kokoluokan ylittävissä julkisissa ja yritysten omistamissa ajoneuvokannoissa, jotta parannetaan energiansäästöä ja tehokkuutta liikennealalla ja nopeutetaan siirtymistä päästöttömiin ajoneuvoihin. Tämän vuoksi komission 18 päivänä lokakuuta 2022 antama tiedonanto "komission työohjelma 2023" sisältää yritysten ajoneuvokannan viherryttämistä koskevan aloitteen. Kun komissio ehdottaa kyseistä aloitetta, sen olisi varmistettava tasapuoliset toimintaedellytykset ja vältettävä sisämarkkinoiden pirstaloituminen.
- (19) Edistääkseen vähemmän energiaa kuluttavien ajoneuvojen käyttöönottoa komission olisi tutkittava, mitä vaikutuksia olisi energiatehokkuuden vähimmäisalarajojen asettamisella unionin markkinoille saatetuille uusille päästöttömille henkilöautoille ja kevyille hyötyajoneuvoille.
- (20) EU:n koko ajoneuvokannan tavoitteita on määrä täydentää ottamalla käyttöön tarvittava lataus- ja tankkausinfrastruktuuri, josta on määrä säätää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevassa asetuksessa ja direktiivin 2010/31/EU uudelleenlaadinnassa. Tässä yhteydessä on ratkaisevan tärkeää jatkaa ja lisätä investoimista tarvittavan infrastruktuurin käyttöönottoon. Samalla on erittäin tärkeää varmistaa uusiutuvan energian pikainen käyttöönotto Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001⁽²⁰⁾ säädetyllä tavalla.
- (21) Valmistajille olisi annettava riittävästi joustovaraa mukauttaa ajoneuvokantaansa ajan myötä, jotta siirtyminen päästöttömiin ajoneuvoihin voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti tavalla, joka tukee niiden kilpailukykyä ja valmistaa tietä tuleville innovaatioille. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää lähestymistapa, jossa tavoitetasoja tiukennetaan viiden vuoden välein.

⁽¹⁹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/31/EU, annettu 19 päivänä toukokuuta 2010, rakennusten energiatehokkuudesta (EUVL L 153, 18.6.2010, s. 13).

⁽²⁰⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (22) Koska EU:n koko ajoneuvokannan tavoitteet ovat vuodesta 2030 alkaen aiempaa tiukempia, valmistajien on tarjottava unionin markkinoille huomattavasti enemmän päästöttömiä ajoneuvoja. Tässä yhteydessä päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi ei enää palvelisi alkuperäistä tarkoitustaan vaan vaarantaisi mahdollisesti asetuksen (EU) 2019/631 vaikuttavuuden. Sen vuoksi päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi olisi poistettava 1 päivästä tammikuuta 2030. Päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi tukee kyseiseen ajankohtaan saakka eli kuluvan vuosikymmenen ajan sellaisten ajoneuvojen käyttöönottoa, joiden päästöt ovat enintään 50 g CO₂/km, mukaan lukien akkukäyttöiset sähköajoneuvot, vetyä käyttävät polttokennokäyttöiset sähköajoneuvot ja päästöjen suhteen suorituskykyiset ladattavat hybridiajoneuvot. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kynnsarvoja olisi kuitenkin tarkistettava, jotta voidaan ottaa huomioon päästöttömien ajoneuvojen nopeampi käyttöönotto unionin markkinoilla. Ladattavat hybridiajoneuvot luetaan 1 päivän tammikuuta 2030 jälkeen edelleen niihin EU:n koko ajoneuvokannan tavoitteisiin, jotka valmistajien on saavutettava.
- (23) Tällä hetkellä yläraja ekoinnovaatiohyvityksissä, joita valmistaja voi hakea, on 7 g CO₂/km. Tätä ylärajaa olisi mukautettava alaspäin tavoitetasojen mukaisesti sen varmistamiseksi, että kyseisen ylärajan taso on tasapainoisessa suhteessa valmistajien keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin.
- (24) Hiilidioksidipäästönormien täytäntöönpano on vahvasti sidoksissa tyyppihyväksyntälainsäädännön täytäntöönpanoon. Koska Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY⁽²¹⁾ kumottiin ja korvattiin 1 päivänä syyskuuta 2020 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2018/858⁽²²⁾, on aiheellista yhdenmukaistaa määritelmiä edelleen ja saattaa ajan tasalle asetuksessa (EU) 2019/631 olevat viittaukset tyyppihyväksyntää koskevaan puitelainsäädäntöön näiden kahden säädöskokonaisuuden jatkuvan johdonmukaisuuden varmistamiseksi.
- (25) EU:n koko ajoneuvokannan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavat päästövähennystoimet jaetaan valmistajien kesken käyttämällä raja-arvokäyrää, joka perustuu EU:n uuden ajoneuvokannan ja valmistajan uuden ajoneuvokannan keskimääräiseen massaansa. Vaikka on asianmukaista säilyttää kyseinen mekanismi, on tarpeen estää tilanne, jossa EU:n koko ajoneuvokannan tiukempien tavoitteiden myötä jonkin valmistajan päästötavoite muuttuisi negatiiviseksi. Tästä syystä on tarpeen selventää, että tällaisissa tapauksissa päästötavoitteeksi olisi asetettava 0 g CO₂/km.
- (26) Yksittäisen valmistajan päästötavoitteiden ja keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskennassa käytettävät arvot perustuvat asianomaisten ajoneuvojen tyyppihyväksyntäasiakirjoihin ja vaatimustenmukaisuustodistuksiin kirjattuihin tietoihin. Hiilidioksidipäästönormien vaikuttavuuden varmistamiseksi on olennaisen tärkeää, että kyseisiin tarkoituksiin käytettävät tiedot ovat oikeita. Jos tiedoissa kuitenkin havaitaan virheitä ja jos kyseiset tiedot viittaavat tyyppihyväksyntään, joiden voimassaolo on päättynyt, tyyppihyväksyntälainsäädännön perusteella ei välttämättä ole mahdollista korjata jo myönnettyjä tyyppihyväksyntäasiakirjoja tai vaatimustenmukaisuustodistuksia. Tällaisissa tilanteissa komissiolla olisi oltava valtuudet pyytää asiaankuuluvia tyyppihyväksyntäviranomaisia tai tapauksen mukaan valmistajia antamaan korjausilmoituksen, jonka perusteella voidaan korjata arvot, joita käytetään määrittäessä valmistajien edistymistä tavoitteidensa saavuttamisessa.
- (27) M₂-luokkaan (linja-autot) ja N₂-luokkaan (keskikokoiset kuorma-autot) kuuluviin ajoneuvoihin liittyvien tietojen raportointi kuuluu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/956⁽²³⁾ soveltamisalaan, ja sen vuoksi on aiheellista poistaa kyseinen raportointivaatimus asetuksesta (EU) 2019/631.

⁽²¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puiteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (puitedirektiivi) (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽²²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁽²³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/956, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2018, uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoainekulutuksen seurannasta ja raportoinnista (EUVL L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (28) Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan yleisen tavoitteen tiukentamisen vuoksi ja mahdollisten markkinoita vääristävien vaikutusten välttämiseksi kaikkia unionin markkinoilla toimivia valmistajia koskevat vähennysvaatimukset olisi yhdenmukaistettava, lukuun ottamatta valmistajia, jotka vastaavat alle 1 000:sta kalenterivuoden aikana rekisteröidystä uudesta ajoneuvosta. Sen vuoksi 1 000–10 000:sta kalenterivuoden aikana rekisteröidystä henkilöautosta tai 1 000–22 000:sta kalenterivuoden aikana rekisteröidystä kevyestä hyötyajoneuvosta vastaavien valmistajien mahdollisuus hakea poikkeusta päästötavoitteistaan olisi poistettava 1 päivästä 2036 alkaen.
- (29) Jotta varmistetaan oikeudellinen selkeys ja yhdenmukaisuus nykyisen käytännön kanssa, on aiheellista selventää, että M_0 - ja TM_0 -arvojen mukautukset olisi tehtävä delegoiduilla säädöksillä, joilla muutetaan asetuksen (EU) 2019/631 liitettä I, kyseistä asetusta täydentävien delegoitujen säädösten sijaan.
- (30) Asetuksen (EU) 2019/631 mukaisesti saavutettua edistystä vuodelle 2030 ja sen jälkeen asetettujen päästövähennys-tavoitteiden saavuttamisessa olisi tarkasteltava uudelleen vuonna 2026. Kyseisessä uudelleentarkastelussa olisi otettava huomioon kaikki näkökohdat, jotka on otettu esiin kahden vuoden välein annettavassa kertomuksessa.
- (31) Useat jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet suunnitelmistaan nopeuttaa päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa asettamalla määräaika hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen käytöstä poistamiselle ennen vuotta 2035. Komission olisi määritettävä vaihtoehtoja tämän siirtymän helpottamiseksi ja harkittava tällaisia suunnitelmia vastaavien lisätoimien tarvetta.
- (32) Mahdollisuutta osoittaa liikapäästömaksuista saatavat tulot erityiseen rahastoon tai asiaankuuluvaan ohjelmaan on arvioitu asetuksen (EU) 2019/631 15 artiklan 5 kohdan vaatimusten mukaisesti; arvioinnissa todetaan, että tällainen mahdollisuus lisäisi merkittävästi hallinnollista rasitetta eikä hyödyttäisi suoraan autoteollisuuden siirtymää. Liikapäästömaksuista saatavia tuloja olisi pidettävä sen vuoksi edelleen unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina asetuksen (EU) 2019/631 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti.
- (33) On tärkeää arvioida kevyiden ajoneuvojen koko elinkaaren aikaisia hiilidioksidipäästöjä unionin tasolla. Tätä tarkoitusta varten komission olisi kehitettävä menetelmä, jonka avulla arvioidaan unionin markkinoille saatettujen kevyiden ajoneuvojen koko elinkaaren aikaisia hiilidioksidipäästöjä ja ilmoitetaan niitä koskevat tiedot johdonmukaisesti.
- (34) Jotta voidaan vahvistaa unionin yhteinen menetelmä henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista ilmoittamista varten ja varmistaa, että monivaiheisesti valmistettujen kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöistä vastaavien valmistajien päästötavoitteiden laskentaa voidaan mukauttaa ja ottaa siten huomioon muutokset, jotka tehdään tällaisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja massan määrittämiseen käytettävään menettelyyn, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään asetusta (EU) 2019/631 vahvistamalla tällainen unionin yhteinen menetelmä ja muutetaan tarvittaessa kyseisen asetuksen liitteessä I olevassa B osassa vahvistettuja laskentakaavoja. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa ⁽²⁴⁾ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (35) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli hiilidioksidipäästöjen vähentämisvaatimusten vahvistamista sekä uusille henkilöautoille että uusille kevyille hyötyajoneuvoille, vaan se voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.
- (36) Asetus (EU) 2019/631 olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

(²⁴) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EU) 2019/631 seuraavasti:

- 1) muutetaan 1 artikla seuraavasti:
 - a) muutetaan 5 kohta seuraavasti:
 - i) korvataan a alakohdassa luku ”37,5 prosentin” luvulla ”55 prosentin”;
 - ii) korvataan b alakohdassa luku ”31 prosentin” luvulla ”50 prosentin”;
 - b) lisätään kohta seuraavasti:

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

 - a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 tavoitteen 100 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.3 kohdan mukaisesti;
 - b) uusien kevyiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 tavoitteen 100 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.3 kohdan mukaisesti.”;
 - c) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Tammikuun 1 päivän 2025 ja joulukuun 31 päivän 2029 välisenä aikana sovelletaan päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen kynnyksarvoa, joka on 25 prosentin osuus uusien henkilöautojen ajoneuvokannasta ja 17 prosentin osuus uusien kevyiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannasta liitteessä I olevan A osan 6.3 kohdan ja B osan 6.3 kohdan mukaisesti.”;
 - d) kumotaan 7 kohta;
- 2) muutetaan 2 artikla seuraavasti:
 - a) muutetaan 1 kohta seuraavasti:
 - i) korvataan a alakohdassa ilmaisu ”direktiivin 2007/46/EY liitteessä II” ilmaisulla ”asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan i alakohdassa”;
 - ii) korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan i alakohdassa määritellyt N1-luokan moottoriajoneuvot, jotka kuuluvat asetuksen (EY) N:o 715/2007 soveltamisalaan, jäljempänä ’kevyet hyötyajoneuvot’, jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity unionin ulkopuolella, jäljempänä ’uudet kevyet hyötyajoneuvot’; kun kyseessä ovat N-luokan päästöttömät ajoneuvot, joiden vertailumassa on tapauksen mukaan yli 2 610 kilogrammaa tai yli 2 840 kilogrammaa, ne katsotaan 1 päivästä tammikuuta 2025 alkaen tätä asetusta sovellettaessa ja sen estämättä, mitä asetuksessa (EU) 2018/858 ja asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädetään, tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviksi kevyiksi hyötyajoneuvoiksi, jos niiden ylimääräinen vertailumassa johtuu ainoastaan energiaa varastoivan järjestelmän massasta.”;
 - b) korvataan 3 kohdassa ilmaisu ”direktiivin 2007/46/EY liitteessä II olevan A osan 5 kohdassa” ilmaisulla ”asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 5 kohdassa”;
- 3) muutetaan 3 artiklan 1 kohta seuraavasti:
 - a) korvataan johdantokappale seuraavasti:

”1. Tässä asetuksessa sovelletaan asetuksen (EU) 2018/858 määritelmiä. Lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan:”;
 - b) kumotaan b–g alakohta sekä i ja n alakohta;
- 4) lisätään 4 artiklan 1 kohtaan alakohta seuraavasti:

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

5) muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) lisätään kohta seuraavasti:

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

b) kumotaan 10 ja 11 kohta;

6) lisätään artikla seuraavasti:

”7 a artikla

Elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöt

1. Komissio julkaisee viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025 kertomuksen, jossa vahvistetaan menetelmä unionin markkinoille saatettujen henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista ilmoittamista varten. Komissio toimittaa kyseisen kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

2. Komissio antaa 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä asetusta vahvistamalla unionin yhteinen menetelmä henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista ilmoittamista varten.

3. Valmistajat voivat 1 päivästä kesäkuuta 2026 alkaen toimittaa vapaaehtoisesti komissiolle uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöt 2 kohdassa tarkoitettua menetelmää käyttäen.”;

7) muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus voidaan myöntää päästötavoitteista, joita sovelletaan kalenterivuoden 2035 loppuun saakka.”;

b) korvataan 4 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”4. Valmistaja, joka yhdessä kaikkien siihen sidossuhteessa olevien yritysten kanssa vastaa 10 000–300 000:sta unionissa rekisteröitävästä uudesta henkilöautosta kalenterivuotta kohden, voi hakea poikkeusta liitteessä I olevan A osan 1–4 kohdan ja 6.3 kohdan mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta kalenterivuoden 2028 loppuun saakka.”;

8) korvataan 11 artiklan 1 kohta seuraavasti:

”1. Innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologioiden yhdistelmän, jäljempänä ’innovatiivinen teknologiapaketti’, käytön avulla saavutetut hiilidioksidipäästöt otetaan huomioon laitetoimittajan tai valmistajan hakemuksesta.

Tällaiset teknologiat otetaan huomioon ainoastaan, jos niiden arvioinnissa käytetyt menetelmät kykenevät tuottamaan todennettavia, toistettavia ja vertailtavia tuloksia.

Näiden teknologioiden avulla saavutettu osuus valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen voi olla enintään:

- 7 g CO₂/km vuoden 2024 loppuun saakka;
- 6 g CO₂/km vuodesta 2025 vuoden 2029 loppuun saakka;
- 4 g CO₂/km vuodesta 2030 vuoden 2034 loppuun saakka.

Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen muuttamiseksi mukauttamalla alaspäin tämän kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettua enimmäisvaikutusta koskevia arvoja vuodesta 2025 alkaen, jotta voidaan ottaa huomioon teknologian kehitys ja varmistaa samalla enimmäisvaikutuksen tasapainoinen osuus suhteessa valmistajien keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin.”;

9) korvataan 12 artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jotta eroa todellisiin ajonaikaisiin päästöihin estetään kasvamista, komissio arvioi viimeistään 1 päivänä kesäkuuta 2023, miten komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/392 (*) mukaisesti kerättyjä todellista ajonaikaista polttoaineen- ja energiankulutusta koskevia tietoja saa käyttää, sen varmistamiseksi, että asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti määritetyt ajoneuvon hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineen- tai energiankulutusta kuvaavat arvot edustavat ajan mittaan edelleen todellisia ajonaikaisia päästöjä kunkin valmistajan osalta.

Komissio seuraa ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettun eron kehitystä vuodesta 2021 eteenpäin ja raportoi siitä vuosittain sekä julkaisee heti, kun tietoa on riittävästi saatavilla, kuitenkin viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2026, kertomuksen, jossa vahvistetaan menetelmä sellaista mekanismia varten, jolla mukautetaan valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä vuodesta 2030 alkaen, käyttäen täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/392 mukaisesti kerättyjä todellisia ajo-olosuhteita edustavia tietoja, ja arvioidaan tällaisen mekanismin toteutettavuutta.

Komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kyseisen kertomuksen sekä tarvittavat ehdotukset jatkotoimenpiteiksi, kuten lainsäädäntöehdotukset tällaisen mekanismin toteuttamiseksi.

(*) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/392, annettu 4 päivänä maaliskuuta 2021, henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin liittyvien tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631 mukaisesti ja komission täytäntöönpanoasetusten (EU) N:o 1014/2010, (EU) N:o 293/2012, (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153 kumoamisesta (EUVL L 77, 5.3.2021, s. 8).”;

10) lisätään 13 artiklan 3 kohtaan virke seuraavasti:

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

11) korvataan 14 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteen I muuttamiseksi tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti.”;

12) lisätään artikla seuraavasti:

”14 a artikla

Edistymiskertomus

1. Komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä ja sen jälkeen joka toinen vuosi kertomuksen edistymisestä kohti päästötöntä tieliikennettä. Kertomuksessa seurataan ja arvioidaan erityisesti tarvetta ottaa käyttöön mahdollisia lisätoimenpiteitä, mukaan lukien taloudelliset keinot, oikeudenmukaisen siirtymän helpottamiseksi.

2. Komissio ottaa kertomuksessa huomioon kaikki tekijät, jotka edistävät kustannustehokkaasti ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä, muun muassa

- a) päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönoton edistyminen erityisesti kevyiden hyötyajoneuvojen segmentissä sekä unionin, jäsenvaltioiden ja paikallistason toimenpiteet, joilla helpotetaan jäsenvaltioiden siirtymistä päästöttömiin kevyisiin ajoneuvoihin;
- b) päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen energiatehokkuuden ja kohtuuhintaisuuden edistyminen;
- c) vaikutukset kuluttajiin, erityisesti pieni- ja keskituloisiin kotitalouksiin, sekä sähkön hintoihin;
- d) analyysi käytettyjen ajoneuvojen markkinoista;
- e) sellaisten lisätoimenpiteiden mahdollinen panos hiilidioksidipäästöihin, joilla pyritään alentamaan kevyiden ajoneuvojen kannan keskimääräistä ikää ja siten niiden päästöjä, kuten toimenpiteet, joilla tuetaan vanhempien ajoneuvojen asteittaista käytöstäpoistoa sosiaalisesti oikeudenmukaisella ja ympäristöystävällisellä tavalla;

- f) työllisyysvaikutukset autoteollisuudessa, erityisesti mikroyrityksissä sekä pienissä ja keskisuurissa yrityksissä, jäljempänä 'pk-yritykset', ja työntekijöiden uudelleen- ja täydennyskoulutusta tukevien toimenpiteiden tehokkuus;
- g) olemassa olevien taloudellisten toimenpiteiden tehokkuus ja lisätoimien tarve, mukaan lukien riittävät taloudelliset toimenpiteet unionin, jäsenvaltioiden ja paikallistasolla, oikeudenmukaisen siirtymän varmistamiseksi ja kielteisten sosioekonomisten vaikutusten lieventämiseksi erityisesti niillä alueilla ja niissä yhteisöissä, joihin siirtymä eniten vaikuttaa;
- h) edistyminen työmarkkinaosapuolten vuoropuhelussa sekä näkökohdat, joilla helpotetaan lisää taloudellisesti kannattavaa ja sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymistä päästöttömään tieliikenteeseen;
- i) julkisen ja yksityisen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönoton edistyminen, mukaan lukien edistyminen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettavan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/31/EU uudelleenlaadinnan (*) mukaisesti;
- j) innovaatioteknologioiden ja kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden, mukaan lukien synteettiset polttoaineet, mahdollinen panos ilmastoneutraalin liikkumisen saavuttamiseen;
- k) 7 a artiklan mukaisesti ilmoitetut markkinoille saatettujen uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen elinkaaren aikaiset hiilidioksidipäästöt;
- l) tämän asetuksen vaikutus asetuksen (EU) 2018/842 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/50/EY uudelleenlaadinnan (**) mukaisten jäsenvaltioiden tavoitteiden saavuttamiseen.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun ensimmäisen edistymiskertomuksen toimittamispäivänä komissio toimittaa myös yhteistyössä jäsenvaltioiden ja kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, johon sisältyy analyysi autoteollisuuden toimitusketjun oikeudenmukaisen siirtymän varmistamiseen liittyvien rahoitusvajeiden havaitsemiseksi, kiinnittäen erityistä huomiota pk-yrityksiin ja alueisiin, joihin siirtymä eniten vaikuttaa. Raporttiin liitetään tarvittaessa ehdotuksia asianmukaisista taloudellisista toimenpiteistä havaittujen tarpeiden täyttämiseksi.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/31/EU, annettu 19 päivänä toukokuuta 2010, rakennusten energiatehokkuudesta (EUVL L 153, 18.6.2010, s. 13).

(**) 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).”;

13) muutetaan 15 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Komissio tarkastelee vuonna 2026 uudelleen tämän asetuksen tehokkuutta ja vaikuttavuutta kahden vuoden välein annettavien kertomusten pohjalta ja toimittaa uudelleentarkastelun tuloksista kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Komissio arvioi erityisesti tämän asetuksen perusteella saavutettua edistymistä 1 artiklan 5 a kohdassa asetettujen päästövähennystavoitteiden toteuttamisessa ottaen huomioon tekniikan, myös lataushybriditekniikan, kehityksen ja sen, että päästöttömään liikkumiseen on tärkeää siirtyä taloudellisesti kannattavasti ja sosiaalisesti oikeudenmukaisesti. Komissio arvioi kyseisen arvioinnin perusteella tarvetta tarkastella uudelleen 1 artiklan 5 a kohdassa asetettuja tavoitteita. Lisäksi komissio arvioi vaikutuksia, joita aiheutuu energiatehokkuuden vähimmäisalarajojen asettamisesta unionin markkinoille saatettaville uusille päästöttömille henkilöautoille ja kevyille hyötyajoneuvoille.

Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotus tämän asetuksen muuttamiseksi.”;

b) kumotaan 2–5 kohta;

c) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Komissio tarkastelee 31 päivään joulukuuta 2024 mennessä direktiiviä 1999/94/EY uudelleen ottaen huomioon tarpeen tarjota kuluttajille täsmällistä, luotettavaa ja vertailtavaa tietoa markkinoille saatettavien uusien henkilöautojen polttoaineen- ja energiankulutuksesta, hiilidioksidipäästöistä ja ilman epäpuhtauspäästöistä, myös todellisissa ajo-olosuhteissa, sekä arvioi mahdollisuuksia ottaa käyttöön uusien kevyiden hyötyajoneuvojen polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskeva merkintä.

Uudelleentarkasteluun on tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotus.”;

d) lisätään kohta seuraavasti:

”9. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 17 artiklan mukaisesti liitteessä I olevassa B osassa esitettyjen kaavojen muuttamiseksi, jos tällaiset muutokset ovat tarpeen liitteessä III olevassa A osassa esitetyn monivaiheisesti valmistettuja N₁-luokan ajoneuvoja koskevan menettelyn huomioon ottamiseksi.”;

14) muutetaan 17 artikla seuraavasti:

- a) korvataan 2 kohdassa oleva viittaus ”7 artiklan 8 kohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 4 kohdassa, 14 artiklan 2 kohdassa ja 15 artiklan 8 kohdassa” viittauksella ”7 artiklan 8 kohdassa, 7 a artiklan 2 kohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 4 kohdassa, 14 artiklan 2 kohdassa ja 15 artiklan 8 ja 9 kohdassa”;
- b) korvataan 3 kohdassa oleva viittaus ”7 artiklan 8 kohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 4 kohdassa, 14 artiklan 2 kohdassa ja 15 artiklan 8 kohdassa” viittauksella ”7 artiklan 8 kohdassa, 7 a artiklan 2 kohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 4 kohdassa, 14 artiklan 2 kohdassa ja 15 artiklan 8 ja 9 kohdassa”;
- c) korvataan 6 kohdassa oleva viittaus ”7 artiklan 8 kohdan, 10 artiklan 8 kohdan, 11 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan, 13 artiklan 4 kohdan, 14 artiklan 2 kohdan ja 15 artiklan 8 kohdan” viittauksella ”7 artiklan 8 kohdan, 7 a artiklan 2 kohdan, 10 artiklan 8 kohdan, 11 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan, 13 artiklan 4 kohdan, 14 artiklan 2 kohdan ja 15 artiklan 8 ja 9 kohdan”;

15) muutetaan liite I tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

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

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

Tehty Strasbourgissa 19 päivänä huhtikuuta 2023.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

R. METSOLA

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J. ROSWALL

LIITE

Muutetaan asetuksen (EU) 2019/631 liite I seuraavasti:

1) muutetaan A osa seuraavasti:

a) korvataan 6.1 kohdan otsikko seuraavasti:

”EU:n koko ajoneuvokannan tavoitteet vuodesta 2025 eteenpäin”;

b) korvataan 6.1.2 kohdan otsikko seuraavasti:

”EU:n koko ajoneuvokannan tavoite vuosille 2030–2034”;

c) lisätään kohta seuraavasti:

„6.1.3 EU:n koko ajoneuvokannan tavoite vuodesta 2035 eteenpäin

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₃₅ = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁ · (1 – vähennyskerroin₂₀₃₅)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁ vastaa 6.0 kohdassa esitettyä määritelmää;

vähennyskerroin₂₀₃₅ is as defined in Article 1(5a), point (a).”;

d) korvataan 6.2 kohdan otsikko seuraavasti:

”Vertailupäästötavoitteet”;

e) poistetaan 6.2.2 kohta;

f) korvataan 6.3 kohta seuraavasti:

”6.3 Päästötavoitteet vuodesta 2025 eteenpäin

6.3.1 Päästötavoitteet vuosina 2025–2029:

Päästötavoite = vertailupäästötavoite · ZLEV-kerroin (päästöttömyys- ja vähäpäästöisyyskerroin)

jossa:

vertailupäästötavoite on 6.2.1 kohdan mukaisesti määritetty hiilidioksidipäästöjen vertailupäästötavoite;

ZLEV-kerroin on $(1 + y - x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin 1,0, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on tapauksen mukaan 1,05 tai 1,0;

jossa:

y on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan uusien henkilöautojen kannassa laskettuna uusien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kokonaismääränä, kun jokaiselle niistä on laskettu ZLEV_{specific} seuraavan kaavan mukaisesti, jaettuna kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen kokonaismäärällä:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{hiilidioksidipäästöt} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Jäsenvaltioissa, joissa rekisteröityjen uusien henkilöautojen osalta päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus ajoneuvokannasta on alle 60 prosenttia unionin keskiarvosta vuonna 2017 ja joissa vuonna 2017 (*) ensirekisteröitiin alle 1 000 uutta päästöttömää tai vähäpäästöistä ajoneuvoa, ZLEV_{specific} lasketaan vuoden 2029 loppuun saakka seuraavan kaavan mukaisesti:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left(1 - \left(\frac{\text{hiilidioksidipäästöt} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Jos päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus jäsenvaltion vuosina 2025–2028 rekisteröityjen uusien henkilöautojen kannasta on yli viisi prosenttia, kyseinen jäsenvaltio ei saa käyttää kerrointa 1,85 seuraavina vuosina;

x on 25 prosenttia vuosina 2025–2029.

6.3.2 Päästötavoitteet vuosina 2030–2034

Päästötavoite = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM–TM₀)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan 6.1.2 kohdan mukaisesti määritetty arvo;
tavoite₂₀₃₀

a₂₀₃₀ on $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2030}}{\text{keskimääräiset päästöt}_{2021}}$

jossa:

a₂₀₂₁ vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

keskimääräiset päästöt₂₀₂₁ vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

TM vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

TM₀ vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

6.3.3 Päästötavoitteet vuodesta 2035 eteenpäin

Päästötavoite = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₃₅ + a₂₀₃₅ · (TM–TM₀)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan 6.1.3 kohdan mukaisesti määritetty arvo;
tavoite₂₀₃₅

a₂₀₃₅ on $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2035}}{\text{keskimääräiset päästöt}_{2021}}$

jossa:

a₂₀₂₁ vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

keskimääräiset päästöt₂₀₂₁ vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

TM vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

TM₀ vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

(*) Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus jäsenvaltion uusien henkilöautojen kannasta vuonna 2017 lasketaan jakamalla vuonna 2017 rekisteröityjen uusien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kokonaismäärä samana vuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen kokonaismäärällä.”;

2) muutetaan B osa seuraavasti:

a) korvataan 6.1 kohdan otsikko seuraavasti:

”EU:n koko ajoneuvokannan tavoitteet vuodesta 2025 eteenpäin”;

b) korvataan 6.1.2 kohdan otsikko seuraavasti:

”EU:n koko ajoneuvokannan tavoitteet vuosille 2030–2034”;

c) lisätään kohta seuraavasti:

”6.1.3 EU:n koko ajoneuvokannan tavoitteet vuodesta 2035 eteenpäin

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₃₅ = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁ · (1 – vähennyskerroin₂₀₃₅)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁ vastaa 6.0 kohdassa esitettyä määritelmää;

vähennyskerroin₂₀₃₅ vastaa 1 artiklan 5 a kohdan b alakohdassa esitettyä määritelmää.”;

d) korvataan 6.2.2 kohta seuraavasti:

”6.2.2 Vertailupäästötavoitteet vuosina 2030–2034

$$\text{Vertailupäästötavoite} = \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2030} + \alpha \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan 6.1.2 kohdan mukaisesti määritetty arvo;
tavoite₂₀₃₀

α on a_{2030} , jossa valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen testimassa on enintään TM_0 , ja a_{2021} , jossa valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen testimassa on suurempi kuin TM_0 ;

jossa:

$$a_{2030} \text{ on } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2030}}{\text{keskimääräiset päästöt}_{2021}}$$

a_{2021} vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

keskimääräiset päästöt₂₀₂₁ vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

TM vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

TM_0 vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää”;

e) lisätään kohta seuraavasti:

”6.2.3 Vertailupäästötavoitteet vuodesta 2035 eteenpäin

$$\text{Vertailupäästötavoite} = \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2035} + \alpha \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan 6.1.3 kohdan mukaisesti määritetty arvo;
tavoite₂₀₃₅

α on $a_{2035,L}$, kun valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen testimassa on enintään TM_0 , ja $a_{2035,H}$, jossa valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen testimassa on suurempi kuin TM_0 ;

jossa:

$$a_{2035,L} \text{ on } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2035}}{\text{keskimääräiset päästöt}_{2021}}$$

$$a_{2035,H} \text{ on } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2035}}{\text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2025}}$$

keskimääräiset päästöt₂₀₂₁ vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

TM vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää

TM_0 vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää”;

f) korvataan 6.3 kohta seuraavasti:

”6.3. Päästötavoitteet vuodesta 2025 eteenpäin

6.3.1 Päästötavoitteet vuosina 2025–2029

$$\text{Päästötavoite} = (\text{vertailupäästötavoite} - (\varphi_{\text{targets}} - \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2025})) \cdot \text{ZLEV-kerroin}$$

jossa:

vertailupäästötavoite	on 6.2.1 kohdan mukaisesti määritetty hiilidioksidipäästöjen vertailupäästötavoite;
$\emptyset_{\text{targets}}$	on kunkin yksittäisen valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen lukumäärällä painotettu keskiarvo kaikista 6.2.1 kohdan mukaisesti määritetyistä vertailupäästötavoitteista;
ZLEV-kerroin	on $(1 + y - x)$, jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin 1,0, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on tapauksen mukaan 1,05 tai 1,0;

jossa:

y on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen kannassa laskettuna uusien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kokonaismääränä, kun jokaiselle niistä on laskettu $ZLEV_{\text{specific}}$ seuraavan kaavan mukaisesti, jaettuna kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärällä:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{hiilidioksidipäästöt}}{50} \right)$$

x on 17 prosenttia vuosina 2025–2029.

6.3.2 Päästötavoitteet vuosina 2030–2034

Päästötavoite = vertailupäästötavoite – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₃₀)

jossa:

vertailupäästötavoite	on 6.2.2 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan vertailupäästötavoite;
$\emptyset_{\text{targets}}$	on kunkin yksittäisen valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen lukumäärällä painotettu keskiarvo kaikista 6.2.2 kohdan mukaisesti määritetyistä vertailupäästötavoitteista;
EU:n koko ajoneuvokannan tavoite ₂₀₃₀	vastaa 6.1.2 kohdassa esitettyä määritelmää.

6.3.3 Päästötavoitteet vuodesta 2035 eteenpäin

Päästötavoite = vertailupäästötavoite – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₃₅)

jossa:

vertailupäästötavoite	on 6.2.3 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan vertailupäästötavoite;
$\emptyset_{\text{targets}}$	on kunkin yksittäisen valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen lukumäärällä painotettu keskiarvo kaikista 6.2.3 kohdan mukaisesti määritetyistä vertailupäästötavoitteista;
EU:n koko ajoneuvokannan tavoite ₂₀₃₅	vastaa 6.1.3 kohdassa esitettyä määritelmää.”