

Bryssel 31.5.2017
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen
seurannasta ja raportoinnista**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2017) 188 final}
{SWD(2017) 189 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• EHDOTUKSEN PERUSTELUT JA TAVOITTEET

Komission tärkeimpiä poliittisia tavoitteita on työpaikkojen, kasvun ja investointien luominen ja tähän liittyen siirtyminen puhtaaseen energiaan kaikille eurooppalaisille. Tätä tuetaan investointisuunnitelmalla, jonka tavoitteena on Euroopan uudelleenteollistaminen uusien liiketoimintamallien ja huipputeknologian perusteella. Keskipitkän ja pitkän aikavälin tavoitteena on saavuttaa vähähiilinen kiertotalous.

Kuljetusten, erityisesti kuorma-autojen ja linja-autojen eli raskaiden hyötyajoneuvojen, osalta komission visiona on varmistaa, että kansalaisilla ja yrityksillä Euroopassa on oikeudenmukaiset, kestävät ja kilpailukykyiset mahdollisuudet liikkuvuuteen.

EU:n markkinoille saatetuista uusista raskaista hyötyajoneuvoista aiheutuvia CO₂-päästöjä ja kyseisten ajoneuvojen polttoaineenkulutusta ei tähän mennessä ole sertifioitu, seurattu eikä ilmoitettu. Tämä tietovajaus johtaa seuraavaan kolmeen haasteeseen raskaiden hyötyajoneuvojen osalta:

- (1) **Menetetään mahdollisuuksia suunnitella toimia, joilla vähennettäisiin liikenteenharjoittajien polttoainekustannuksia:** Tavaraliikenteen harjoittajien polttoainekulut voivat olla yli neljännes niiden toimintakuluista¹ ja polttoainetehokkuus voi olla tärkeimpiä ostoperusteita. Vaikka raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainetehokkuus on parantunut viime vuosikymmenten aikana, monella yli puolesta miljoonasta kuljetusyrityksestä, joista suuri osa on pk-yrityksiä, ei vielä ole mahdollisuutta käyttää vakiomuotoisia tietoja, joiden avulla voitaisiin arvioida polttoainetehokkuusteknologioita, vertailla kuorma-autoja parhaaseen tietoon perustuvien ostopäätösten tekemiseksi ja vähentää polttoainekuluja. Toteutumatta jääneet polttoainesäästöt ovat ajan myötä kumuloituneet ja lisänneet EU:n riippuvuutta fossiilisten polttoaineiden tuonnista. Näin on menetetty mahdollisuus polttoainetuonnin vähentämiseen.
- (2) **Ajoneuvovalmistajien kilpailun lisääminen:** Tuotannonalan tietojen mukaan vuonna 2015 kuorma-autojen viennissä syntyi 5,1 miljardin euron kauppataaseen ylijäämä. EU:n raskaiden hyötyajoneuvojen valmistusteollisuus on osa autoteollisuutta, joka tarjoaa 12,1 miljoonaa suoraa ja välillistä työpaikkaa Euroopassa (5,6 % koko EU:n työllisyydestä)². EU:n raskaiden hyötyajoneuvojen valmistusteollisuus kohtaa yhä enemmän maailmanlaajuisia kilpailupaineita. Sellaiset merkittävät markkinat kuin Yhdysvallat, Kanada, Japani ja Kiina ovat viime vuosina panneet täytöntöön sertifiointi- ja polttoainetehokkuustoimenpiteitä polttoaineenkulutusta- ja/tai päästönormien muodossa stimuloidakseen innovaatiota ja parantaakseen nopeasti ajoneuvojen tehokkuutta. Kaupunkibussimarkkinat kohtaavat yhä enemmän kilpailua sähköajoneuvojen alalla, erityisesti kiinalaisten valmistajien kanssa. Alan on pysyttävä teknologisten parannusten mukana näillä markkinoilla, jos se haluaa säilyttää tämänhetkisen markkina-asemansa.

¹ Polttoainekuluja koskevat arviointitutkimukset esitetään liitteenä olevan vaikutustenarvioinnin SWD(2017)XXX kohdassa 5.6 ja liitteessä 8.

² http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf.

- (3) ***Este toimille, joilla vähennetään raskaiden ajoneuvojen valmistusteollisuuden kasvihuonekaasupäästöjä:*** EU:n raskaiden ajoneuvojen valmistusteollisuus on kasvihuonekaasupäästöjen merkittävä lähde. Vuonna 2014 raskaista hyötyajoneuvoista peräisin olevat kasvihuonekaasupäästöt olivat noin viisi prosenttia kaikista EU:n päästöistä, viidennes kaikista liikenteenpäästöistä ja noin neljännes tieliikenteen päästöistä³. Vuosina 1990–2014 kasvihuonekaasupäästöjen kokonaismäärä kasvoi 20 prosentilla⁴ ja raskaiden hyötyajoneuvojen päästöt 14 prosentilla⁵. Ilman lisätoimia raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt nousevat todennäköisesti 10 prosentilla vuosina 2010–2030⁶. Samalla EU on asettanut kunnianhimoisia tavoitteita kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä, ja liikennealan on annettava tähän panoksensa. EU:n kokonaistavoite sen omien päästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä on vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Kokonaistavoite on jaettu kustannustehokkuuden perusteella tavoitteisiin, joiden mukaan päästöjä vähennetään vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta EU:n päästökauppajärjestelmän kattamilla aloilla 43 prosentilla ja sen ulkopuolisilla aloilla 30 prosentilla. Lisäksi liikenteen päästöt jäsenvaltioissa vaihtelevat 21 prosentista 69 prosenttiin kaikista kansallisista päästöistä taakanjakoasetuksen kattamilla, EU:n päästökaupan ulkopuolisilla aloilla. Vaikka vuodeksi 2030 ei ole asetettu alakohtaisia tavoitteita, liikenteen on annettava panoksensa tavoitteiden saavuttamiseen taakanjakoasetuksen kattamilla, EU:n päästökaupan ulkopuolisilla aloilla samoin kuin esimerkiksi rakennus-, maatalous- ja jätealan.

Tämän vuoksi komissio on toteuttanut toimia tietovajeen korjaamiseksi.

Komissio on ensinnäkin laatinut simulaatio-ohjelmiston (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool, VECTO), jonka avulla voidaan laskea uusien raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineenkulutus ja hiilidioksidipäästöt vertailukelpoisella ja kustannustehokkaalla tavalla.

Lisäksi komissio on ehdottanut uutta asetusta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoainekulutuksen määrittämiseksi (ns. sertifiointiasetusta) voimassa olevan tyyppihyväksyntää koskevan lainsäädännön perusteella⁷. Sertifiointia koskevan komission asetuksen soveltamiseksi on VECTO-ohjelmiston avulla tehtävä hiilidioksidipäästöjen ja polttoainekulutuksen simulointi kustakin uudesta raskaasta hyötyajoneuvosta, joka kuuluu asetuksen soveltamisalaan ja joka saatetaan EU:n markkinoille. Ajoneuvojen valmistajat itse toteuttavat simuloinnin ajoneuvojen komponentteja koskevien sertifioidun syöttötietojen sekä kyseisten syöttötietojen hankinnan, hallinnan ja soveltamisen sertifioidun prosessin perusteella.

Sertifiointilla korjataan havaittu tietovaje osittain. Tietyn ajoneuvon suorituskykyä koskevat tiedot asetetaan ainoastaan kyseisen ajoneuvon yksittäisen ostajan saataville sekä kansallisille viranomaisille maassa, jossa ajoneuvo rekisteröidään.

Kolmanneksi komissio ehdottaa sertifiointimenettelyn piiriin kuuluvien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen seuranta- ja raportointia, jotta voidaan poistaa tietovaje ja saada aikaan täysi markkinoiden avoimuus. Tämän kolmannen toimen perusteella kaikkia

³ GHG Inventory data 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁴ Mukaan lukien kansainvälinen lentoliikenne mutta pois lukien kansainvälinen meriliikenne.

⁵ GHG Inventory data 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

⁶ EU Reference Scenario 2016: Energy, transport and GHG emissions — Trends to 2050.

⁷ Direktiivi 2007/46/EY, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

valmistajien sertifiointimenettelyn mukaisesti laskemia tietoja seurattaisiin ja ne raportoitaisiin ja julkistettaisiin EU:n tasolla. Tällöin tiedot voitaisiin asettaa kaikkien sidosryhmien saataville.

Tämä antaisi liikenteenharjoittajille pääsyn tietoihin, jotka koskevat erimerkkisten, ominaisuuksiltaan samanlaisten kuorma-autojen suorituskykyä, jolloin ne voisivat tehdä parempaan tietoon perustuvia ostopäätöksiä.

Ajoneuvojen valmistajat voisivat verrata ajoneuvojensa suorituskykyä muiden merkkien kanssa, mikä lisäisi kannustimia innovointiin.

Viranomaisilla olisi käytettävissään kattavaa tietoa, ja sitä voitaisiin käyttää suunniteltaessa ja toteutettaessa politiikkaa, jolla edistetään polttoainetehokkaiden kuorma-autojen käyttöönottoa esimerkiksi verotuksen tai tienkäyttömaksujen avulla. Tämä ei muutoin olisi mahdollista, koska jäsenvaltioilla olisi mahdollisuus käyttää VECTO-tietoja ainoastaan niiden alueella rekisteröidyistä ajoneuvoista. Lisäksi se mahdollistaisi tietojen analyysin eli voitaisiin arvioida tiettyjen teknologioiden levinneisyysastetta.

Tämä on tarpeen myös, jotta tulevaisuudessa voidaan panna täytäntöön raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit ja valvoa niiden noudattamista. Seuranta- ja raportointijärjestelmä on tarpeen erityisesti, jotta voidaan arvioida kyseisten tulevien normien noudattamista, kuten jo tehdään henkilö- ja pakettiautojen osalta.

- **YHDENMUKAISUUS MUIDEN ALAA KOSKEVIEN POLITIIKKOJEN SÄÄNNÖSTEN KANSSA**

Ehdotuksella pannaan täytäntöön vuonna 2014 annettu tiedonanto ”Strategia raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi”. Strategiassa ilmoitettiin täytäntöönpanotoimenpiteistä, jossa esitetään menettely EU:n markkinoille saatetuista uusista hyötyajoneuvoista peräisin olevien ja VECTO-simulointivälineellä laskettujen hiilidioksidipäästöjen sertifiointille, sekä lainsäädäntöehdotuksesta, joka koskee näiden päästöjen seurantaa ja raportointia.

Tässä ehdotuksessa pannaan myös täytäntöön vuonna 2016 annettu ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia”, jonka tavoitteita on vähentää tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 60 prosentilla vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 tasoihin verrattuna sekä merkittävästi vähentää ilman epäpuhtauspäästöjä. Strategiassa todetaan, että komissio nopeuttaa tällaisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevien suunnitteluvaihtoehtojen analysointia. Tarkoituksena on tehdä lainsäädäntöehdotus tämän komission toimikauden aikana.

Tällä ehdotuksella pyritään myös siihen, että laaditaan menetelmät, joilla eriytetään uusilta raskailta ajoneuvoilta perittävät infrastruktuurin käyttömaksut hiilidioksidipäästöjen mukaisesti. Näin tuetaan eurovinjettidirektiivin uudelleentarkastelun täytäntöönpanoa.

- **YHDENMUKAISUUS UNIONIN MUIDEN POLITIIKKOJEN KANSSA**

Tämä ehdotus noudattaa vuoteen 2030 ulottuvissa EU:n ilmasto- ja energiapolitiikan puitteissa tehtyä EU:n sitoumusta vähentää EU:n omia päästöjä vähintään 40 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoihin verrattuna. Osana tämän sitoumuksen täytäntöönpanoa komissio ehdotti heinäkuussa 2016 asetusta sitovista vuotuisista kasvihuonekaasujen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030 (taakanjakoasetus)

aloilla, jotka eivät kuulu päästökauppajärjestelmään (eli liikenne, rakentaminen, maatalous ja jätehuolto).

Tämä ehdotus noudattaa myös vuonna 2016 tehtyä komission ehdotusta energiatehokkuusdirektiivin tarkistamisesta. Siinä asetetaan EU:n tasolla sitova yleistavoite, jonka mukaan energiatehokkuutta on parannettava 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna siihen, että jatkettaisiin entiseen tapaan.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• OIKEUSPERUSTA

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 191–193 artiklalla vahvistetaan ja määritetään EU:n toimivalta ilmastonmuutoksen alalla. Tämän ehdotuksen oikeusperustana on SEUT-sopimuksen 192 artikla.

• TOISSIJAISUUSPERIAATE

EU:n toimet ovat perusteltuja, kun otetaan huomion ilmastonmuutoksen rajat ylittävät vaikutukset sekä tarve suojata polttoaineiden, ajoneuvojen sekä liikennepalvelujen sisämarkkinat.

Lisäksi tietyssä jäsenvaltiossa rekisteröidyt uudet raskaat hyötyajoneuvot on usein valmistettu toisessa jäsenvaltiossa. EU:n sijaan kansallisella tasolla toteutettava seuranta edellyttäisi siten laajaa yhteistyötä jäsenvaltioiden välillä. Yhdenmukaista seurantatietoa ei voitaisi taata, koska jäsenvaltioiden lainsäädännössä ja käytännöissä on eroja. Tietojen vertailukelpoisuutta ja täydellisyyttä olisi vaikea saavuttaa, mikä johtaisi EU:n markkinoiden pirstaleisuuteen ja markkinoiden avoimuuden menetykseen.

Kaikkien jäsenvaltioiden seurantatiedot sisältävän yhteisen tietokannan puuttuminen tarkoittaisi erityisesti sitä, etteivät ajoneuvojen ostajat ja EU:n tason poliittiset päättäjät voisi käyttää tietoja.

Yhteinen seurantajärjestelmä EU:n tasolla vaikuttaa olevan selkein ja yksinkertaisin lähestymistapa. Tätä samaa soveltamistapaa sovelletaan jo henkilö- ja pakettiautoihin EU:n tason toimien kautta.

• SUHTEELLISUUSPERIAATE

Koska ehdotus on tarpeellinen ja siitä saadaan mahdollisia taloudellisia hyötyjä, se täyttää suhteellisuuden vaatimukset. EU:n laajuisesti tarkasteltuna tarvittavat toimet ovat vähäisiä ja kustannukset miltei merkityksettömiä verrattuna kaikkien sidosryhmien mahdollisesti saamiin hyötyihin, jotka liittyvät markkinoiden avoimuuteen sekä raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta koskevien tietojen saatavuuteen.

• TOIMINTATAVAN VALINTA

Jotta ehdotettuja sääntöjä sovelletaan samalla lailla kaikkialla EU:ssa ja jotta voidaan saada samanlaisia ja vertailukelpoisia tietoja, joiden avulla luodaan tasapuoliset toimintaolosuhteet raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajia ja käyttäjiä varten, on syytä käyttää asetusta, joka on sellaisenaan sovellettava ja jäsenvaltioita sitova.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **JÄLKIARVIOINNIT/TOIMIVUUSTARKASTUKSET**

Arviointeja ei ole tehty, koska asiaa ei ole aiemmin säännelty.

- **SIDOSRYHMIEN KUULEMINEN**

Komissio järjesti sidosryhmien kokouksen, jossa saatiin palautetta alustavasta vaikutustenarvioinnista ja esitettiin ulkopuolisen konsultin tekemä arviointi hallintokustannuksista. Sidosryhmiltä saatiin rakentavaa palautetta eikä kustannusarviointia kyseenalaistettu.

Komissio järjesti myös julkisen verkkokuulemisen, joka koski raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainekulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen seuranta ja raportointia koskevan lainsäädännön valmistelua.⁸ Kuulemiseen saatiin 121 vastausta monilta erilaisilta sidosryhmiltä, jotka ilmaisivat mielipiteensä tarvittavista toimista, tavoitteista, vaihtoehtoista ja odotetuista vaikutuksista.

Sidosryhmien kannat sisällytettiin vaikutustenarviointiin. Useimmat vastaajista pitivät valittua vaihtoehtoa parhaimpana vaihtoehtona. Yhteenveto sidosryhmien kuulemisesta esitetään tähän ehdotukseen liittyvän vaikutustenarvioinnin liitteessä 2.

- **ASiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Kustannusarvioinnin eri seuranta- ja vaihtoehtoista teki ulkopuolinen toimeksisaaja (katso vaikutustenarvioinnin liite 10). Tutkimus perustuu suureksi osaksi kansallisten rekisteröintiviranomaisten ja raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien haastatteluihin, jotta voitiin kerätä niiden mielipiteitä eri seurantavaihtoehtoista ja saada tietoa erityisesti niiden organisaatioille aiheutuvista kustannuksista, kun otetaan huomioon tämänhetkiset menettelyt ja tarvittavat mukautukset.

Muiden vaikutusten arvioinnin osalta vaikutustenarvioinnissa hyödynnetään aiempaa vaikutusten arviointia, joka liittyi vuonna 2014 julkaistuun strategiaan raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineenkulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.

- **VAIKUTUSTENARVIOINTI**

Tähän ehdotukseen liittyvä vaikutustenarviointi⁹ on valmisteltu ja laadittu noudattaen parempaa sääntelyä koskevia ohjeita, ja se on saanut sääntelyvalvontalautakunnalta positiivisen lausunnon. Lautakunnan suosittamat parannukset on sisällytetty lopulliseen versioon. Sillä täydennetään analyysiä, joka toteutettiin vuonna 2014 tehdyssä raskaita hyötyajoneuvoja koskevaan strategiaan liittyvässä vaikutustenarvioinnissa.

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin vaihtoehtoja, jotka liittyvät niistä kaikista uusista hyötyajoneuvoista, joita saatetaan EU:n markkinoille ja joihin sovelletaan sertifiointiprosessia tyyppihyväksyntäjärjestelmässä, peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen seurantaan ja

⁸ Julkisen kuulemisen tulokset ovat nähtävissä osoitteessa http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en.

⁹ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja SWD(2017)xxx.

raportointiin. Seurattavat ja raportoitavat tiedot koostuvat noin 80 muuttujasta, joiden avulla määritetään kunkin ajoneuvon polttoaineenkulutus ja hiilidioksidipäästöt.

Euroopan ympäristökeskus on EU:n tasolla sopivin elin toimimaan komission puolesta. Se keräisi tietoja, perustaisi uuden tietokannan sekä analysoisi ja suorittaisi laatutarkastuksia raskaita hyötyajoneuvoja koskevista seurantatiedoista. Euroopan ympäristökeskus hoitaa jo nyt näitä tehtäviä kevyiden hyötyajoneuvojen osalta raportoitujen seurantatietojen osalta (katso vaikutustenarvioinnin liite 8).

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin kolmea lainsäädäntövaihtoehtoa sille, miten seurantatiedot olisi toimitettava komissiolle Euroopan ympäristökeskuksen kautta: 1) raportoinnista huolehtivat kansalliset viranomaiset 2) raportoinnista huolehtivat raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajat ja 3) raportointi jaetaan kansallisten viranomaisten ja valmistajien kesken.

Vaihtoehdossa 1 kansalliset viranomaiset raportoivat seurantatiedot kyseessä olevia ajoneuvoja koskevien rekisteröintitietojen kanssa komissiolle Euroopan ympäristökeskuksen kautta. Tässä vaihtoehdossa seurannan ja raportoinnin täyttä digitalisointia ei ehkä saavuteta helposti, koska suurin osa kansallisista viranomaisista käyttää raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröinnissä edelleen paperipohjaisia asiakirjoja. Tämän seurauksena siirtyminen täysin digitalisoitujen seurantatietojen virtaan voi olla haastavaa ja kallista.

Vaihtoehdossa 2 raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajat ovat vastuussa kutakin uutta ajoneuvoa koskevien seurantatietojen raportoinnista komissiolle Euroopan ympäristökeskuksen kautta. Tässä tapauksessa seurantatiedot perustuvat ajoneuvojen valmistajien hallussa oleviin myyntitietoihin eikä rekisteröintitietoja raportoida. Tällöin raportoituja päästötietoja ei voida kohdentaa tiettyyn jäsenvaltioon. Jäsenvaltioiden on vaikeampaa suunnitella toimivia kansallisia politiikkoja polttoainetehokkaampien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönoton lisäämiseksi.

Vaihtoehto 3 on välivaihtoehto. Nimetyt kansalliset viranomaiset, joista useimpien odotetaan olevan kansallisia rekisteröintiviranomaisia, toimittavat komissiolle vuosittain komissiolle Euroopan ympäristökeskuksen kautta uusien rekisteröityjen ajoneuvojen rekisteröintitiedot, erityisesti ajoneuvojen valmistenumerot. Ajoneuvojen valmistajat toimittavat näitä ajoneuvoja vastaavat seurantatiedot komissiolle Euroopan ympäristökeskuksen kautta. Euroopan ympäristökeskus yhdistää tiedot valmistenumeroiden perusteella, jotta saadaan seurantatiedot jäsenvaltion tasolla. Tässä vaihtoehdossa tietovirran täysi digitalisointi on taattu, koska valmistajat ovat vastuussa seurantatietojen raportoinnista, ja niillä on nämä tiedot digitaalisessa muodossa sertifiointitarkoituksia varten.

Vaihtoehto 3 on suositeltavin. Se on tehokkain vaihtoehto, erityisesti koska siinä varmistetaan digitaalinen tiedonkulku ja tietojen kattavuus sekä kansallisella että EU:n tasolla, ja siihen liittyvät hallintokustannukset ovat vähäiset.

Valittu vaihtoehto luo todennäköisesti kilpailua energiatehokkaimpien ajoneuvojen tuottamiseksi sekä kannustimia innovointiin. Energiatehokkaamman tavaraliikenteen vaikutusten odotetaan leviävän ainakin osittain useimmille EU:n talouden aloille. Liikenteen alhaisemmat polttoaineesta aiheutuvat toimintakulut johtavat alhaisempiin kuljetuskustannuksiin ja vähentävät siten muiden alojen kustannuksia ja hyödyttävät EU:n kuluttajia.

Kilpailukyvyyn ja kansainvälisen vaikutuksen odotetaan olevan positiivisia keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä myös raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien kannalta, kun otetaan huomioon kansainvälinen tilanne. Muilla keskeisillä markkinoilla (kuten Yhdysvallat,

Kanada, Japani ja Kiina) on jo voimassa sääntelyä, joka edellyttää raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainetehokkuuden parannuksia.

Työllisyyden odotetaan hyötävän keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Ostettujen ajoneuvojen polttoainetehokkuuden lisäparannusten odotetaan johtavan hiilidioksidipäästöjen vähennyksiin. Lisäksi muiden päästöjen odotetaan vähenevän, tosin vähäisessä määrin. Toimista aiheutuvat kustannukset ovat hallintokustannuksia. Niiden odotetaan olevan vähäisiä, arviolta yksi euro ajoneuvoa kohti.

- **SÄÄNTELYN TOIMIVUUS JA YKSINKERTAISTAMINEN**

Pk-yrityksille ja mikroyrityksille ei aiheudu suoria raportointivelvoitteita. Liikenteenharjoittajien, joista suurin osa on pk-yrityksiä, odotetaan hyötävän markkinoiden lisääntyneestä avoimuudesta. Sen avulla ne voivat tehdä parempaan tietoon perustuvia ostopäätöksiä ja suosia polttoainetehokkaampia ajoneuvoja ja siten vähentää polttoainekustannusten vähennysten kautta toimintakustannuksiaan ja lisätä kilpailukykyään.

Ehdotetussa asetuksessa hyödynnetään sähköistä raportointia, jonka odotetaan vähentävän raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien, kansallisten viranomaisten ja komission/Euroopan ympäristökeskuksen hallinnollista taakkaa.

- **PERUSOIKEUDET**

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksien suojeluun.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotetun asetuksen täytäntöönpanosta johtuva talousarviovaikutus on hyvin rajallinen (katso yksityiskohdat liitteenä olevasta rahoitus selvityksestä). Vaikka ehdotuksen osalta pysytään monivuotisen rahoituskehityksen (2014–2020) kokonaisliikkumavaran rajoissa otsakkeen 2 osalta, tarvitaan pientä uudelleenohjelmointia Euroopan ympäristökeskuksen osalta vuosille 2019–2020.

5. LISÄTIEDOT

- **TÄYTÄNTÖÖNPANOSUUNNITELMAT, SEURANTA, ARVIOINTI JA RAPORTOINTIJÄRJESTELYT**

Komissio laatii vuosittain kertomuksen jäsenvaltioiden ja raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien toimittamien tietojen perusteella. Komission kertomuksella varmistetaan, että asetuksen täytäntöönpanoa seurataan tiiviisti.

- **EHDOTUKSEEN SISÄLTYVIEN SÄÄNNÖSTEN YKSITYISKOHTAISET SELITYKSET**

1 artikla – Kohde

Tässä artiklassa selitetään asetuksessa säädetyt keskeiset toimenpiteet, joita ovat raskaiden hyötyajoneuvojen (kuorma- ja linja-autojen) päästöjen ja polttoaineenkulutuksen seuranta ja raportointi.

2 artikla – Soveltamisala

Tässä artiklassa määritellään asetuksen soveltamisala ja määritetään ne ajoneuvoluokat, joiden osalta olisi seurattava ja raportoitava rekisteröintitietoja, teknisiä tietoja ja, sikäli kun ne ovat saatavilla, hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta koskevia tietoja.

3 artikla – Määritelmät

Asetus liittyy läheisesti tyyppihyväksyntälainsäädäntöön ja siinä käytetään samaa terminologiaa. Jotta varmistettaisiin yhdenmukaisuus eri säädösten välillä, on syytä selventää, että tässä asetuksessa käytettävä terminologia on ymmärrettävä siten kuin se on määritelty tyyppihyväksyntälainsäädännössä.

4 artikla - Jäsenvaltioiden suorittama seuranta ja raportointi

Tässä artiklassa esitetään jäsenvaltioille asetettavat keskeiset velvoitteet, jotka koskevat seuranta- ja raportointiaikataulua, toimivaltaisten viranomaisten nimeämistä ja seurattavia tietoja. Näihin kuuluvat uudet raskaat hyötyajoneuvot ja uudet perävaunut, jotka rekisteröidään ensimmäistä kertaa unionissa tai jotka on rekisteröity unionin ulkopuolella alle kolme kuukautta ennen rekisteröintiä unionissa.

Toimivaltaisten viranomaisten osalta selvennetään, että raskaiden hyötyajoneuvojen seurannasta olisi vastattava niiden viranomaisten, jotka ovat jo vastuussa kevyitä hyötyajoneuvoja koskevien tietojen seurannasta ja raportoinnista.

Liitteellä I ja II täydennetään tätä säännöstä määrittämällä seurattavat tietomuuttujat sekä seuranta- ja raportointimenettelyn hallinnolliset vaiheet.

5 artikla - Valmistajien suorittama seuranta ja raportointi

Tässä artiklassa esitetään valmistajille asetettavat keskeiset velvoitteet, jotka koskevat seuranta- ja raportointiaikataulua, toimivaltaisten viranomaisten nimeämistä ja seurattavia tietoja.

Liitteellä I ja II täydennetään tätä säännöstä määrittämällä seurattavat tietojen muuttujat sekä seuranta- ja raportointimenettelyn hallinnolliset vaiheet.

6 artikla – Keskusrekisteri raskaita hyötyajoneuvoja koskeville tiedoille

Komissiolle raportoituja tietoja säilytetään julkisesti saatavilla olevassa rekisterissä. Rekisteriä ylläpitää Euroopan ympäristökeskus komission puolesta. Työ perustuu Euroopan ympäristökeskuksen kokemukseen, jota se on saanut kevyitä hyötyajoneuvoja koskevan tietorekisterin ylläpidosta.

Vaikka suurimman osan tiedoista olisi oltava julkisesti saatavilla, tiettyjä tietoja ei mahdollisesti julkisteta henkilötietojen suojaamiseksi (ajoneuvojen valmistusnumerot) sekä kilpailusyistä (komponenttien valmistajien nimet).

7 artikla – Tietojen laatu

Tietojen hyvä laatu on keskeistä tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen kannalta. On sen vuoksi tärkeää selventää, että tietoja raportoivat yksiköt ovat vastuussa toimitettavien tietojen laadusta ja oikeellisuudesta. Lisäksi komissiolla on mahdollisuus varmentaa tietojen laatu ja korjata tiedot, mikäli toimitetuissa tiedoissa on virheitä.

8 artikla - Kertomus

Komissiolle Euroopan ympäristökeskuksen kautta toimitettujen tietojen perusteella olisi tehtävä vuosittain analyysi hiilidioksidipäästöistä sekä raskaiden hyötyajoneuvojen kaluston kehittymisestä EU:ssa sekä samanlainen analyysi yksittäisten valmistajien osalta. Tämän vuosittaisen analyysin suorittaa komissio Euroopan ympäristökeskuksen tukemana, ja siitä saadaan merkittäviä tietoja laajempaan vuosittaiseen edistymistä koskevaan kertomukseen,

johon annettiin toimeksianto ehdotetussa energiaunionin hallintoa koskevassa asetuksessa energiaunionin tilaa koskevassa katsauksen puitteissa. Analyysistä saadaan myös merkittävää tietoa muita mahdollisia poliittisia toimenpiteitä varten. Analyysin avulla lisätään avoimuutta sekä EU:n ajoneuvokannan että yksittäisten ajoneuvojen teknologisista konfiguraatioista ja suorituskyvystä hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen osalta.

9 ja 10 artikla – Täytäntöönpanotoimenpiteet ja toimivallan siirtäminen

Näissä artikloissa säädetään oikeusperustasta, jonka perusteella komissio hyväksyy täytäntöönpanotoimenpiteitä sekä muuttaa delegoiduilla säädöksillä liitteen I ja II muita kuin keskeisiä osia. Täytäntöönpanotoimenpiteillä täydennetään 7 artiklaa mahdollistamalla se, että komissio määrittää yksityiskohtaiset säännökset ja menettelyt, joita tarvitaan raportoitujen tietojen varmistamiseen ja korjaamiseen. Komissiolle siirrettyyn toimivaltaan kuuluu seurattavien tietomuuttujien mukauttaminen ja päivittäminen sekä liitteissä I ja II esitetyn seurantamenettelyn eri vaiheet.

11 ja 12 artikla – Komiteamenettely ja siirretyn toimivallan käyttö

Näissä artikloissa esitetään vakiosäännökset komiteamenettelystä, jota käytetään täytäntöönpanosäädösten hyväksymiseen sekä 9 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetun siirretyn toimivallan käyttöön.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista

(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 lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Lokakuun 23–24 päivänä 2014 kokoontuneen, vuoteen 2030 ulottuvia ilmasto- ja energiapolitiikan puitteita käsitelleen Eurooppa-neuvoston päätelmissä hyväksytään sitovaksi tavoitteeksi vähentää EU:n kasvihuonekaasupäästöjä vuoteen 2030 mennessä koko talouden laajuisesti vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasoihin verrattuna. Maaliskuussa 2016 kokoontunut Eurooppa-neuvosto vahvisti tavoitteen.
- (2) Eurooppa-neuvoston lokakuussa 2014 antamissa päätelmissä todetaan, että tavoite saavutetaan kustannustehokkaimmin unionin yhteistoimin siten, että päästöjä vähennetään vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta EU:n päästökauppajärjestelmän kattamilla aloilla 43 prosentilla ja sen ulkopuolisilla aloilla 30 prosentilla. Kaikkien jäsenvaltioiden olisi osallistuttava näihin ponnisteluihin ja kaikkien toimialojen, myös liikenteen, olisi annettava panoksensa näiden päästövähennysten saavuttamiseen.
- (3) Vuonna 2016 annetussa vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa eurooppalaisessa strategiassa³ asetettiin tavoitteeksi vähentää tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 tasoihin verrattuna
- (4) Kuorma- ja linja-autojen eli raskaiden hyötyajoneuvojen kasvihuonekaasupäästöt ovat noin neljännes tieliikenteen päästöistä unionissa, ja niiden odotetaan lisääntyvän vuoteen 2030 mennessä. On otettava käyttöön tehokkaita toimenpiteitä raskaiden

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

³ KOM(2016) 501 final.

hyötyajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi, jotta annetaan panos tarvittaviin päästövähennyksiin liikennealalla.

- (5) Vuonna 2014 annetussa strategiassa raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi⁴ komissio totesi, että edellytys kyseisten toimenpiteiden käyttöönotolle on säännelty menettely hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen määrittämiseksi.
- (6) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 595/2009⁵ luodaan perusteet kyseiselle säännellylle menettelylle. Mittausten avulla saadaan luotettavaa ja vertailukelpoista tietoa hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineenkulutuksesta kustakin ajoneuvosta merkittävässä osassa raskaiden hyötyajoneuvojen kalustoa unionissa. Tietoihin on pääsy tietyn ajoneuvon ostajalla sekä rekisteröintijäsenvaltiolla, mikä osaltaan korjaa tietovajeen.
- (7) Tiedot ajoneuvon suorituskyvystä hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen osalta olisi asetettava julkisesti saataville, jotta kaikki ajoneuvojen käyttäjät voivat tehdä tietoon perustuvia ostopäätöksiä. Kaikki ajoneuvojen valmistajat voivat verrata ajoneuvojensa suorituskykyä muunmerkkisten ajoneuvojen kanssa. Tämä lisää kannustimia innovointiin ja parantaa siten kilpailukykyä. Tämä tieto antaa myös poliittisille päättäjille unionin ja jäsenvaltioiden tasolla vakaan perustan laatia politiikkaa, jolla edistetään energiatehokkaampien ajoneuvojen käyttöönottoa. Sen vuoksi on asianmukaista, että kustakin uudesta raskaasta hyötyajoneuvosta komission asetuksen (EU) [.../...]⁶ [Julkaisutoimisto lisää viitteen] mukaisesti määritettyjä hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen arvoja seurataan, niistä raportoidaan komissiolle ja ne asetetaan julkisesti saataville.
- (8) Jotta voidaan saada kattavat tiedot raskaiden hyötyajoneuvojen kaluston kokoonpanosta unionissa, sen kehittymisestä ajan myötä ja mahdollisesta vaikutuksesta hiilidioksidipäästöihin, on syytä seurata ja raportoida tietoja kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen ja uusien perävaunujen rekisteröinnistä, mukaan lukien tiedot voimalaitteista sekä korityypeistä.
- (9) Hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta koskevat tiedot ovat saatavilla tietyistä uusista raskaista hyötyajoneuvoista, jotka rekisteröidään vuonna [2019]. Kyseisestä päivämäärästä alkaen jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi sen vuoksi toimitettava tietoja uusista rekisteröineistä ja valmistajien olisi toimitettava teknisiä tietoja kyseisistä ajoneuvoista.
- (10) Ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin ja polttoaineenkulutukseen liittyvää suorituskykyä koskevat tekniset tiedot olisi oltava julkisesti saatavilla, jotta lisätään ajoneuvojen eritelmien ja niihin liittyvän suorituskyvyn avoimuutta ja edistetään valmistajien välistä kilpailua. Ainoastaan tietoja, jotka ovat arkaluonteisia henkilötietojen suojan ja tasapuolisen kilpailun vuoksi, ei tulisi julkaista. On kuitenkin selkeästi yleisen edun

⁴ KOM(2014) 285 final.

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).

⁶ Komission asetus (EU) [.../...] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011 muuttamisesta (EUVL L ..., ...).

mukaista, että ajoneuvojen suorituskyvyn määrittämiseen tarvittavat tekniset tiedot ovat saatavilla. Yleisön oikeutta tutustua tällaisiin tietoihin ei sen vuoksi tulisi evätä.

- (11) On tärkeää varmistaa, että seurattavat ja raportoidut tiedot ovat varmoja ja luotettavia. Komissiolla olisi sen vuoksi oltava keinot varmistaa ja tarvittaessa korjata lopulliset tiedot. Sen vuoksi seurantavaatimuksissa olisi säädettävä myös muuttujista, joiden avulla tiedot voidaan asianmukaisesti jäljittää ja varmistaa.
- (12) Sen kokemuksen perusteella, mitä on saatu hiilidioksidipäästöjä koskevien tietojen seurannasta ja raportoinnista uusien henkilöautojen osalta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 443/2009⁷ ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen osalta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 510/2011⁸ nojalla, on syytä antaa Euroopan ympäristökeskukselle vastuu tietojenvaihdosta jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisien ja valmistajien kanssa sekä lopullisen tietokannan hallinnasta komission puolesta. On myös asianmukaista yhdenmukaistaa siinä määrin kuin mahdollista raskaita hyötyajoneuvoja koskevat seuranta- ja raportointimenettelyt kevyitä hyötyajoneuvoja varten luotujen menettelyjen kanssa.
- (13) Jotta voidaan varmistaa, että tämän asetuksen säännökset seurattavien tietojen varmentamisesta ja korjaamiseksi pannaan täytäntöön yhdenmukaisesti, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁹ mukaisesti.
- (14) Jotta voidaan varmistaa, että tietovaatimukset sekä seuranta- ja raportointimenettely pysyvät asianmukaisina ajan kuluessa arvioitaessa raskaiden ajoneuvojen kaluston panosta hiilidioksidipäästöihin, sekä varmistaa uusia ja kehittyneitä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen käytettäviä menetelmiä koskevien tietojen saatavuus, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat liitteissä esitettyjen tietovaatimusten ja seuranta- ja raportointimenettelyn muuttamista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (15) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seuranta ja raportointi, vaan se voidaan sen vaikutusten ja laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 443/2009, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1).

⁸ Asetus (EU) N:o 510/2011 päästönormien asettamisesta uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, EUVL 145, 31.5.2011, s. 1.

⁹ 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).

mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa säädetään Euroopan unionissa rekisteröidyistä uusista raskaista hyötyajoneuvoista peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen ja kyseisten ajoneuvojen polttoaineenkulutuksen seuranta ja raportointia koskevista vaatimuksista.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan jäsenvaltioiden ja raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien suorittamaan uusia ajoneuvoja koskevien tietojen seurantaan ja raportointiin.

Sitä sovelletaan seuraaviin ajoneuvoluokkiin:

- a) M1- M2-, N1- ja N2-luokan raskaat hyötyajoneuvot, joiden vertailumassa on suurempi kuin 2 610 kg ja jotka eivät kuulu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007¹⁰ soveltamisalaan sekä kaikki M3- ja N3-luokan ajoneuvot;
- b) O3- ja O4-luokan ajoneuvot.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY¹¹ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 määritelmiä.

4 artikla

Jäsenvaltioiden suorittama seuranta ja raportointi

1. Kunkin vuoden 28 päivään helmikuuta mennessä vuodesta [2020] alkaen jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on kerättävä edeltävältä kalenterivuodelta liitteessä I olevassa A osassa esitetyt tiedot unionissa ensimmäisen kerran rekisteröitävistä uusista ajoneuvoista. Unionin ulkopuolella aiemmin rekisteröityjä uusia ajoneuvoja koskevia tietoja ei seurata eikä raportoida paitsi jos kyseinen rekisteröinti on tapahtunut alle kolme kuukautta ennen ajoneuvon rekisteröintiä unionissa. Tiedot toimitetaan komissiolle liitteessä II esitetyn raportointimenettelyn mukaisesti.

¹⁰ 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).

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).

2. Tietojen keräämisestä ja toimittamisesta tämän asetuksen mukaisesti vastaavat toimivaltaiset viranomaiset, jotka jäsenvaltiot nimittävät asetuksen (EY) N:o 443/2009 8 artiklan 7 kohdan mukaisesti.

5 artikla

Valmistajien suorittama seuranta ja raportointi

1. Kunkin vuoden 28 päivään helmikuuta mennessä vuodesta [2020] alkaen raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien on kerättävä edeltävältä kalenterivuodelta liitteessä I olevassa B osassa esitetyt tiedot ajoneuvoista, joiden valmistuspäivä oli edeltävänä kalenterivuonna.

Valmistuspäivä on päivä, jona vaatimustenmukaisuustodistus on allekirjoitettu, tai tilanteen mukaan päivä, jona yksittäishyväksyntätodistus on allekirjoitettu.
2. Valmistajien on nimettävä yhteyspiste tämän asetuksen mukaista tietojen raportointia varten.

6 artikla

Keskusrekisteri raskaita hyötyajoneuvoja koskeville tiedoille

1. Komissio pitää keskusrekisteriä 4 ja 5 artiklan mukaan raportoiduista tiedoista. Rekisterin on oltava julkisesti saatavilla lukuun ottamatta liitteessä I olevan B osan 1, 24, 25, 32, 33, 39 ja 40 kohdissa esitettyjä tietoja.
2. Rekisteriä hallinnoi Euroopan ympäristökeskus komission puolesta.

7 artikla

Tietojen laatu

1. Toimivaltaiset viranomaiset ja valmistajat ovat vastuussa 4 ja 5 artiklan mukaan raportointiensa tietojen oikeellisuudesta ja laadusta. Niiden on viipymättä ilmoitettava komissiolle tiedoissa mahdollisesti havaituista virheistä.
2. Komissio voi suorittaa oman varmennuksensa 4 ja 5 artiklan mukaan raportoitujen tietojen laadusta.
3. Jos komissiolle ilmoitetaan tiedoissa olevista virheistä tai se löytää oman varmennuksensa avulla tiedoissa ristiriitaisuuksia, se toteuttaa tilanteen mukaan tarvittavat toimenpiteet 6 artiklassa tarkoitetussa keskusrekisterissä julkaistujen tietojen korjaamiseksi.

8 artikla

Kertomus

1. Komissio julkaisee osana [ehdotetun energiaunionin hallintoa koskevan asetuksen 29 artiklan] mukaista vuosikertomustaan analyysin tiedoista, jotka jäsenvaltiot ja valmistajat ovat toimittaneet edeltävältä kalenterivuodelta.
2. Analyysissä on käsiteltävä ainakin unionin raskaiden hyötyajoneuvojen kaluston suorituskykyä sekä kunkin valmistajan suorituskykyä keskimääräisen polttoaineenkulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen osalta. Siinä on myös otettava huomioon tiedot uusien ja kehittyneiden hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen käytettävien teknologioitten leviämisestä, jos tiedot ovat saatavilla.
3. Komissio laatii analyysin Euroopan ympäristökeskuksen tukemana.

9 artikla
Täytäntöönpanovallan siirto

Komissio voi täytäntöönpanosäädöksillä määrittää 7 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitetut varmennus- ja korjaustoimenpiteet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 11 artiklassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

10 artikla
Säädösvallan siirtäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti liitteen I muuttamiseksi, jotta voidaan saattaa ajan tasalle tai mukauttaa siinä määritetyt tietovaatimukset, jos tämä katsotaan tarpeelliseksi perusteellisen analyysin tekemiseksi 8 artiklan mukaisesti.
2. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 12 artiklan mukaisesti liitteen II muuttamiseksi, jotta voidaan mukauttaa siinä esitettyä seuranta- ja raportointimenettelyä tämän asetuksen soveltamisesta saadun kokemuksen ottamiseksi huomioon.

11 artikla
Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 280/2004/EY¹² 9 artiklalla perustettu ilmastonmuutoskomitea. 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.

12 artikla
Siirretyn säädösvallan käyttö

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi 10 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 10 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 280/2004/EY, tehty 11 päivänä helmikuuta 2004, järjestelmästä yhteisön kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja Kioton pöytäkirjan täytäntöönpanemiseksi (EUVL L 49, 19.2.2004, s. 1).

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 10 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

13 artikla
Voimaantulo

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

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

Rahoitusselvitys – 'Virastot'
Euroopan ympäristökeskus (EEA)

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

- 1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi
- 1.2. Toimintalohko(t) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä (ABM/ABB)
- 1.3. Ehdotuksen/aloitteen luonne
- 1.4. Tavoite (Tavoitteet)
- 1.5. Ehdotuksen/aloitteen perustelut
- 1.6. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto
- 1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)

2. HALLINNOINTI

- 2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt
- 2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä
- 2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

- 3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat
- 3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin
 - 3.2.1. *Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista menoihin*
 - 3.2.2. *Arvioidut vaikutukset [elimen] määrärahoihin*
 - 3.2.3. *Arvioidut vaikutukset [elimen] henkilöresursseihin*
 - 3.2.4. *Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa*
 - 3.2.5. *Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet*
- 3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista

1.2. Toimintalohko(t) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä (ABM/ABB)²²

34: Ilmastotoimet

1.3. Ehdotuksen/aloitteen luonne

☒ Ehdotus/aloite liittyy **uuteen toimeen**.

☐ Ehdotus/aloite liittyy **uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen**²³.

☐ Ehdotus/aloite liittyy **käynnissä olevan toimen jatkamiseen**.

☐ Ehdotus/aloite liittyy **toimeen, joka on suunnattu uudelleen**.

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. *Komission monivuotinen strateginen tavoite (monivuotiset strategiset tavoitteet), jonka (joiden) saavuttamista ehdotus/aloite tukee*

Ehdotus on keskeinen säädös ensimmäisessä liikkuvuuspaketissa, joka on määrä hyväksyä toukokuussa 2017. Sillä edistetään vuonna 2016 hyväksyttyä vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevaa eurooppalaista strategiaa²⁴ ja siihen liittyvää toimintasuunnitelmaa²⁵, ja sillä parannetaan raskaiden hyötyajoneuvojen (kuorma-autojen ja linja-autojen) polttoainetehokkuutta ja vähennetään niistä aiheutuvia päästöjä.

Ehdotus on osa täytäntöönpanotoimenpiteitä, joista ilmoitettiin vuonna 2014 annetussa komission tiedonannossa *Strategia raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi*²⁶. Tarkoituksena on luoda menettely raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen sertifiointille, seurata niitä ja raportoida niistä kaikkien EU:n markkinoille saatettavien uusien ajoneuvojen osalta.

Tällä toimenpiteellä luodaan keskeinen täytäntöönpanon valvonnan väline tulevia raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjä koskevia päästönormeja. Komissio on sitoutunut ehdottamaan niitä vuonna 2018.

Ehdotuksella autetaan EU:ta täyttämään sitoumuksensa, jonka mukaan se vähentää päästöjään 40 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoteen 1990 verrattuna.

²² ABM: toimintoperusteinen johtaminen; ABB: toimintoperusteinen budjetointi.

²³ Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 54 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

²⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/EN/1-2016-501-EN-F1-1.PDF>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

²⁶ COM (2014)285, saatavilla osoitteessa: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm

1.4.2. *Eriytistavoite (erityistavoitteet) sekä toiminto (toiminnot) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä*

Eriytistavoite nro 3:

EU:n liikennealan hiilidioksidipäästöjen vähentäminen edelleen yhdenmukaistettujen politiikkojen laatimisen ja täytäntöönpanon avulla (yhteistyössä muiden pääosastojen, kuten DG MOVE ja DG GROW, kanssa).

Toiminto (toiminnot) toimintoperusteisessa johtamis- ja budjetointijärjestelmässä

Toiminto 34 02 – Ilmastotoimet/ilmastotoimet unionin ja kansainvälisellä tasolla

Toiminto 07 02 – Ympäristöpolitiikka unionin ja kansainvälisellä tasolla (budjettikohta 07 02 06 Euroopan ympäristökeskus).

1.4.3. *Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset*

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

Ehdotuksella luodaan järjestelmä EU:n markkinoille saatettavien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seuranta ja raportointia varten.

Ehdotuksella edistetään avoimempia raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoita, mikä edistää kilpailua raskaiden hyötyajoneuvojen ja liikenteen harjoittajien välillä. Tämä puolestaan edistää komponenttien ja ajoneuvojen valmistajien innovointia, jonka avulla tuotetaan energiatehokkaampia ajoneuvoja EU:n markkinoille.

Odotuksena on, että jos seuranta ja raportointi saavat aikaan prosentin lisäparannuksen EU:n raskaiden hyötyajoneuvojen kannan energiatehokkuudessa, hiilidioksidipäästöt vähenevät noin 2,1 Mt.

1.4.4. *Tulos- ja vaikutusindikaattorit*

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen toteuttamista seurataan

Indikaattori 1: EU:ssa rekisteröidyistä, sertifiointilainsäädännön soveltamisalaan kuuluvista uusista raskaista hyötyajoneuvoista peräisin olevat keskimääräiset vuosittaiset hiilidioksidipäästöt ja niiden polttoaineenkulutus ajoneuvoluokkaa, valmistajaa ja jäsenvaltiota kohti.

Indikaattori 2: Keskimääräisten vuosittaisten hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen vertailu samassa ajoneuvoluokassa eri vuosina.

Indikaattori 3: Vuosittainen yleiskatsaus uusissa ajoneuvoissa käytettävistä polttoainetehokkuusteknologioista ja niiden levinneisyysaste.

1.5. **Ehdotuksen/aloitteen perustelut**

1.5.1. *Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä*

Jäsenvaltioiden ja EU:ssa vastoitain rekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien olisi kerättävä ja raportoitava komissiolle seurantatiedot käyttäen Euroopan ympäristökeskuksen tietojärjestelmää.

Euroopan ympäristökeskus keräisi tiedot ja hallinnoisi niitä. Tiedot asetettaisiin julkisesti saataville joka vuosi. Komissio julkaisisi vuosittaisen seurantakertomuksen.

1.5.2. EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo

Uusien raskaiden hyötyajoneuvojen ja liikennepalveluiden markkinat toimivat molemmat EU:n laajuisesti ja ovat osa sisämarkkinoita. Uusien raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineenkulutusta ja hiilidioksidipäästöjä koskevan avoimuuden puutetta ei ole vielä käsitelty missään jäsenvaltioissa, ja se koskee EU:ta kokonaisuutena. Lisäksi raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt kuuluvat EU:n kasvihuonekaasujen vähentämistavoitteen piiriin.

Jos EU:n laajuista seuranta- ja raportointilainsäädäntöä ei ole, kansalliset viranomaiset voivat noudattaa erilaisia seuranta- ja raportointilähestymistapoja, jotka johtavat tällaisten tietojen hajanaiseen ja epäyhdenmukaiseen kokoamiseen eri puolilla EU:ta. Tämä lisää raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien hallinnollista taakkaa, koska niiden on noudatettava erilaisia raportointijärjestelmiä. Ehdotuksen valmistelun aikana järjestetty julkinen kuuleminen osoitti kuitenkin, että kansalliset viranomaiset suosisivat vaihtoehtoa, jossa toimia ei toteuttaisi.

EU:n laajuinen järjestelmä raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seuranta- ja raportointia varten tarjoaa raskaiden hyötyajoneuvojen ostajille ja poliittisille päättäjille mahdollisuuden saada tietoja kehittyneiden polttoainetehokkuusteknologioiden levinneisyystasosta ja tosiasiallisesta käytöstä.

Lisäksi ilmastonmuutos on rajat ylittävä ongelma, ja toisaalta sitä koskeva toimivalta jakautuu EU:n ja jäsenvaltioiden välillä. Ilmastotoimien koordinointi EU:n tasolla on sen vuoksi tarpeen ja EU:n toimet ovat perusteltuja toissijaisuusperiaatteen perusteella.

1.5.3. Vastaavista toimista saadut kokemukset

Henkilö- ja pakettiautojen osalta on jo käytössä EU:n laajuinen järjestelmä hiilidioksidipäästöjen seuraamiseksi ja raportoimiseksi²⁷. Järjestelmä on osoittautunut erittäin arvokkaaksi, koska se lisää uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen markkinoiden avoimuutta EU:ssa. Euroopan ympäristökeskuksen vuosittain julkaisemia tietoja käytetään laajasti kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vertailuun EU:ssa. Se muodostaa myös perustan henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormien asettamiselle sekä vuosittaiselle arvioinnille, joka koskee sitä, miten valmistajat noudattavat näitä normeja.

Ehdotettu EU:n laajuinen kevyiden hyötyajoneuvojen seuranta- ja raportointijärjestelmä perustuu suuressa määrin kokemukselle, jota EU:n laajuisesti on saatu kevyiden hyötyajoneuvojen seuranta- ja raportointijärjestelmästä. Kuten kevyiden hyötyajoneuvojenkin osalta, ehdotetussa asetuksessa esitetään seurantajärjestelmää, joka perustuu ajoneuvojen valmistenumeroihin (VIN). Tietoja toimittaisivat sekä jäsenvaltiot että valmistajat, jotta hallinnollinen taakka pysyy mahdollisimman pienenä. Kuten autojen ja pakettiautojen seuranta- ja raportointijärjestelmässäkin, tietojen toimittamiseen käytettäisiin Euroopan ympäristökeskuksen tietokantaa. Lisäksi koska Euroopan ympäristökeskus on saanut kokemusta hiilidioksidipäästöjen seurannasta, se tukisi komissiota myös raskaita hyötyajoneuvoja koskevan EU:n laajuisen seurantajärjestelmän hallinnassa.

²⁷

Asetus (EY) N:o 443/2009 ja asetus (EU) N:o 510/2011.

1.5.4. *Yhteensopivuus muiden kyseeseen tulevien välineiden kanssa ja mahdolliset synergiaedut*

Tämä ehdotus on yhdenmukainen ehdotuksen kanssa, joka koskee komission asetusta (EU) [.../...] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen määrittämisen osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta

1.6. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto

- ☐ Ehdotuksen/aloitteen mukaisen toiminnan **kesto on rajattu**.
- ☐ Ehdotuksen/aloitteen mukainen toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV
- ☐ Rahoitusvaikutukset alkavat vuonna VVVV ja päättyvät vuonna VVVV.
- ☒ Ehdotuksen/aloitteen mukaisen toiminnan **kesto ei ole rajattu**.
- Käynnistysvaihe alkaa vuonna 2018 (ilman taloudellisia vaikutuksia), kesto ei ole rajattu,
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Hallinnointitapa (Hallinnointitavat)

- ☒ **Suora hallinnointi**, jonka komissio toteuttaa käyttämällä
 - ☒ yksiköitään, myös unionin edustustoissa olevaa henkilöstöään
 - toimeenpanovirastoja
- ☐ **Hallinnointi** yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa
- ☒ **Välillinen hallinnointi**, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty:
 - ☐ kolmansille maille tai niiden nimeämille elimille
 - ☐ kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)
 - ☐ Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle
 - ☒ varainhoitoasetuksen 208 ja 209 artiklassa tarkoitetuille elimille
 - ☐ julkisoikeudellisille yhteisöille
 - ☐ sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, jotka antavat riittävät rahoitustakuut
 - ☐ sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja jotka antavat riittävät rahoitustakuut
 - ☐ henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.
 - *Jos käytetään useampaa kuin yhtä hallinnointitapaa, huomautuksille varatussa kohdassa olisi annettava lisätietoja.*

Huomautukset:

Euroopan ympäristökeskuksen osallistumista tarvitaan uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurantaa ja raportointia koskevan ehdotetun asetuksen vaatimusten täytäntöönpanemiseksi.

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Ehdotetussa asetuksessa määritetään miten usein ja mitä tietoja jäsenvaltioiden ja raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien on raportoitava unionissa ensirekisteröidyistä raskaista hyötyajoneuvoista. Tiedot, jotka määritetään ehdotetussa asetuksessa, olisi toimitettava vuosittain käyttäen Euroopan ympäristökeskuksen tietojärjestelmää. Jotta voitaisiin tukea jäsenvaltioita ja valmistajia niiden vuosittaisessa raportointitehtävässä, tarkoituksena on antaa lisäohjeistusta CIRCABC-sivustolla.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä

2.2.1. Todetut riskit

Suunnittelu- ja raportointivelvoitteiden toteuttaminen voi viivästyä jäsenvaltioissa. Jäsenvaltioiden odotetaan nimeävän samat viranomaiset, jotka vastaavat jo seurannasta ja raportoinnista autojen ja pakettiautojen osalta. Nämä viranomaiset tuntevat seurannan ja raportoinnin sekä niihin liittyvät tietotekniset välineet, minkä ansiosta riskit ovat pieniä.

Euroopan ympäristökeskuksen tietokanta on vakiintunut tietojen raportointijärjestelmä. Voidaan siis katsoa, että mahdollisia järjestelmähäiriöitä ja luottamuksellisuuskysymyksiä on käsitelty riittävästi.

2.2.2. Tiedot käyttöön otetusta sisäisen valvonnan järjestelmästä.

Valvontatavoista säädetään varainhoitoasetuksessa ja soveltamissäännöissä.

2.2.3. Arvio tarkastusten kustannustehokkuudesta ja odotettavissa olevasta virheriskin tasosta

Ei sovelleta.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut torjunta- ja suoja-toimenpiteet

Tarkoituksena on soveltaa varainhoitoasetusta petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi ja hyödyntää kokemusta, jota on saatu vakiintuneesta järjestelmästä uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen seurantaa ja raportointia varten. Lisäksi tehdään laadunvarmistus ja toimitettujen tietojen varmennus mahdollisten puutteiden tai sääntöjenvastaisuuksien korjaamiseksi.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä

Moni- vuotisen rahoitus- kehyksen	Budjettikohta	Määrärahan laji	Rahoitusosuudet			
	Numero	JM/EI-	EFTA-	ehdokas-	kolman-	Varainhoito-

otsake	[Otsake.....]	JM ²⁸	mailta ²⁹	mailta ³⁰	silta mailta	asetuksen 21 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitett rahoitusosuudet
2	34 02 01: Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen (hillitseminen).	Ero	EI	EI	EI	EI
2	07 02 06 : Euroopan ympäristökeskus	EI-JM	KYLL Ä	KYLLÄ	KYLL Ä	EI

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehyn otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä

Moni- vuotisen rahoitus- kehyn otsake	Budjettikohta	Määrärahan laji	Rahoitusosuudet			
	Numero [Otsake.....]	JM/EI-JM	EFTA- mailta	ehdokas- mailta	kolman- silta mailta	Varainhoito- asetuksen 21 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitett rahoitusosuudet
	[XX.YY.YY.YY]		KYLL Ä/EI	KYLLÄ /EI	KYLL Ä/EI	KYLLÄ/EI

²⁸ JM = jaksotettut määrärahat / EI-JM = Jaksottamattomat määrärahat.

²⁹ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

³⁰ Ehdokasmaat ja soveltuvien osien Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin

3.2.1. Yhteenvedo arvioiduista vaikutuksista menoihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Numero 2	Kestävä kasvu: Luonnonvarat
---	-------------	-----------------------------

Euroopan ympäristökeskus:			Vuosi 2019	Vuosi 2020	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			YHTEENSÄ 2019-2020
Osasto 1: Henkilöstömenot	Sitoumukset	(1)	0,150	0,200						0,350
	Maksut	(2)	0,150	0,200						0,350
Osasto 2: Infrastruktuuri- ja toimintamenot	Sitoumukset	(1a)								
	Maksut	(2a)								
Osasto 3: Toimintamenot	Sitoumukset	(3a)	0,250	0,175						0,425
	Maksut	(3b)	0,250	0,175						0,425
Euroopan ympäristökeskuksen määrärahat yhteensä	Sitoumukset	= 1 + 1a + 3 a	0,400	0,375						0,775
	Maksut	= 2 + 2a + 3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. Arvioidut vaikutukset [elimen] määrärahoihin

- ☐ Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

Maksusitoumusmäärärahat, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset ↓			Vuosi 2019		Vuosi 2020		Vuosi N+2		Vuosi N+3		ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)						YHTEENSÄ	
	TUOTOKSET																	
	Tyyppi ³¹	Keskimäär. kustannukset	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Nro	Kustannus	Lukumäärä yhteensä	Kustannukset yhteensä
ERITYISTAVOITE 1... ³²																		
Raportointialustan perustaminen			1	0,250													0,250	
Avustaminen laadunvarmistuksessa / laadunvalvonnassa, jäsenvaltioiden /laite-valmistajien raportointi, viestintä maiden ja valmistajien kanssa, tietokannan hallinta ja ylläpito, käyttötuki					1	0,175											0,025	

³¹ Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

³² Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2 ”Erityistavoitteet”. ”Erityistavoitteet”.

- Tuotos																	
Välisumma erityistavoite 1			1	0,250	1	0,175											0,275
ERITYISTAVOITE 2 ...																	
- Tuotos																	
Välisumma erityistavoite 2																	
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ			1	0,250	1	0,175											0,275

3.2.3. Arvioidut vaikutukset perusoikeusviraston henkilöresursseihin

3.2.3.1. Yhteenvedo

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

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi 2019	Vuosi 2020	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	YHTEEN SÄ 2019+202 0
--	---------------	---------------	--------------	--------------	--	---

Virkamiehet (AD-palkkaluokat)								
Virkamiehet (AST-palkkaluokat)								
Sopimussuhteiset toimihenkilöt	0,150	0,200						0,350
Väliaikaiset toimihenkilöt								
Kansalliset asiantuntijat								

YHTEENSÄ	0,150	0,200						0,350
-----------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Arvioidut vaikutukset henkilöstöön (lisäys kokoaikaiseksi muutettuna) – henkilöstötaulukko

Tehtäväryhmä ja palkkaluokka	Vuosi 2019	Vuosi 2020	vuosi n + 2	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				
AD11				
AD10				

AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
AD yhteensä				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
AST yhteensä				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				
AST/SC 1				
AST/SC Total				

KAIKKI YHTEENSÄ				
-----------------	--	--	--	--

Arvioidut vaikutukset henkilöstöön (lisäys) – ulkopuolinen henkilöstö

Sopimussuhteiset toimihenkilöt	vuosi n	vuosi n +1	vuosi n + 2	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)
Tehtäväryhmä IV	1	1		
Tehtäväryhmä III	1(*)	1		
Tehtäväryhmä II				
Tehtäväryhmä I				
Yhteensä	2	2		

(*) Rekrytointi on suunniteltu vuoden 2019 puoliväliin.

Kansalliset asiantuntijat	vuosi n	vuosi n +1	vuosi n + 2	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)
Yhteensä				

Ilmoitetaan suunniteltu palvelukseenottopäivämäärä ja tehdään sen perusteella tarvittavat mukautukset määrään (jos henkilö on tarkoitus ottaa palvelukseen heinäkuussa, keskimääräisistä kustannuksista otetaan huomioon vain 50 prosenttia). Tarkemmat tiedot olisi annettava liitteessä,

Tällä hetkellä Euroopan ympäristökeskuksessa on yksi väliaikainen toimihenkilö ja yksi sopimussuhteinen toimihenkilö hoitamassa henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen seurantaan liittyviä tehtäviä³³. Kun otetaan huomioon, että ympäristökeskukselle esitettyjen lisätehtävien kesto ei ole rajattu, ympäristökeskus tarvitsee kaksi uutta sopimussuhteista toimihenkilöä seuraavia tehtäviä varten:

- Uusien raportointivirtojen ja sähköisen raportoinnin infrastruktuurin perustaminen, hallinnointi ja ylläpito, mukaan lukien kaikki tietotekniikkaan liittyvät tehtävät, raskaita hyötyajoneuvoja koskevien tietojen toimittamisen osalta;
- Yksityiskohtainen tietojen laadunvarmistus ja laadunvalmistus jäsenvaltioiden ja valmistajien toimittamista tiedoista, mukaan lukien viestinnän koordinointi jäsenvaltioiden viranomaisien ja valmistajien asiantuntijoiden kanssa, tähän liittyvä käyttötuki jne.

³³

Asetus (EY) N:o 443/2009 ja asetus (EU) N:o 510/2011.

- Tietojen kerääminen ja julkaiseminen Euroopan ympäristökeskuksen sivustolla Euroopan komissiota ja muita sidosryhmiä varten.

Yksi sopimussuhteinen toimihenkilö (tehtäväryhmä IV) aloittaisi vuonna 2019 raportointijärjestelmän valmistelun ja täytäntöönpanon sen varmistamiseksi, että se on täysin toiminnallinen vuonna 2020. Toinen sopimussuhteinen toimihenkilö (tehtäväryhmä III) aloittaisi vuoden 2019 toisella puoliskolla, ja hän tukisi raportointijärjestelmän täytäntöönpanoa sekä laadunvalmistus- ja laadunvalvontajärjestelmien valmistelua.

Talousarviovaikutukset on laskettu siten, että kustannusten oletetaan olevan 100 000 euroa vuodessa kutakin sopimussuhteista toimihenkilöä varten.

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen kanssa

- ☒ Ehdotus/aloite on nykyisen monivuotisen rahoituskehyksen mukainen.
- ☒ Ehdotus/aloite edellyttää monivuotisen rahoituskehyksen asianomaisen otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.

Selvitys rahoitussuunnitelmaan tarvittavista muutoksista, mainittava myös kyseeseen tulevat budjettikohdat ja määrät

Ehdotettu aloite edellyttäisi määrärahojen lisäystä Euroopan ympäristökeskukselle, jota rahoitetaan budjettikohdasta 07 02 06, vuosille 2019 ja 2020, edellä olevassa taulukossa 3.2.1 ilmoitetuilla määrillä.

- ☐ Ehdotus/aloite edellyttää joustovälineen varojen käyttöön ottamista tai monivuotisen rahoituskehyksen tarkistamista¹.

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

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja.
- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

¹ Ks. vuosia 2014–2020 koskevan monivuotisen rahoituskehyksen vahvistamisesta annetun neuvoston asetuksen (EU, Euratom) N:o 1311/2013 artikla 11 ja 17.

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- ☒ Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- ☐ Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
 - ☐ vaikutukset omiin varoihin
 - ☐ vaikutukset sekalaisiin tuloihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoito-vuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ²						
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
Momentti ...								

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

Selvitys tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmästä

² Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 25 prosentin osuus.