Euroopan parlamentti
2024-2029

Ympäristön, ilmaston ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta
Sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunta
Liikenne- ja matkailuvaliokunta

2025/0422(COD)

26.6.2026

TARKISTUKSET
1 - 170

Yksinkertaistettu menettely ilman mietintöluonnosta (52 artikla)
Michael Bloss, Andreas Schwab, Merja Kyllönen
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006, (EU) 2018/858, (EU) 2019/2144 ja (EU) 2024/1257 muuttaminen moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten ja testausmenettelyjen yksinkertaistamiseksi sekä neuvoston direktiivin 70/157/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 540/2014 kumoaminen

Ehdotus asetukseksi
(COM(2025)0993 – C10-0354/2025 – 2025/0422(COD))

AM_Com_LegReport

Tarkistus 1
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(1) ***Vuonna 2024 annetussa*** Euroopan kilpailukykyä ***koskevassa Draghin raportissa[3] korostetaan, että sääntöjen määrä ja monimutkaisuus saattavat rajoittaa unionin yritysten liikkumavaraa ja haitata niiden kilpailukykyä***. ***Myös*** Euroopan parlamentin ja neuvoston ***asetusten*** (EY) N:o 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] ja (EU) 2024/1257[7] ***yksityiskohtaisesta analyysistä kävi ilmi, että*** niissä ***vahvistetut vaatimukset aiheuttavat*** turhia hallinnollisia rasitteita ja kustannuksia. ***Näiden havaintojen perusteella on aiheellista yksinkertaistaa*** ajoneuvolainsäädännössä valmistajille ja toimivaltaisille viranomaisille asetettuja velvoitteita ja ***vähentää*** yrityksille ja viranomaisille aiheutuvia tarpeettomia rasitteita ja kustannuksia heikentämättä ympäristönsuojelua ja ajoneuvojen turvaominaisuuksia.	(1) ***Poliittisissa suuntaviivoissaan*** Euroopan ***komission toimikaudelle 2024–2029 puheenjohtaja von der Leyen hahmotteli uuden vision, joka koskee Euroopan kestävää vaurautta ja*** kilpailukykyä ***ja johon sisältyy puhtaan teollisuuden sopimus, jolla tuetaan yrityksiä ja luodaan niille oikeanlaiset edellytykset EU:n yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Autoalan tulevaisuutta koskevan strategisen vuoropuhelun puitteissa käytyjen keskustelujen ja komission yli 130 sidosryhmälle lähettämän kyselyn perusteella komissio on yksilöinyt yhdeksän muutosta*** Euroopan parlamentin ja neuvoston ***asetuksiin*** (EY) N:o 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] ja (EU) 2024/1257[7]***, jotka saattavat vähentää*** niissä ***vahvistetuista vaatimuksista aiheutuvia*** turhia hallinnollisia rasitteita ja kustannuksia. ***Näillä muutoksilla pyritään yksinkertaistamaan*** ajoneuvolainsäädännössä valmistajille ja toimivaltaisille viranomaisille asetettuja velvoitteita ja ***vähentämään*** yrityksille ja viranomaisille aiheutuvia tarpeettomia rasitteita ja kustannuksia heikentämättä ympäristönsuojelua ja ajoneuvojen turvaominaisuuksia ***tai tienkäyttäjien turvallisuutta, mukaan lukien loukkaantumiselle alttiit tienkäyttäjät, kuten jalankulkijat ja pyöräilijät***.
[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en	[3] https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en
[4] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen	[4] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen

sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

[5] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

[7] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Tarkistus 2
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(1) Vuonna 2024 annetussa Euroopan kilpailukykyä koskevassa Draghin raportissa[3] korostetaan, että sääntöjen määrä ja monimutkaisuus saattavat rajoittaa unionin yritysten liikkumavaraa ja haitata niiden kilpailukykyä. Myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] ja (EU) 2024/1257[7] yksityiskohtaisesta analyysistä kävi ilmi, että niissä ***vahvistetut vaatimukset aiheuttavat turhia*** hallinnollisia ***rasitteita ja*** kustannuksia. Näiden havaintojen perusteella on	(1) Vuonna 2024 annetussa Euroopan kilpailukykyä koskevassa Draghin raportissa[3] korostetaan, että sääntöjen määrä ja monimutkaisuus saattavat rajoittaa unionin yritysten liikkumavaraa ja haitata niiden kilpailukykyä. Myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] ja (EU) 2024/1257[7] yksityiskohtaisesta analyysistä kävi ilmi, että hallinnollisia ***menettelyjä on arvioitava uudelleen, jotta voidaan vähentää*** niissä ***vahvistetuista vaatimuksista aiheutuvia*** kustannuksia.

aiheellista ***yksinkertaistaa*** ajoneuvolainsäädännössä valmistajille ja toimivaltaisille viranomaisille asetettuja velvoitteita ***ja vähentää yrityksille ja viranomaisille aiheutuvia tarpeettomia rasitteita ja kustannuksia*** heikentämättä ympäristönsuojelua ja ajoneuvojen turvaominaisuuksia.

Näiden havaintojen perusteella on aiheellista ***virtaviivaistaa*** ajoneuvolainsäädännössä valmistajille ja toimivaltaisille viranomaisille asetettuja velvoitteita heikentämättä ympäristönsuojelua ja ajoneuvojen turvaominaisuuksia ***ja niiden matkustajien turvallisuutta, myös loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien osalta, sekä kuljettajien turvallisia työoloja***.

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en

4 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden

---

3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en

4 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

5 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

6 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden

tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU) 2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. en

Tarkistus 3
Philippe Olivier

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(1) Vuonna 2024 annetussa Euroopan kilpailukykyä koskevassa Draghin raportissa[3] korostetaan, että sääntöjen määrä ja monimutkaisuus saattavat rajoittaa unionin yritysten liikkumavaraa ja haitata niiden kilpailukykyä. Myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] ja (EU) 2024/1257[7] yksityiskohtaisesta analyysistä kävi ilmi, että niissä vahvistetut vaatimukset aiheuttavat turhia hallinnollisia rasitteita ja kustannuksia. Näiden havaintojen perusteella on aiheellista yksinkertaistaa ajoneuvolainsäädännössä valmistajille ja toimivaltaisille viranomaisille asetettuja velvoitteita ja vähentää yrityksille ja viranomaisille aiheutuvia tarpeettomia rasitteita ja kustannuksia heikentämättä ympäristönsuojelua ja ajoneuvojen turvaominaisuuksia.	(1) Vuonna 2024 annetussa Euroopan kilpailukykyä koskevassa Draghin raportissa[3] korostetaan, että sääntöjen määrä ja monimutkaisuus saattavat rajoittaa unionin yritysten liikkumavaraa ja haitata niiden kilpailukykyä. Myös Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 561/2006[4], (EU) 2018/858[5], (EU) 2019/2144[6] ja (EU) 2024/1257[7] yksityiskohtaisesta analyysistä kävi ilmi, että niissä vahvistetut vaatimukset aiheuttavat turhia hallinnollisia rasitteita ja kustannuksia. Näiden havaintojen perusteella ***ja eurooppalaisten autonvalmistajien kilpailukyvyn säilyttämiseksi*** on aiheellista yksinkertaistaa ***tai jopa poistaa*** ajoneuvolainsäädännössä valmistajille ja toimivaltaisille viranomaisille asetettuja velvoitteita ja vähentää yrityksille ja viranomaisille aiheutuvia tarpeettomia rasitteita ja kustannuksia heikentämättä ympäristönsuojelua ja ajoneuvojen turvaominaisuuksia.
_____	_____
3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en	3 https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en
4 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).	4 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
5 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien,	5 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU)

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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

[6] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj).

[7] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1257, annettu 24 päivänä huhtikuuta 2024, moottoriajoneuvojen ja moottorien sekä moottoriajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnästä niiden päästöjen ja akun kestävyyden osalta (Euro 7), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 ja komission asetuksen (EU) N:o 582/2011, komission asetuksen (EU)

2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).	2017/1151, komission asetuksen (EU) 2017/2400 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

Or. fr

Perustelu

Le seuil assoupli des 10% de véhicules thermiques neufs autorisés à horizon 2035 (dans le cadre de la clause de revoyure du Pacte Vert européen) n'est pas assez ambitieux compte tenu de l'ampleur des enjeux financiers et conjoncturels auxquels la filière automobile doit faire face : par conséquent, pour préserver à terme la compétitivité des constructeurs européens, il conviendrait de suspendre, ou même de supprimer, les objectifs irréalisables du "Pacte Vert" européen, ainsi que les objectifs annoncés dans le projet de règlement 2019/631 qui prévoit notamment de nouvelles règles contraignantes pour les constructeurs européens en matière d'approvisionnement en acier bas carbone.

Tarkistus 4
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(1 a) Vaikka tiettyjä vaatimuksia voidaan yksinkertaistaa, jotta yrityksille ja viranomaisille ei aiheutuisi tarpeettomia rasitteita ja kustannuksia, on muistettava, että hyväksymällä vahvoja ja tulevaisuuteen suuntautuvia turvallisuusvaatimuksia EU toimii standardien asettajana, millä on myönteisiä vaikutuksia autoalaan ja sen kilpailukykyyn, koska se vahvistaa EU:n tuotemerkkien turvallisuusmainetta ja vaikuttaa voimakkaasti kansainvälistä standardointia koskevaan keskusteluun erityisesti YK:n Euroopan talouskomissiossa. Tämä olisi otettava huomioon myös silloin, kun keskustellaan voimassa oleviin vaatimuksiin tehtävistä uusista yksinkertaistuksista ja poikkeuksista.

Or. en

Tarkistus 5
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(2) Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa[8] peräänkuulutettiin autoteollisuutta koskevaa sääntelyn yksinkertaistamispakettia, jolla ***voitaisiin parantaa*** eri sääntelyvaatimusten välistä johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä.	(2) Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa[8] ***todettiin, että nykyinen sääntelykehys tuo ennustettavuutta ja auttaa saavuttamaan EU:n yhteiset julkisen politiikan tavoitteet, ja samalla*** peräänkuulutettiin autoteollisuutta koskevaa sääntelyn yksinkertaistamispakettia, jolla ***parannetaan*** eri sääntelyvaatimusten välistä johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä.
[8] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma (COM(2025) 95 final).	[8] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma (COM(2025) 95 final).

Or. en

Tarkistus 6
Maria Grapini

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(2) Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa[8] peräänkuulutettiin autoteollisuutta koskevaa sääntelyn yksinkertaistamispakettia, jolla voitaisiin parantaa eri sääntelyvaatimusten välistä johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä.	(2) Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa[8] peräänkuulutettiin autoteollisuutta koskevaa sääntelyn yksinkertaistamispakettia, jolla voitaisiin parantaa eri sääntelyvaatimusten välistä

	johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä ***sekä vähentää hallinnollista rasitetta***.
[8] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma (COM(2025) 95 final).	[8] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma (COM(2025) 95 final).

Or. ro

Tarkistus 7
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab, Jens Gieseke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 2 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(2 a) Automatisoitujen ajojärjestelmien nopea tekninen kehitys ja yhdenmukaistetun sääntelykehyksen tarve edellyttävät, että nykyistä tyyppihyväksyntäkehystä päivitetään ja virtaviivaistetaan. Jotta laajamittaiset investoinnit olisivat mahdollisia, automatisoiduilla ajojärjestelmillä varustettujen ajoneuvojen tuotantomääriä rajoittavia piensarjojen kynnysarvoja olisi tietyin edellytyksin korotettava ja tyyppihyväksyntämenettelyistä olisi tehtävä mukautuvampia ja porrastetumpia, jotta voidaan ottaa huomioon tekniikan kehitys. Täysin automatisoidut ajoneuvot tuottavat täyttä tyyppihyväksyntää varten tarvittavat turvallisuuden kannalta merkitykselliset operatiiviset tiedot ainoastaan silloin, kun ne otetaan käyttöön todellisissa olosuhteissa. Sen vuoksi on aiheellista luoda nykyisiin piensarjapuitteisiin erityinen, koko unionissa tunnustettu välivaiheen tyyppihyväksyntä, joka mahdollistaa automatisoitujen ajoneuvojen testauksen ja kaupallisen

ennakkokäyttöönoton ja jonka edellytyksenä ovat määritelty suunniteltu toiminta-alue, pakollinen käytönaikainen seuranta ja rajoitettu voimassaoloaika. Jotta voidaan madaltaa ohjelmistoihin keskittyvien innovaattoreiden markkinoille pääsyn esteitä ja edistää kilpailukykyistä eurooppalaista automaattiajamisen teknologian ekosysteemiä, nykyistä monivaiheista tyyppihyväksyntämenettelyä olisi lisäksi mukautettava siten, että perusajoneuvo voidaan sertifioida erikseen valmiiksi automatisoitua ajojärjestelmää (ADS[1 a]) varten, jolloin vahvistetaan, että sen laitteisto-osat täyttävät määritellyt vähimmäisvaatimukset, niin että hyväksynnän myöhempi vaihe voi kattaa pelkästään automatisoidun ajojärjestelmän ohjelmiston integroinnin.

[1 a] Määritelmä perustuu komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1426 2 artiklan 1 kohtaan.

Or. en

Tarkistus 8
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Jens Gieseke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 2 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(2 b) Koska automatisoitujen ajojärjestelmien testaukselle ja käyttöönotolle yleisillä teillä ei ole yhdenmukaistettuja sääntöjä, jäsenvaltioihin on muodostunut hajanainen sääntely-ympäristö, mikä lisää toiminnanharjoittajien kustannuksia ja estää mittakaavan kasvattamisen. Sen vuoksi unionin tasolla olisi vahvistettava yhdenmukaistetut vähimmäisvaatimukset sen varmistamiseksi, että jos jokin

jäsenvaltio on antanut luvan automatisoidun tai täysin automatisoidun ajoneuvon testaukseen tai käyttöönottoon tai kun on kyse rajatylittävistä testausympäristöistä, jotka ovat välttämättömiä operatiivisten tietojen tuottamiseksi täysimittaista käyttöönottoa ja yleisön hyväksyntää varten, tällainen lupa tunnustetaan koko unionin alueella. Turvallisuuden ja valvonnan varmistamiseksi tällaista testauksen ja käyttöönoton vastavuoroista tunnustamista olisi tuettava ja koordinoitava yhdenmukaistetulla mekanismilla, jolla kerätään ja siirretään operatiivisia tietoja ja jota hallinnoi komissio tai nimetty unionin elin. Lisäksi hyvin kohdennettu ja koordinoitu julkinen rahoitus voi toimia yksityisten sijoitusten vauhdittajana, sillä se pienentää teknologiariskiä, lisää sijoittajien luottamusta ja luo edellytykset sille, että yksityistä pääomaa voidaan käyttää kaupallisesti merkittävässä mittakaavassa. Jotta tämä vipuvaikutus voidaan maksimoida, on olennaisen tärkeää, että unionin ja jäsenvaltioiden julkinen rahoitus keskitetään pieneen määrään suuren potentiaalin laajamittaisia ja rajatylittäviä aloitteita, joissa integroidaan autonomisen ajamisen teknologioita ja järjestelmiä, myös sellaisten välineiden kautta kuin Horisontti Eurooppa -puiteohjelma, Verkkojen Eurooppa -väline ja muut monivuotiseen rahoituskehykseen kuuluvat tulevat ohjelmat.

Or. en

Tarkistus 9
Philippe Olivier

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(4) Vaikka tämä asetus hyväksytään sisämarkkinoiden toteuttamista ja toimintaa varten, moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten, testausmenettelyjen ja tyyppihyväksyntää koskevien sääntöjen yksinkertaistaminen ja virtaviivaistaminen tukee myös unionin laajempaa tavoitetta ***edistää ehdokasmaiden asteittaista yhdentymistä unionin markkinoihin***. Koska tällä asetuksella edistetään sääntelyn lähentämistä, yhdenmukaistamista Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) sääntöjen kanssa ja unionin säännöstön johdonmukaista täytäntöönpanoa, sillä edistetään myös kaupan teknisten esteiden vähentämistä, vahvistetaan yhdennettyjä eurooppalaisia autoteollisuuden arvoketjuja ja parannetaan Euroopan autoteollisuuden ekosysteemin häiriönsietokykyä ja kilpailukykyä vaikuttamatta ***unionin lainsäädännön tai päätöksenteon*** riippumattomuuteen.	(4) Vaikka tämä asetus hyväksytään sisämarkkinoiden toteuttamista ja toimintaa varten, moottoriajoneuvojen teknisten vaatimusten, testausmenettelyjen ja tyyppihyväksyntää koskevien sääntöjen yksinkertaistaminen ja virtaviivaistaminen tukee myös unionin laajempaa tavoitetta. Koska tällä asetuksella edistetään sääntelyn lähentämistä, yhdenmukaistamista Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) sääntöjen kanssa ja unionin säännöstön johdonmukaista täytäntöönpanoa, sillä edistetään myös kaupan teknisten esteiden vähentämistä, vahvistetaan yhdennettyjä eurooppalaisia autoteollisuuden arvoketjuja ja parannetaan Euroopan autoteollisuuden ekosysteemin häiriönsietokykyä ja kilpailukykyä vaikuttamatta ***jäsenvaltioiden*** riippumattomuuteen ***ja päätöksentekoon***.

Or. fr

Perustelu

L'intégration progressive de pays candidats dans le marché représente un risque supplémentaire pour les constructeurs automobiles européens de voir leurs parts de marché diminuer : dans un contexte de marché particulièrement marqué par la concurrence internationale et extra-européenne, on voit s'implanter des usines asiatiques dans certains pays d'Europe de l'Est dans le simple but de contourner les mesures douanières européennes contre l'importation de véhicules chinois... Cette stratégie n'est pas sans concéquences pour les constructeurs européens et l'intégration, même progressive, de pays candidats pourrait permettre à ces pays de pouvoir coopérer avec les constructeurs asiatiques (en vue d'implantations d'usines ou de marchés de sous-traitance), facilitant ainsi la propagation des véhicules chinois sur le marché européen.

Tarkistus 10
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(4 a) On olennaisen tärkeää säilyttää nykyinen aikataulu, jonka mukaan käyttökerrointa (UF) korjataan marraskuussa 2026 ja marraskuussa 2027, jotta voidaan varmistaa, että hiilidioksidipäästöjä koskeva sääntely, ajoneuvoverotus ja kuluttajille annettavat tiedot kuvastavat tarkasti ladattavien hybridiajoneuvojen (PHEV) suorituskykyä tieliikenteessä. Näiden korjaustenkin jälkeen todellisista ajo-olosuhteista saadut tiedot kuitenkin osoittavat, että ladattavat hybridiajoneuvot kuluttavat bensiiniä ja että niiden hiilidioksidipäästöt ovat 1,7–2 kertaa suuremmat kuin viralliset luvut antavat ymmärtää. Sen vuoksi käyttökerrointa olisi vuodesta 2030 alkaen päivitettävä uusien ladattavien hybridiajoneuvojen osalta OBFCM-laitteen uusimpien tietojen mukaisesti. Kyseisestä vuodesta alkaen käyttökerrointa olisi päivitettävä vuosittain soveltaen valmistajakohtaisia arvoja, jotka perustuvat kunkin valmistajan OBFCM-tiedoista johdettuun suorituskykyyn.

Or. en

Tarkistus 11
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(5) Kuljettajien työolojen, liikenneturvallisuuden ja oikeudenmukaisen kilpailun parantamiseksi Euroopan parlamentin ja	(5) Kuljettajien työolojen parantamiseksi, liikenneturvallisuuden ***vahvistamiseksi*** ja oikeudenmukaisen kilpailun ***tehostamiseksi*** Euroopan

neuvoston asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014[9] edellytetään ajopiirturin asentamista yli 3,5 tonnin painoisiin tavarankuljetusajoneuvoihin. Asetuksen (EU) N:o 165/2014 3 artiklan 2 kohdassa säädetään kuitenkin, että jäsenvaltiot voivat myöntää vapautuksen tästä vaatimuksesta asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitetuille ajoneuvoille.	parlamentin ja neuvoston asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014[9] edellytetään ajopiirturin asentamista yli 3,5 tonnin painoisiin tavarankuljetusajoneuvoihin ***keskeisenä ajo- ja lepoaikojen valvontavälineenä***. Asetuksen (EU) N:o 165/2014 3 artiklan 2 kohdassa säädetään kuitenkin, että jäsenvaltiot voivat myöntää vapautuksen tästä vaatimuksesta asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitetuille ajoneuvoille***, edellyttäen että tällaiset vapautukset eivät haittaa tämän asetuksen 1 artiklan tavoitteita eli sisämaan liikennemuotojen välisen kilpailun edellytysten yhdenmukaistamista erityisesti tieliikenteessä, työolojen ja liikenneturvallisuuden parantamista sekä jäsenvaltioiden tehostettujen seuranta- ja valvontakäytäntöjen ja tieliikennealan parempien työkäytäntöjen edistämistä***.
[9] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).	[9] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Or. en

Tarkistus 12
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(6) Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, minkä vuoksi niihin sovelletaan asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjä vaatimuksia, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetusten soveltamisalaan. ***Asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjen vaatimusten noudattaminen aiheuttaa alan toimijoille ja kuljettajille paljon työtä ja hidastaa akkusähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua.***	(6) Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, minkä vuoksi niihin sovelletaan asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjä vaatimuksia, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetusten soveltamisalaan. ***Yli 3,5 tonnin painoiset hyötyajoneuvot aiheuttavat kuitenkin edelleen vakavan turvallisuusriskin painonsa ja muiden tienkäyttäjien kanssa tapahtuvan törmäyksen mahdollisten vaikutusten vuoksi. Ajopiirturin pakollinen käyttö näissä ajoneuvoissa voi osaltaan vähentää näitä riskejä erityisesti ehkäisemällä väsymyksestä johtuvia onnettomuuksia ja edistämällä oikeudenmukaisia työoloja. Vaikka jotkin sähköpakettiautot painavat nykyisin yli 3,5 tonnia, niiden painon pienentämiseen on lisäksi suuret mahdollisuudet akkusuunnittelun kehityksen ja kevyiden materiaalien käytön ansiosta. Sen vuoksi on tarpeen kannustaa siirtymään nopeammin kevyempiin sähköpakettiautoihin, jotka tarjoavat käyttäjille myös lisähyötyjä, kun energiatehokkuus paranee ja latauskustannukset siten alenevat, laajempia yhteiskunnallisia hyötyjä, kun tieinfrastruktuuriin kohdistuvat vaikutukset pienenevät, sekä liikenneturvallisuushyötyjä, kun törmäysten vaikutukset lievenevät.***
	Or. en

Tarkistus 13
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(6) ***Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, minkä vuoksi niihin sovelletaan asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjä vaatimuksia, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetusten soveltamisalaan. Asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU)N:o 165/2014 säädettyjen vaatimusten noudattaminen aiheuttaa alan toimijoille ja kuljettajille paljon työtä ja hidastaa akkusähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua.***	(6) ***3,5 tonnin kynnysarvo, jonka ylittyessä ajopiirtureita koskevia sääntöjä sovelletaan, vahvistettiin ennen kevyisiin hyötyajoneuvoihin nykyisin asennettavien pakollisten turvallisuus- ja päästövarusteiden laajamittaista käyttöönottoa. Tällaiset varusteet voivat pienentää hyötykuormaa ja johtaa siihen, että nykyaikaiset eri voimalaitteilla varustetut pakettiautot ylittävät kyseisen kynnysarvon, vaikka ne suorittavat samoja kansallisia kuljetustehtäviä kuin kevyemmät ajoneuvot. Lisäksi unioni on todennut 4,25 tonnia asianmukaiseksi rajaksi tälle ajoneuvoluokalle direktiivissä (EU) 2025/2205, jonka nojalla B-luokan ajokortin haltijat saavat kuljettaa tällaisia ajoneuvoja. Sen vuoksi on aiheellista yhdenmukaistaa tämän asetuksen asiaankuuluvat rajat säilyttäen samalla jäsenvaltioiden harkintavallan kansallisissa kuljetuksissa.***

Or. en

Tarkistus 14
Volker Schnurrbusch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(6) ***Akkusähkökäyttöiset*** kevyet hyötyajoneuvot ***voivat akun*** painon vuoksi ***painaa*** yli 3,5 tonnia, minkä vuoksi niihin sovelletaan asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjä vaatimuksia***, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetusten soveltamisalaan. Asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014***	(6) Kevyet hyötyajoneuvot ***painavat nykyisten pakollisten turvavarusteiden*** painon vuoksi ***yleensä*** yli 3,5 tonnia, minkä vuoksi niihin sovelletaan asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjä vaatimuksia***. Käyttövoimasta riippumatta raskaita kuorma-autoja koskevia sääntöjä olisi sovellettava kevyisiin hyötyajoneuvoihin vasta 4,25 tonnista alkaen***.

säädettyjen vaatimusten noudattaminen aiheuttaa alan toimijoille ja kuljettajille paljon työtä ja hidastaa akkusähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua.

Or. en

Tarkistus 15
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(6) ***Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli*** 3,5 ***tonnia, minkä vuoksi niihin*** sovelletaan ***asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjä vaatimuksia,*** vaikka niiden ***hyötykuorma ja käyttötarkoitukset*** ovat samat kuin ***polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetusten soveltamisalaan. Asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja*** (EU) ***N:o 165/2014 säädettyjen vaatimusten noudattaminen aiheuttaa alan toimijoille ja kuljettajille paljon työtä ja hidastaa akkusähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua***.	(6) 3,5 ***tonnin kynnysarvo, jonka ylittyessä ajopiirtureita koskevia sääntöjä*** sovelletaan***, on peräisin ajalta ennen pakollisia turvallisuus- ja päästövarusteita, jotka nykyisin asennetaan kaikkiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin ja jotka pienentävät merkittävästi hyötykuormaa ja nostavat nykyaikaiset pakettiautot voimalaitteesta riippumatta kyseisen kynnysarvon yläpuolelle,*** vaikka niiden ***kansalliset tehtävät*** ovat samat kuin ***kevyemmillä ajoneuvoilla. Lisäksi unioni on jo todennut 4,25 tonnia asianmukaiseksi rajaksi tälle ajoneuvoluokalle direktiivissä*** (EU) ***2025/2205, jonka nojalla B-luokan ajokortin haltijat saavat kuljettaa tällaisia ajoneuvoja. On epäjohdonmukaista pitää voimassa ajopiirtureita koskeva 3,5 tonnin kynnysarvo, josta unioni on muualla tosiasiallisesti luopunut, ja tällä asetuksella olisi yhdenmukaistettava kyseiset rajat.***

Or. en

Tarkistus 16
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(6) Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, minkä vuoksi niihin sovelletaan asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjä vaatimuksia, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetusten soveltamisalaan. Asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjen vaatimusten noudattaminen ***aiheuttaa alan toimijoille ja kuljettajille paljon työtä ja*** hidastaa akkusähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua.	(6) Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, minkä vuoksi niihin sovelletaan asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjä vaatimuksia, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetusten soveltamisalaan. Asetuksissa (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 säädettyjen vaatimusten noudattaminen ***voi asettaa lisävaatimuksia*** ja ***voi osaltaan*** hidastaa akkusähkökäyttöisten kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua.

Or. en

Tarkistus 17
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(7) Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille ja alan toimijoille, joista monet ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, aiheutuvia tarpeettomia kustannuksia, vaatimus ajopiirturin asentamisesta akkusähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joiden paino on alle 4,25 tonnia, olisi poistettava.	***Poistetaan.***

Or. en

Tarkistus 18
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(7) Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille ja alan toimijoille, joista monet ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, aiheutuvia tarpeettomia kustannuksia, vaatimus ajopiirturin asentamisesta akkusähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joiden paino on alle 4,25 tonnia, olisi poistettava.	***Poistetaan.***

Or. en

Tarkistus 19
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(7) ***Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille ja alan toimijoille, joista monet ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, aiheutuvia tarpeettomia kustannuksia, vaatimus ajopiirturin asentamisesta akkusähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin,*** joiden paino on ***alle 4,25*** tonnia, ***olisi poistettava***.	(7) ***Kevyet hyötyajoneuvot***, joiden paino on ***3,5–4,25*** tonnia, ***ovat pääasiassa pienten ja keskisuurten yritysten ja sellaisten ammatinharjoittajien käytössä, jotka kuljettavat työkaluja ja materiaaleja kotimaan liikenteessä***. ***Ajopiirturia koskevat velvoitteet aiheuttavat toistuvia hallinnollisia kustannuksia ja laitekustannuksia, jotka ovat tällaisen toiminnan kannalta suhteettomia. Sen vuoksi on aiheellista vapauttaa käyttövoimasta riippumatta kaikki tähän***

painoluokkaan kuuluvat tavaraliikenteessä käytettävät ajoneuvot, kun kuljetusta ei suoriteta toisen lukuun vaan yrityksen tai kuljettajan omaan lukuun ja kun kuljettaminen ei ole ajoneuvoa kuljettavan henkilön päätoimi, jotta vapautus määräytyy ajoneuvon käyttötarkoituksen ja massan eikä sen voimalaitteen mukaan eikä aseta mielivaltaisesti epäedulliseen asemaan samoja tehtäviä hoitavia tavanomaisia ajoneuvoja tai hybridiajoneuvoja.

Or. en

Tarkistus 20
Rachel Blom, Elisabeth Dieringer, Roman Haider, Vilis Krištopans

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(7) Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille ja alan toimijoille, joista monet ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, aiheutuvia tarpeettomia kustannuksia, vaatimus ajopiirturin asentamisesta ***akkusähkökäyttöisiin*** kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joiden ***paino on alle*** 4,25 tonnia, ***olisi poistettava***.	(7) Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille ja alan toimijoille, joista monet ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, aiheutuvia tarpeettomia kustannuksia, ***jäsenvaltioiden olisi voitava poistaa*** vaatimus ajopiirturin asentamisesta kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joiden ***suurin sallittu massa*** on ***yli 3,5 tonnia mutta enintään*** 4,25 tonnia, ***käyttövoimasta riippumatta, kun tällaisia ajoneuvoja käytetään yksinomaan kotimaan liikenteessä***.

Or. en

Perustelu

Tällaisen vapautuksen olisi vähennettävä pienten ja keskisuurten yritysten ja ammatinharjoittajien suhteetonta hallinnollista rasitetta vaikuttamatta kuitenkaan voimassa oleviin kansallisiin liikennesääntöihin, valvontavaltuuksiin ja työaikasääntöihin

Tarkistus 21
Philippe Olivier

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(7) Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille ja alan toimijoille, joista monet ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, aiheutuvia tarpeettomia kustannuksia, vaatimus ajopiirturin asentamisesta akkusähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joiden paino on alle 4,25 tonnia, olisi poistettava.	(7) Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille ja alan toimijoille, joista monet ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, aiheutuvia tarpeettomia kustannuksia, vaatimus ajopiirturin asentamisesta akkusähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joiden paino on alle 4,25 tonnia, olisi poistettava ***kansallisella tasolla, mutta sitä olisi sovellettava, kun tällaista ajoneuvoa käytetään kansainvälisessä tavarankuljetuksessa***.

Or. fr

Perustelu

L'installation, à compter du 1er juillet 2026, d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes affectés au transport de marchandises, est déjà prévue dans le cadre du "Paquet Mobilité". Ainsi, dans l'esprit du "Paquet Mobilité", l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers électriques à batterie d'un poids inférieur à 4,25 tonnes doit être appliquée dans le cadre du cabotage et des transports internationaux de marchandises : compte tenu de la concurrence des "VUL" (Véhicules Utilitaires Légers) utilisés par des transporteurs d'Europe de l'Est pour des missions de cabotage dans les pays d'Europe de l'Ouest tels que la France, l'installation d'un tachygraphe doit pouvoir permettre de lutter contre la concurrence déloyale et le dumping social liés au détachement de chauffeurs routiers issus de pays à bas couts. Ce dispositif permettrait également aux autorités d'améliorer les contrôles et de renforcer la sécurité routière, limitant ainsi les risques d'accidents liés à des temps de conduite excessifs.

Tarkistus 22
Volker Schnurrbusch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(7) Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille ja alan toimijoille, joista	(7) Jotta voidaan vähentää ajoneuvojen valmistajille ja alan toimijoille, joista

monet ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, aiheutuvia tarpeettomia kustannuksia, vaatimus ajopiirturin asentamisesta ***akkusähkökäyttöisiin*** kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joiden paino on alle 4,25 tonnia, olisi poistettava.	monet ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä, aiheutuvia tarpeettomia kustannuksia, vaatimus ajopiirturin asentamisesta ***kaikkiin*** kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joiden paino on alle 4,25 tonnia, olisi poistettava.

Or. en

Tarkistus 23
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(7 a) Älykkäät ajopiirturit voivat edistää alan toimijoiden toiminnan tehokkuutta paitsi keskeisenä ajo- ja lepoaikoja koskevien EU:n sääntöjen valvontavälineenä myös tarjoamalla suojatun ja luotettavan tietolähteen, jonka avulla logistiikka- ja kalustonhallintakäytäntöjä voidaan tehostaa muun muassa parantamalla suunnittelua, seurantaa ja resurssien kohdentamista.

Or. en

Tarkistus 24
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 7 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(7 b) ottaa huomioon, että ajopiirturit ovat keskeinen ajo- ja lepoaikoja

	koskevien unionin sääntöjen valvontaväline ja tukevat siten yhdenmukaista valvontaa, oikeudenmukaista kilpailua ja tieliikenteen työntekijöiden suojelua kaikkialla unionissa ja että tämä asema perustuu ajopiirturien ja valvontaviranomaisten käyttämien laitteiden ja järjestelmien yhteentoimivuuteen.

Or. en

Tarkistus 25
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(8) Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille, vapautusta olisi sovellettava ainoastaan sellaisiin sähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joita käytetään yksinomaan kotimaan liikenteessä.	***Poistetaan.***

Or. en

Tarkistus 26
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(8) Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille, vapautusta olisi sovellettava ainoastaan sellaisiin sähkökäyttöisiin kevyisiin	***Poistetaan.***

hyötyajoneuvoihin, joita käytetään yksinomaan kotimaan liikenteessä.

Or. en

Tarkistus 27
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(8) Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille, vapautusta olisi sovellettava ainoastaan sellaisiin ***sähkökäyttöisiin*** kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joita käytetään yksinomaan kotimaan liikenteessä.	(8) Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille, vapautusta olisi sovellettava ainoastaan sellaisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joita käytetään yksinomaan kotimaan liikenteessä. ***Tämä vapautus koskee ainoastaan tallentamisvelvoitetta, ja sillä poistetaan kaksinkertainen hallinnollinen rasite liikenteenharjoittajilta, erityisesti pk-yrityksiltä ja ammatinharjoittajilta. Se ei vaikuta direktiivissä 2002/15/EY säädettyihin työaikarajoihin eikä ajopiirturivaatimuksiin, joita sovelletaan asetuksen (EU) 2020/1054 nojalla yli 2,5 tonnin ajoneuvoilla harjoitettavaan kansainväliseen liikenteeseen ja kabotaasiin. Vapautus ei myöskään vaikuta kansallisiin tieliikennesääntöihin eikä valvontavaltuuksiin.***

Or. en

Tarkistus 28
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(8) Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille, vapautusta olisi sovellettava ainoastaan sellaisiin ***sähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin,*** joita käytetään yksinomaan kotimaan liikenteessä.	(8) Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille, vapautusta olisi sovellettava ainoastaan sellaisiin ajoneuvoihin, joita käytetään yksinomaan kotimaan liikenteessä. ***Tämä vapautus koskee ainoastaan tallentamisvelvoitetta eikä millään tavoin heikennä kuljettajien suojelua. Direktiivissä 2002/15/EY säädettyjä työaikarajoja sovelletaan edelleen kaikilta osin kaikkiin kyseisiin kuljettajiin, ja yli 2,5 tonnin ajoneuvoilla harjoitettavaan kansainväliseen liikenteeseen ja kabotaasiin sovelletaan edelleen asetuksen (EU) 2020/1054 mukaisia ajopiirturivaatimuksia. Vapautuksella poistetaan siten kaksinkertainen hallinnollinen rasite vähentämättä nykyisiä sosiaalisia tai tieliikenneturvallisuutta koskevia suojatoimia.***

Or. en

Tarkistus 29
Volker Schnurrbusch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(8) Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille, vapautusta olisi sovellettava ainoastaan sellaisiin ***sähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin,*** joita käytetään yksinomaan kotimaan liikenteessä.	(8) Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille, vapautusta olisi sovellettava ainoastaan sellaisiin ajoneuvoihin, joita käytetään yksinomaan kotimaan liikenteessä. ***Tämä vapautus koskee ainoastaan tallentamisvelvoitetta eikä millään tavoin heikennä kuljettajien suojelua. Direktiivissä 2002/15/EY säädettyjä työaikarajoja sovelletaan edelleen kaikilta osin kaikkiin kyseisiin kuljettajiin, ja yli 2,5 tonnin ajoneuvoilla harjoitettavaan***

kansainväliseen liikenteeseen ja kabotaasiin sovelletaan edelleen asetuksen (EU) 2020/1054 mukaisia ajopiirturivaatimuksia. Vapautuksella poistetaan siten kaksinkertainen hallinnollinen rasite vähentämättä nykyisiä sosiaalisia tai tieliikenneturvallisuutta koskevia suojatoimia.

Or. en

Tarkistus 30
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(8) ***Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille,*** vapautusta olisi sovellettava ***ainoastaan*** sellaisiin ***sähkökäyttöisiin*** kevyisiin hyötyajoneuvoihin***, joita käytetään yksinomaan*** kotimaan liikenteessä.	(8) ***Jotta voidaan varmistaa sisämarkkinoiden tehokas toiminta ja helpottaa sellaisten päästöttömien N2-luokan ajoneuvojen rajatylittävää liikkumista, joiden suurin sallittu massa on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia***, vapautusta olisi sovellettava sellaisiin ***N2-luokan päästöttömiin*** kevyisiin hyötyajoneuvoihin, ***joiden paino on 3,5–4,25 tonnia, riippumatta siitä, käytetäänkö niitä*** kotimaan ***vai rajatylittävässä*** liikenteessä.

Or. en

Perustelu

Nykyinen EU-lainsäädäntö asettaa sähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot (3,5–4,25 tonnia) epäedulliseen asemaan, koska niiden akkujen painon vuoksi niihin sovelletaan ajopiirturia ja nopeudenrajoitinta koskevia vaatimuksia, joilta vastaavat fossiilisia polttoaineita käyttävät pakettiautot välttyvät. Tämä ero haittaa päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa pk-yrityksissä, heikentää valmistajien kilpailukykyä ja vaarantaa EU:n ilmastotavoitteet. Tilanteen korjaamiseksi ja puhtaamman liikenteen edistämiseksi tekstissä ehdotetaan, että nämä päästöttömät N2-luokan ajoneuvot vapautetaan kyseisiä laitteita koskevista velvoitteista ja että tiukat alueellista liikennettä koskevat rajoitukset poistetaan.

Tarkistus 31
Maria Grapini

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(8) Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille, vapautusta olisi sovellettava ***ainoastaan*** sellaisiin sähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joita käytetään yksinomaan kotimaan liikenteessä.	(8) Koska päätös poikkeuksen myöntämisestä kuuluu jäsenvaltioille, vapautusta olisi sovellettava sellaisiin sähkökäyttöisiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin, joita käytetään yksinomaan kotimaan ***ja muussa kuin kotimaan*** liikenteessä.

Or. ro

Tarkistus 32
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(9) Jotta voidaan vähentää rasitetta, joka ajopiirturin asentamisesta ja käytöstä aiheutuu ei-ammattimaisille kuljettajille, jotka kuljettavat muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin tarkoitettuja suuria matkailuautoja, ja vaikutusta, joka sillä voi olla tällaisten ajoneuvojen kysyntään, kansallisten viranomaisten olisi voitava vapauttaa tällaiset ajoneuvot ja toiminta ajo- ja lepoaikasääntöjen ja ajopiirturin käyttöä koskevien vaatimusten noudattamisesta edellyttäen, että mainitun asetuksen 1 artiklassa tarkoitetut tavoitteet eivät vaarannu.	***Poistetaan.***

Or. en

Tarkistus 33
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(9) Jotta voidaan vähentää rasitetta, joka ajopiirturin asentamisesta ja käytöstä aiheutuu ei-ammattimaisille kuljettajille, jotka kuljettavat muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin tarkoitettuja suuria matkailuautoja, ja vaikutusta, joka sillä voi olla tällaisten ajoneuvojen kysyntään, kansallisten viranomaisten olisi voitava vapauttaa tällaiset ajoneuvot ja toiminta ajo- ja lepoaikasääntöjen ja ajopiirturin käyttöä koskevien vaatimusten noudattamisesta edellyttäen, että mainitun asetuksen 1 artiklassa tarkoitetut tavoitteet eivät vaarannu.	(9) Jotta voidaan vähentää rasitetta, joka ***ajo- ja lepoaikoja koskevista säännöistä sekä*** ajopiirturin asentamisesta ja käytöstä aiheutuu ei-ammattimaisille kuljettajille, jotka kuljettavat muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin tarkoitettuja suuria matkailuautoja, ja vaikutusta, joka sillä voi olla tällaisten ajoneuvojen kysyntään, kansallisten viranomaisten olisi voitava vapauttaa tällaiset ajoneuvot ja toiminta ajo- ja lepoaikasääntöjen ja ajopiirturin käyttöä koskevien vaatimusten noudattamisesta edellyttäen, että mainitun asetuksen 1 artiklassa tarkoitetut tavoitteet eivät vaarannu.

Or. en

Tarkistus 34
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(9) Jotta voidaan ***vähentää rasitetta,*** joka ajopiirturin ***asentamisesta*** ja ***käytöstä aiheutuu ei-ammattimaisille kuljettajille***, jotka kuljettavat muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin tarkoitettuja suuria matkailuautoja, ja vaikutusta, joka sillä voi olla tällaisten ajoneuvojen kysyntään, kansallisten viranomaisten olisi voitava vapauttaa tällaiset ajoneuvot ja toiminta	(9) Jotta voidaan ***tarjota oikeudellista selkeyttä***, joka ***koskee*** ajopiirturin ***asentamista*** ja ***käyttöä sellaisten ei-ammattimaisten kuljettajien osalta***, jotka kuljettavat muihin kuin kaupallisiin tarkoituksiin tarkoitettuja suuria matkailuautoja, ja vaikutusta, joka sillä voi olla tällaisten ajoneuvojen kysyntään, kansallisten viranomaisten olisi voitava

ajo- ja lepoaikasääntöjen ja ajopiirturin käyttöä koskevien vaatimusten noudattamisesta edellyttäen, että mainitun asetuksen 1 artiklassa tarkoitetut tavoitteet eivät vaarannu.	vapauttaa tällaiset ajoneuvot ja toiminta ajo- ja lepoaikasääntöjen ja ajopiirturin käyttöä koskevien vaatimusten noudattamisesta edellyttäen, että mainitun asetuksen 1 artiklassa tarkoitetut tavoitteet eivät vaarannu.

Or. en

Tarkistus 35
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(10) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858 säädetään, että moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä melutason ja ajoneuvojen akustisten varoitusjärjestelmien osalta voidaan tehdä joko Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 540/2014[10] tai E-sääntöjen, muun muassa sääntöjen nro 138[11], 51[12] ja 59[13], mukaisesti. Tällaiset rinnakkaisjärjestelmät saattavat hajauttaa markkinoita. Lisäksi asetus (EU) N:o 540/2014 on vanhentunut, koska sitä ei ole päivitetty edellä mainittuihin kolmeen E-sääntöön nähden. Jotta voidaan varmistaa johdonmukainen kehys ja täysi yhdenmukaisuus E-sääntöjen kanssa, asetus (EU) N:o 540/2014 olisi kumottava ja asetuksen (EU) 2018/858 liitettä II olisi muutettava siten, että se mahdollistaa ainoastaan sovellettavien E-sääntöjen noudattamisen.	(10) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858 säädetään, että moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntä melutason ja ajoneuvojen akustisten varoitusjärjestelmien osalta voidaan tehdä joko Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 540/2014[10] tai E-sääntöjen, muun muassa sääntöjen nro 138[11], 51[12] ja 59[13], mukaisesti. Tällaiset rinnakkaisjärjestelmät saattavat hajauttaa markkinoita. Lisäksi asetus (EU) N:o 540/2014 on vanhentunut, koska sitä ei ole päivitetty edellä mainittuihin kolmeen E-sääntöön nähden. Jotta voidaan varmistaa johdonmukainen kehys ja täysi yhdenmukaisuus E-sääntöjen kanssa, asetus (EU) N:o 540/2014 olisi kumottava ja asetuksen (EU) 2018/858 liitettä II olisi muutettava siten, että se mahdollistaa ainoastaan sovellettavien E-sääntöjen noudattamisen. ***Yhdenmukaistaminen ei saisi johtaa liikennemelulta suojelun tason heikkenemiseen eikä estää unionia hyväksymästä tiukempia vaatimuksia, jos se on tarpeen kansanterveyden, loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien ja kaupunkiympäristöjen suojelemiseksi.***

[10] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 540/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja varaosaäänenvaimennusjärjestelmien melutasosta, direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta ja direktiivin 70/157/ETY kumoamisesta (EUVL L 158, 27.5.2014, s. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)	[10] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 540/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, moottoriajoneuvojen ja varaosaäänenvaimennusjärjestelmien melutasosta, direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta ja direktiivin 70/157/ETY kumoamisesta (EUVL L 158, 27.5.2014, s. 131, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj)
[11] Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) sääntö nro 138 – Hiljaisten maantieajoneuvojen hyväksymistä heikon kuuluvuuden osalta koskevat yhdenmukaiset vaatimukset [2017/71] (EUVL L 9, 13.1.2017, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).	[11] Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) sääntö nro 138 – Hiljaisten maantieajoneuvojen hyväksymistä heikon kuuluvuuden osalta koskevat yhdenmukaiset vaatimukset [2017/71] (EUVL L 9, 13.1.2017, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj).
[12] Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) sääntö nro 51 – Yhdenmukaiset vaatimukset vähintään nelirenkaisten moottoriajoneuvojen hyväksynnästä niiden melupäästöjen osalta [2018/798] (EUVL L 138, 4.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).	[12] Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) sääntö nro 51 – Yhdenmukaiset vaatimukset vähintään nelirenkaisten moottoriajoneuvojen hyväksynnästä niiden melupäästöjen osalta [2018/798] (EUVL L 138, 4.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj).
[13] Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) sääntö nro 59 – Korvaavien äänenvaimennusjärjestelmien hyväksyntää koskevat yhdenmukaiset vaatimukset [2025/844] (EUVL L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).	[13] Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) sääntö nro 59 – Korvaavien äänenvaimennusjärjestelmien hyväksyntää koskevat yhdenmukaiset vaatimukset [2025/844] (EUVL L, 2025/844, 30.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj).

Or. en

Tarkistus 36
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(10 a) Latausinfrastruktuurin saatavuus ja kohtuuhintaisuus kaikissa jäsenvaltioissa määrittävät keskeisesti sitä, missä määrin EU-kansalaiset ja yritykset ottavat sähköajoneuvoja käyttöön, sillä ne vaikuttavat merkittävästi kuluttajien ostopäätöksiin. Investoinnit kattavaan ja yhteentoimivaan latausinfrastruktuuriin ovat sen vuoksi olennaisen tärkeitä, jotta päästötön liikkuminen voidaan ottaa käyttöön laajemmin ja ladattavien hybridiajoneuvojen sähkökäyttöä voidaan lisätä, mikä tukee niiden tavoiteltua panosta hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Riittävä latausinfrastruktuuri kaikkialla unionissa on tarpeen, jotta voidaan varmistaa kuluttajien mukavuus, helpottaa rajatylittävää liikkuvuutta ja tukea sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa.

Or. en

Tarkistus 37
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(10 a) Ajoneuvoihin, jotka on valmistettu niiden tuotantoajankohtana sovellettavien sääntelyvaatimusten mukaisesti, ei olisi sovellettava myöhempiä rekisteröintiä, myyntiä tai käyttöönottoa koskevia rajoituksia pelkästään uusien teknisten vaatimusten voimaantulon vuoksi, mikä ei vaikuta suojatoimien tai korjaavien toimenpiteiden soveltamiseen tapauksissa, joissa ajoneuvot aiheuttavat vakavan

riskin turvallisuudelle tai ympäristölle, eikä sen olisi estettävä tulevien, asianmukaisesti perusteltuun näyttöön perustuvien toimenpiteiden hyväksymistä.

Or. en

Perustelu

Rekisteröintikehystä olisi yksinkertaistettava, jotta voidaan poistaa markkinoiden hajanaisuus ja hallinnollinen rasite, jotka johtuvat yhdenmukaistamattomista kansallisista sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevista poikkeusmenettelyistä, kuten vaihtelevista kiintiö- tai määräpäivämekanismeista. Nykyiset menettelyt aiheuttavat tarpeetonta byrokratiaa sekä alalle että kansallisille toimivaltaisille viranomaisille. Näin ollen jos ajoneuvon tuotantopäivä edeltää uuden lakisääteisen vaatimuksen soveltamista, sen vaatimustenmukaisuustodistuksen olisi pysyttävä voimassa, jolloin työläitä sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevia poikkeusmenettelyjä ei tarvita.

Tarkistus 38
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(11) Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva	(11) Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa***, ja yhteentoimivuus on välttämätön ensimmäinen askel, jolla kannustetaan kaksisuuntaisten latauspisteiden kehittämiseen ja asentamiseen. Samaan aikaan sähköajoneuvojen akut tarjoavat suuria mahdollisuuksia varastoida tilapäisesti uusiutuvista energialähteistä peräisin olevaa sähköä ja palauttaa sitä verkkoon kaksisuuntaisen latauksen avulla silloin, kun yritykset ja kotitaloudet eivät sitä tarvitse***. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta

verkkosääntö) täytäntöönpanosta. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut. Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi asetuksessa (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi siirrettävä komissiolle valta vahvistaa tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.

[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016,

vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva verkkosääntö) ***tai tarkistetun mittauslaitekehyksen (direktiivi (EU) 2026/706[15 a])*** täytäntöönpanosta. ***Kaksisuuntaista latausta varten direktiivissä (EU) 2018/2001[15 b] (RED III) ja asetuksen (EU) 2023/1542[15 c] (akkuasetus) 14 artiklassa edellytetään, että ajoneuvot tallentavat tietoja, jotka valmistajien on asetettava saataville***. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut. Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi asetuksessa (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi siirrettävä komissiolle valta vahvistaa tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä***, samalla kun varmistetaan johdonmukaisuus RED III -direktiivin, akkuasetuksen ja datasäädöksen[15 d] vaatimusten kanssa***.

[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016,

s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[15 a] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2026/706, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2026, direktiivin 2014/32/EU muuttamisesta siltä osin kuin on kyse sähköajoneuvojen latauslaitteissa ja paineistetun kaasun jakelulaitteissa käytettävistä mittausjärjestelmistä sekä sähkö-, kaasu- ja lämpöenergiamittareista (EUVL L, 2026/706, 20.3.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2026/706/oj).

[15 b] 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. 82–209, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16).

[15 c] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1542, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2023, akuista ja paristoista ja jäteakuista ja -paristoista, direktiivin 2008/98/EY ja asetuksen (EU) 2019/1020 muuttamisesta sekä direktiivin 2006/66/EY kumoamisesta (EUVL L 191, 28.7.2023, s. 1–117, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/2025-07-31).

[15 d] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/2854, annettu 13 päivänä joulukuuta 2023, datan oikeudenmukaista saatavuutta ja käyttöä koskevista yhdenmukaisista säännöistä ja asetuksen (EU) 2017/2394 ja direktiivin (EU) 2020/1828 muuttamisesta (datasäädös) (EUVL L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI:

http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj ***).***

Or. en

Tarkistus 39
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(11) Koska ***akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja*** markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva verkkosääntö) täytäntöönpanosta. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa ***yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut***. Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi asetuksessa (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi siirrettävä komissiolle valta vahvistaa tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja	(11) Koska markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva verkkosääntö) täytäntöönpanosta. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa ***yhteentoimiva älylataus***. Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi asetuksessa (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi siirrettävä komissiolle valta vahvistaa tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja

ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä. ***Kyseinen valtuutus olisi rajattava yksisuuntaisen älylatauksen fyysiseen liitäntään ja viestintäprotokollaan – siihen, mitä pistoketta, kaapelia ja viestintäformaattia käytetään – ja sen olisi perustuttava unionin asetuksen (EU) 2023/1804 nojalla jo valitsemiin standardeihin, erityisesti yhdistettyyn latausjärjestelmään ja raskaiden hyötyajoneuvojen osalta megawattilatausjärjestelmään. Osallistumisen ajoneuvosta verkkoon -palveluihin tai kaksisuuntaisen energiansiirron palveluihin olisi jatkossakin oltava vapaaehtoista, ja siihen olisi vaadittava ajoneuvon omistajan nimenomainen ja peruutettavissa oleva suostumus; valtuutuksella ei saisi luoda ajoneuvojen omistajille välillisiä velvoitteita jakaa dataa tai osallistua verkon tasehallintajärjestelyihin.***
[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).
	Or. en

Tarkistus 40
Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Valérie Devaux

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(11) Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva verkkosääntö) täytäntöönpanosta. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut. ***Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon*** yhteentoimivuuden varmistamiseksi ***asetuksessa (EU) 2018/858*** olisi ***sen vuoksi siirrettävä komissiolle valta vahvistaa*** tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	(11) Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva verkkosääntö) täytäntöönpanosta. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut. ***Tällaisen*** yhteentoimivuuden varmistamiseksi ***komission*** olisi ***annettava delegoitu säädös, jossa vahvistetaan*** tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä. ***Delegoidussa säädöksessä olisi myös määriteltävä ajoneuvojen vaatimustenmukaisuustodistukseen sisällytettävä V2G-valmiutta koskeva merkintä sekä vastaava menetelmä vaatimustenmukaisuuden todentamiseksi. Delegoitu säädös olisi annettava asetuksessa (EU) 2018/858 säädetyssä aikataulussa, jotta voidaan varmistaa***

oikea-aikainen ja johdonmukainen unionin kehys.

[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Tarkistus 41
Volker Schnurrbusch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(11) Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva	(11) Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva

verkkosääntö) täytäntöönpanosta. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut. Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi asetuksessa (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi siirrettävä komissiolle valta vahvistaa tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.

verkkosääntö) täytäntöönpanosta. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut. Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi asetuksessa (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi siirrettävä komissiolle valta vahvistaa tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä. ***Kyseinen valtuutus olisi rajattava koskemaan ainoastaan fyysistä yhteyttä ja viestintäprotokollaa.***

---

[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. en

Tarkistus 42
Maria Grapini

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(11) Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva verkkosääntö) täytäntöönpanosta. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut. Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi asetuksessa (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi siirrettävä komissiolle valta vahvistaa tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	(11) Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva verkkosääntö) täytäntöönpanosta. ***Yhdenmukaisen lähestymistavan puute voisi johtaa sisämarkkinoiden hajanaisuuteen ja siihen, että käyttäjien edellytykset eivät ole yhdenvertaiset.*** Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut. Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi asetuksessa (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi siirrettävä komissiolle valta vahvistaa tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.
_____	_____

[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).

[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).

Or. ro

Tarkistus 43
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(11) Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva verkkosääntö) täytäntöönpanosta. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien	(11) Koska akkusähköajoneuvojen teknologia kehittyy nopeasti ja markkinoilla olevien sähköajoneuvojen määrä kasvaa, myös ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden merkitys kasvaa. Yhteentoimivuutta koskeva yhdenmukainen toimintatapa unionin tasolla on olennaisen tärkeä, jotta vältetään ajoneuvojen tyyppihyväksyntäkehyksen ulkopuolella kehitteillä olevien tiettyjen teknisten vaatimusten hajanaisuus erityisesti siltä osin kuin on kyse tarkistettujen verkkosääntöjen (komission asetuksessa (EU) 2016/1388[14] vahvistettu kulutuksen verkkoon liittämistä koskeva verkkosääntö ja komission asetuksessa (EU) 2016/631[15] vahvistettu tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskeva verkkosääntö) täytäntöönpanosta. Sen vuoksi akkusähköajoneuvojen on täytettävä tietyt tekniset vaatimukset, jotta voidaan varmistaa niiden ominaisuuksien

yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut. Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi asetuksessa (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi ***siirrettävä*** komissiolle ***valta*** vahvistaa tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	yhdenmukaisuus ja mahdollistaa yhteentoimivat kaksisuuntaiset latauspalvelut. Ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin ja sähköverkon yhteentoimivuuden varmistamiseksi asetuksessa (EU) 2018/858 olisi sen vuoksi ***asetettava*** komissiolle ***määräaikaan sidottu vaatimus*** vahvistaa tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.
[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).	[14] Komission asetus (EU) 2016/1388, annettu 17 päivänä elokuuta 2016, kulutuksen verkkoon liittämistä koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 223, 18.8.2016, s. 10, ELI: https://eur-http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj).
[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).	[15] Komission asetus (EU) 2016/631, annettu 14 päivänä huhtikuuta 2016, tuottajien verkkoliitäntävaatimuksia koskevasta verkkosäännöstä (EUVL L 112, 27.4.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj).
	Or. en

Tarkistus 44
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Pál Szekeres, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(11 a) Tämän asetuksen nojalla mahdollistettu yhteentoimivuus yhdistää ajoneuvot pysyvästi ja kaksisuuntaisesti latausinfrastruktuuriin ja sähköverkkoon,

ja näin verkottuneiden ajoneuvojen kyberturvallisuudesta tulee erottamaton osa itse energiajärjestelmän turvallisuutta. Ajoneuvot, jotka viestivät jatkuvasti ulkoisten palvelinten kanssa ja vastaanottavat ohjelmistopäivityksiä langattomasti, nostavat turvallisuuden kannalta esiin samat kysymykset, jotka on jo ratkaistu televiestintä- ja energiainfrastruktuurilaitteiden osalta 5G-kyberturvallisuusvälineistöllä, jonka nojalla jäsenvaltiot voivat rajoittaa suuririskisten toimittajien osallistumista kriittisiin toimintoihin koordinoidun riskinarvioinnin perusteella sen sijaan, että ne suljettaisiin kategorisesti pois alkuperän perusteella. Komission olisi sen vuoksi arvioitava tarvetta luoda verkottuneiden ajoneuvojen kyberturvallisuutta koskeva eurooppalainen kehys kyseisen välineistön riskiperusteisen logiikan pohjalta ja tarvittaessa annettava ehdotus. Kunnes tällainen kehys on olemassa, jäsenvaltioilla olisi edelleen oltava toimivalta toteuttaa oikeasuhteisia toimenpiteitä, jos kriittiset käyttötapaukset, kuten puolustusalan laitosten, kriittisen kansallisen infrastruktuurin tai julkishallinnon ajoneuvokalustojen läheisyys, antavat siihen aihetta.

Or. en

Tarkistus 45
Sigrid Friis, Gerben-Jan Gerbrandy, Yvan Verougstraete, Stine Bosse

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(11 a) Kun uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeihin otetaan käyttöön vaatimusten noudattamiseen

liittyviä lisäjoustoja [asetuksen (EU) 2019/63 tarkistaminen], polttomoottorien käyttöä voidaan jatkaa. Nämä joustot eivät saisi heikentää unionin ilmastoa, ilmanlaatua ja kansanterveyttä koskevia tavoitteita. Jotta hiilidioksidinormien ja unionin tyyppihyväksyntäsääntöjen välinen johdonmukaisuus voidaan säilyttää, komission olisi arvioitava, tukeeko asetus (EU) 2024/1257 (Euro 7 -kehys) edelleen vaikuttavasti siirtymistä päästöttömään liikkumiseen, myös epäpuhtauspäästöjä, akun kestävyyttä ja ajoneuvojen suorituskykyä todellisissa ajo-olosuhteissa koskevien tiukkojen vaatimusten avulla. Jos kyseisessä arvioinnissa havaitaan riskejä siitä, että sääntelyyn liittyvät joustot voivat viivästyttää päästövähennyksiä, pidentää saastuttavampien ajoneuvojen käyttöä tai vaarantaa unionin ilmastoneutraaliustavoitteen, komission olisi harkittava asianmukaisia lainsäädäntötoimenpiteitä Euro 7 -kehyksen vahvistamiseksi.

Or. en

(Asetus (EU) 2019/63 Asetus (EU) 2024/1257)

Tarkistus 46
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen ***on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää sähköajoneuvojen kohtuuhintasuutta***. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. ***pidempi siirtymäkausi*** uusille vaatimuksille ja	(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen ***edellyttää sääntelykehyksiä, jotka kannustavat aitoihin päästövähennyksiin säilyttäen samalla teknologianeutraaliuden, kuluttajien valinnanvapauden ja kohtuuhintaisen liikkuvuuden***. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. ***pidemmät siirtymäkaudet*** uusille

ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla ***eduilla*** (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla ***eduilla*** (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa ***edistää pienten sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta*** valtiontukisääntöjen mukaisesti***. Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle sähköajoneuvolle***. Sen vuoksi ***on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka***.

vaatimuksille ja ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla ***toimenpiteillä*** (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla ***toimenpiteillä*** (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa ***tukea erittäin tehokkaiden päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa markkinoilla*** valtiontukisääntöjen mukaisesti. ***Tällaisia toimenpiteitä suunniteltaessa olisi kiinnitettävä enemmän huomiota objektiivisiin, päästöjen kannalta merkityksellisiin kriteereihin, mukaan lukien energiankulutus, ajoneuvon paino ja teknologinen tehokkuus. Pieni koko ei itsessään tarkoita pienempiä hankinta- tai käyttökustannuksia. Pienet sähköajoneuvot ovat pääasiassakäytössä kakkosautoina, kun taas pienituloiset kotitaloudet turvautuvat yleensä käytettyjen autojen markkinoihin ja niillä on usein vain vähäiset mahdollisuudet käyttää latausinfrastruktuuria, ja monet kotitaloudet, erityisesti perheet, ovat riippuvaisia ajoneuvoista, joiden matkustajakapasiteetti, tavaratila ja toimintasäde riittävät niiden päivittäisiin liikkumistarpeisiin. Kohtuuhintaisen ja kestävän liikkuvuuden tavoitetta ei*** sen vuoksi ***olisi rajattava pienempien ajoneuvojen edistämiseen, vaan sen olisi tuettava myös suurempia perheajoneuvoja, jos niiden energiatehokkuus on korkealla tasolla. Sääntelyn eriyttämisen olisi sen vuoksi perustuttava objektiivisiin ja mitattavissa oleviin, päästöjen kannalta merkityksellisiin parametreihin, erityisesti energiatehokkuuteen. Tällainen toimintamalli kannustaisi aitoihin hiilidioksidipäästövähennyksiin, edistäisi teknologianeutraalia innovointia ja vahvistaisi kannustimia jatkuviin tehokkuusparannuksiin kaikissa ajoneuvojen segmenteissä***. ***Sen sijaan ajoneuvon pituuteen perustuvat kriteerit voivat kannustaa vähäisiin mittamuutoksiin sääntelyetujen***

saamiseksi, vaikka ne eivät suoraan palkitse teknologisen tehokkuuden ja kohtuuhintaisuuden parantamisesta.

Or. en

Tarkistus 47
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää ***sähköajoneuvojen kohtuuhintasuutta***. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. pidempi siirtymäkausi uusille vaatimuksille ja ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää pienten sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti. Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle ***sähköajoneuvolle***. Sen vuoksi on aiheellista lisätä ***nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan*** uusi alaluokka.	(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi ***teknologianeutraaliuteen pyrkien*** on kuitenkin tarpeen edistää ***päästöttömien ajoneuvojen ja kevyiden hyötyajoneuvojenkohtuuhintaisuuttaja laajentaa markkinoilla saatavilla olevien teknologioiden valikoimaa edistämällä täyssähköajoneuvoja, polttokenno- ja muita vetykäyttöisiä ajoneuvoja sekä polttomoottori- tai hybridiajoneuvoja, jotka toimivat yksinomaan hiilineutraalilla polttoaineella.*** Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. pidempi siirtymäkausi uusille vaatimuksille ja ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää pienten sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti. ***Vaikka päästöttömien ajoneuvojen käsite on otettu käyttöön asetuksessa (EU) 2019/631, unionin ajoneuvojen*** tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle

päästöttömälle ajoneuvolle. Sen vuoksi on aiheellista lisätä ***nykyisiin*** M1- ***ja N1-ajoneuvoluokkiin*** uusi ***päästöttömien ajoneuvojen*** alaluokka. ***Tässä asetuksessa oleva 'pienen päästöttömän ajoneuvon' määritelmä M1- ja N1-ajoneuvoluokkien alaluokkana on kytköksissä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/631 mukaiseen päästöttömien ajoneuvojen määritelmään tai superbonuksia koskeviin säännöksiin taikka julkisten hankintojen ja julkisten tukijärjestelmien yhteydessä sovellettaviin vähähiilisyysvaatimuksiin sekä tarvittaessa tästä johtuviin tyyppihyväksyntäsäännösten muutoksiin. Jos kyseisillä aloilla tapahtuu lainsäädännön muutoksia, komissiolle olisi sen vuoksi siirrettävä valta ottaa ne huomioon tyyppihyväksyntäsäännöissä delegoiduilla säädöksillä.***

Or. en

Tarkistus 48
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää sähköajoneuvojen ***kohtuuhintasuutta***. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. ***pidempi siirtymäkausi uusille vaatimuksille ja*** ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin	(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta***, mikä on myös osaltaan edistänyt laajempaa suuntausta kohti suurempia ja raskaampia ajoneuvoja teillä***. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi***, sen vaikutuksen laajentamiseksi ja tasapuolisen kilpailun varmistamiseksi sisämarkkinoilla*** on kuitenkin tarpeen edistää sähköajoneuvojen ***kohtuuhintaisuuttakuluttajien kannalta. Pienempien ja kohtuuhintaisempien***

verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää pienten sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti. Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle sähköajoneuvolle. Sen vuoksi on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka.

sähköajoneuvojen edistämiseen tähtäävien toimenpiteiden olisi oltava edelleen unionin turvallisuustavoitteiden mukaisia, myös matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää pienten sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta ***ja vahvistaa kuluttajien luottamusta*** valtiontukisääntöjen mukaisesti. ***Työpaikkojen, osaamisen ja teollisen lisäarvon turvaamiseksi EU:ssa valmistajia olisi kannustettava investoimaan pieniin sähköajoneuvoihin muun muassa asettamalla ”Made in EU” -sisältö etusijalle julkisissa hankinnoissa ja yritysten ajoneuvokalustojen vähähiilistämisessä, kuten säädetään asetuksessa (EU) XXXX/XXXX[15 e] [ehdotus toimenpidekehyksen vahvistamisesta teollisuuden kapasiteetin ja vähähiilistämisen vauhdittamiseksi strategisilla aloilla] (teollisuutta vauhdittava säädös)***. Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle sähköajoneuvolle. Sen vuoksi on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka ***sääntelykehyksen selkeyttämiseksi, näiden toimenpiteiden täytäntöönpanon helpottamiseksi ja sisämarkkinoiden yhtenäisyyden varmistamiseksi***.

[15 e] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) XXXX/XXXX, annettu [...], toimenpidekehyksen vahvistamisesta teollisuuden kapasiteetin ja vähähiilistämisen vauhdittamiseksi strategisilla aloilla ja asetusten (EU) 2018/1724, (EU) 2024/1735 ja (EU) 2024/3110 muuttamisesta (EUVL...).

Tarkistus 49
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason ***sähköajoneuvomallien*** myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää ***sähköajoneuvojen kohtuuhintasuutta***. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. pidempi siirtymäkausi uusille vaatimuksille ja ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää pienten ***sähköajoneuvojen*** kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti***.*** Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä ***kuitenkaan*** anneta oikeudellista määritelmää pienelle ***sähköajoneuvolle. Sen vuoksi*** on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka.	(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason ajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää ***kohtuuhintaisten vähäpäästöisten*** ajoneuvojen ***laajempaa saatavuutta***. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. pidempi siirtymäkausi uusille vaatimuksille ja ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää ***unionissa tuotettujen*** pienten ***vähäpäästöisten ajoneuvojen*** kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti. ***Kohtuuhintaisuutta koskevaa tavoitetta palvelee parhaiten se, että alaluokka määritellään ajoneuvon päästötehokkuuden eikä yksittäisen käyttövoimateknologian perusteella. Kelpoisuuden olisi sen vuoksi katettava kaikki ajoneuvot, jotka ovat asetuksen (EU) 2019/631 3 artiklan 1 kohdan m alakohdassa tarkoitettuja päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja, mukaan lukien ajoneuvot, jotka käyttävät direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 22 a alakohdassa tarkoitettuja uusiutuvia polttoaineita, kuten mainitun direktiivin 2 artiklan 33 alakohdassa määriteltyjä biopolttoaineita ja mainitun direktiivin 2 artiklan 36 alakohdassa määriteltyjä muuta kuin biologista alkuperää olevia***

uusiutuvia polttoaineita, niiden käyttövoimatyypistä riippumatta. Koska tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä anneta oikeudellista määritelmää ***tällaiselle*** pienelle ajoneuvolle, on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka. ***Jotta voidaan varmistaa, että kyseiseen alaluokkaan liittyvät edut tukevat eurooppalaista valmistusta, kelpoisuuden edellytyksenä olisi oltava ajoneuvon unionialkuperä. Perusteet, joiden mukaan unionialkuperä määritetään kyseistä alaluokkaa sovellettaessa, olisi vahvistettava tavallista lainsäätämisjärjestystä noudattaen hyväksyttävällä säädöksellä asetuksen [teollisuutta vauhdittava säädös, 2026/0068(COD)] nojalla vahvistettavan menetelmän mukaisesti.***

Or. en

Tarkistus 50
Volker Schnurrbusch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää ***sähköajoneuvojen kohtuuhintasuutta***. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. pidempi siirtymäkausi uusille vaatimuksille ja ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää pienten sähköajoneuvojen	(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää ***vähäpäästöisten*** ajoneuvojen ***kohtuuhintaisuutta ja varmistaa teknologianeutraalius***. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. pidempi siirtymäkausi uusille vaatimuksille ja ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa

kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti. Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle sähköajoneuvolle. Sen vuoksi on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka.

edistää pienten sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti. Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle sähköajoneuvolle. Sen vuoksi on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka.

Or. en

Tarkistus 51
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää sähköajoneuvojen kohtuuhintasuutta. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. ***pidempi siirtymäkausi uusille vaatimuksille ja*** ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää pienten sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti. Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle sähköajoneuvolle. Sen vuoksi on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka.	(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää sähköajoneuvojen kohtuuhintasuutta. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää pienten sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti. Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle sähköajoneuvolle. Sen vuoksi on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka.

Or. en

Tarkistus 52
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää sähköajoneuvojen kohtuuhintasuutta. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. ***pidempi siirtymäkausi uusille vaatimuksille ja*** ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää pienten sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti. Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle sähköajoneuvolle. Sen vuoksi on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka.	(12) Siirtyminen kestävämpään tieliikenteeseen on johtunut pääasiassa premium-tason sähköajoneuvomallien myynnin kasvusta. Siirtymän jatkuvuuden varmistamiseksi on kuitenkin tarpeen edistää sähköajoneuvojen kohtuuhintasuutta. Kohdennetuilla sääntelytoimenpiteillä (esim. ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevat kohdennetut kannustimet), verotuksellisilla eduilla (esim. tukijärjestelmät) ja muilla kuin verotuksellisilla eduilla (esim. varatut pysäköintipaikat) voidaan tarvittaessa edistää pienten sähköajoneuvojen kohtuuhintaisuutta valtiontukisääntöjen mukaisesti. Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää pienelle sähköajoneuvolle. Sen vuoksi on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka.

Or. en

Tarkistus 53
Rachel Blom, Roman Haider, Elisabeth Dieringer, Vilis Krištopans

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(12 a) Käyttökerroin on unionin oikeudessa käytetty olettamus, jonka avulla määritetään, kuinka suuren osan ajasta ladattavalla hybridiajoneuvolla ajetaan sähköllä. Komission asetuksen

(EU) 2023/443 nojalla vuodesta 2027 sovellettava muutos pienentäisi kyseistä olettamusta merkittävästi ja heikentäisi siten ladattavien hybridiajoneuvojen virallisia hiilidioksidipäästöarvoja. Kyseinen muutos perustuu kuitenkin nykyistä ajoneuvokantaa ja latausolosuhteita koskeviin tietoihin, kun taas akkukapasiteetin, latausmahdollisuuksien ja käyttäjien käyttäytymisen odotetaan kehittyvän edelleen. Jos kyseistä pienennystä sovelletaan ilman päivitettyjä ja edustavia todellisia ajo-olosuhteita koskevia tietoja, vaarana on, että ladattavat hybridiajoneuvot suljetaan pois päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen luokista, julkisista hankintajärjestelmistä ja kansallisista kannustinkehyksistä silloinkin, kun niiden todellinen suorituskyky oikeuttaisi kelpoisuuden jatkumisen. Käyttökertoimen olisi sen vuoksi perustuttava jatkossakin edustaviin ja ajantasaisiin tietoihin, eikä se saisi vaarantaa teknologianeutraalia lähestymistapaa kohtuuhintaiseen vähäpäästöiseen liikkuvuuteen.

Or. en

Tarkistus 54
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(12 a) Vaikka akkukäyttöisen sähköajoneuvon omistamisen kokonaiskustannukset sen koko elinkaaren aikana ovat lähinnä alhaisempien huolto- ja polttoainekustannusten ansiosta

alhaisemmat kuin polttomoottoriajoneuvon kustannukset, uuden sähköajoneuvon korkeampi ostohinta on usein merkittävä este kuluttajille. Sosiaalisin perustein toteutettavaa leasing-vuokrausta koskevat kansalliset mallit, erityisesti pieni- ja keskituloisille kotitalouksille suunnatut mallit, ovat osoittautuneet tehokkaiksi keinoiksi nopeuttaa päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa, mikä vähentää riippuvuutta fossiilisista polttoaineista ja hinnanvaihteluiden vaikutusta. Jäsenvaltioita olisi kannustettava luomaan sääntelykehys sosiaalisin perustein tapahtuvalle leasingille, joka kohdistuu erityisesti pieni- ja keskituloisiin kotitalouksiin, haavoittuvassa asemassa oleviin liikenteen käyttäjiin ja työntekijöihin. Jäsenvaltioita on tässä mielessä rohkaistava hyödyntämään käytettävissä olevia EU:n varoja, erityisesti asetuksella (EU) 2023/955[15 f] perustettua sosiaalista ilmastorahastoa.

[15 f] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/955, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, sosiaalisen ilmastorahaston perustamisesta ja asetuksen (EU) 2021/1060 muuttamisesta (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

Or. en

Tarkistus 55
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(12 a) Kunnes komissio antaa asetuksen (EU) 2023/851 johdanto-osan 11 kappaleessa tarkoitetun ehdotuksen hiilineutraalista polttoaineesta ja kun otetaan huomioon kyseisen asetuksen tarkistamisesta parhaillaan käytävät neuvottelut, tässä asetuksessa olisi hiilineutraaleina polttoaineina pidettävä kaikkia uusiutuvan energian direktiivissä (EU) 2018/2001 määriteltyjä polttoaineita edellyttäen, että ne täyttävät kyseisen direktiivin ja siihen liittyvien delegoitujen säädösten kestävyyskriteerit, jos polttoaineen tuotannossa sitoutuu sama määrä biomassasta, ympäröivästä ilmasta tai kierrätetyistä hiililähteistä peräisin olevaa hiilidioksidia kuin käyttövaiheessa palamisen yhteydessä vapautuu. Kyseisiin polttoaineisiin olisi kuuluttava uusiutuvat ja/tai synteettiset polttoaineet, kuten biopolttoaine, biokaasu, biomassapolttoaine, muuta kuin biologista alkuperää oleva uusiutuva nestemäinen ja kaasumainen liikenteen polttoaine tai kierrätetty hiilipitoinen polttoaine, sekä asetuksen 2018/2021 liitteessä IX luetelluista raaka-aineista tuotetut biopolttoaineet.

Or. en

Tarkistus 56
Sigrid Friis, Yvan Verougstraete, Gerben-Jan Gerbrandy, Pascal Canfin, Stine Bosse

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(12 a) Ulkopuolelta ladattavat hybridisähköajoneuvot voivat edistää vaikuttavasti unionin ilmastotavoitteita vain, jos niiden sääntelyn mukaiset hiilidioksidipäästöarvot vastaavat niiden

suorituskykyä todellisissa ajo-olosuhteissa. Komission olisi sen vuoksi säännöllisesti arvioitava tyyppihyväksyntäkehyksessä tällaisten ajoneuvojen painotettujen hiilidioksidipäästöjen määrittämiseen käytettävää käyttökerrointa vertaamalla sitä todellisia ajo-olosuhteita koskeviin tietoihin, mukaan lukien tiedot todellisista sähköajo-osuuksista, polttoaineenkulutuksesta, sähkönkulutuksesta ja latauskäyttäytymisestä. Jos todetaan, että tyyppihyväksyntäarvot eivät edusta suorituskykyä todellisissa ajo-olosuhteissa, komission olisi mukautettava asiaankuuluvaa menetelmää ja tarvittaessa sovellettava korjauskertoimia tämän asetuksen (EU) 2019/613 ympäristötavoitteiden toteutumisen ja vaikuttavuuden varmistamiseksi.

Or. en

(asetus (EU) 2019/613)

Perustelu

Plug-in hybrid vehicles are credited under the CO2 standards on the basis of type-approval values that depend heavily on the assumed electric driving share. If those assumptions do not reflect real-world use, the Regulation risks overestimating emissions reductions and weakening the transition to zero-emission mobility. Regularly assessing and updating the utility factor, including through manufacturer-specific corrections where necessary, would ensure that regulatory values reflect actual vehicle performance, protect the integrity of the CO2 standards and maintain a fair competitive framework for manufacturers investing in genuine electrification.

Tarkistus 57
Jens Gieseke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(12 a) Samalla erittäin energiatehokkaat sähköajoneuvot voivat osaltaan merkittävästi vähentää energiankulutusta, pienentää kuluttajien käyttökustannuksia ja vähentää sähköjärjestelmiin kohdistuvaa painetta. Jotta voidaan edistää tällaisten ajoneuvojen kehittämistä ja käyttöönottoa markkinoilla, on aiheellista vahvistaa erittäin energiatehokkaiden sähköajoneuvojen erityisluokka ja tarjota kohdennettuja kannustimia muun muassa hiilidioksidipäästönormien mukaisen superbonusmekanismin avulla. Tyyppihyväksyntäkehyksessä ei tällä hetkellä kuitenkaan anneta oikeudellista määritelmää erittäin energiatehokkaalle sähköajoneuvolle. Sen vuoksi on aiheellista lisätä nykyiseen M1-ajoneuvoluokkaan uusi alaluokka.

Or. en

Perustelu

Erittäin energiatehokkaat sähköajoneuvot auttavat pienentämään kuluttajien käyttökustannuksia sekä vähentämään energian kokonaistarvetta ja sähköjärjestelmiin kohdistuvaa painetta. Sen varmistamiseksi, että energiatehokkaiden ajoneuvojen kehittämistä edistetään, olisi otettava käyttöön uusi superbonus.

Tarkistus 58
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(12 a) Ladattavien hybridiajoneuvojen virallisten hiilidioksidipäästöjen määrittämiseen käytettävää käyttökerrointa tarkistettiin komission asetuksella (EU) 2023/443 kahdessa

vaiheessa, joista toista sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2027. Sen jälkeen kun kyseinen tarkistus suunniteltiin, ladattavien hybridiajoneuvojen voimalaitteiden sähköinen toimintasäde ja sähköllä ajon osuus todellisissa ajo-olosuhteissa ovat kasvaneet huomattavasti. Vuoden 2027 vaiheen soveltaminen aliarvioisi sen vuoksi uusimpien ajoneuvojen suorituskyvyn ja vähentäisi halukkuutta jatkaa investointeja siirtymävaiheen tekniikkaan, joka on edelleen tärkeä kohtuuhintaisuuden ja sellaisten alueiden kannalta, joiden latausinfrastruktuuri on vähäinen. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää vuosina 2025 ja 2026 sovellettavat käyttökertoimen parametrit.

Or. en

Tarkistus 59
Daniel Attard

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 12 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(12 a) Uuden M1E-ajoneuvoalaluokan käyttöönotossa olisi otettava huomioon pienten markkinoiden sekä sellaisten markkinoiden erityisolosuhteet, joilla ajoneuvoissa on ohjauspyörä oikealla, jotta voidaan varmistaa kohtuuhintaisuus, markkinoiden saavutettavuus ja oikeasuhteiset säännösten noudattamisesta aiheutuvat kustannukset.

Or. en

Perustelu

Tarkistuksen tarkoituksena on varmistaa, että ehdotettu M1E-luokka pysyy kaupallisesti kannattavana pienillä markkinoilla sekä markkinoilla, joilla ajoneuvoissa on ohjauspyörä oikealla.

Tarkistus 60
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(13) Kun päätetään sellaisten moottoriajoneuvoja koskevien tulevien vaatimusten soveltamispäivistä, jotka vaikuttavat mainittuun uuteen pienten sähköajoneuvojen alaluokkaan, olisi otettava huomioon, että uusista vaatimuksista johtuvilla kehityskustannuksilla voi olla suhteessa suurempi vaikutus pieniin ajoneuvoihin kuin raskaampiin ja kalliimpiin ajoneuvoihin.	***Poistetaan.***

Or. en

Tarkistus 61
Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(13) Kun päätetään sellaisten moottoriajoneuvoja koskevien tulevien vaatimusten soveltamispäivistä, jotka vaikuttavat mainittuun uuteen pienten sähköajoneuvojen alaluokkaan, olisi otettava huomioon, että uusista vaatimuksista johtuvilla kehityskustannuksilla voi olla suhteessa suurempi vaikutus pieniin ajoneuvoihin kuin raskaampiin ja kalliimpiin ajoneuvoihin.	***Poistetaan.***

Or. en

Tarkistus 62
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(13) Kun päätetään sellaisten moottoriajoneuvoja koskevien tulevien vaatimusten soveltamispäivistä, jotka vaikuttavat mainittuun uuteen pienten sähköajoneuvojen alaluokkaan, olisi otettava huomioon***, että uusista vaatimuksista johtuvilla kehityskustannuksilla voi olla suhteessa suurempi vaikutus pieniin ajoneuvoihin kuin raskaampiin ja kalliimpiin ajoneuvoihin***.	(13) Kun päätetään sellaisten moottoriajoneuvoja koskevien tulevien vaatimusten soveltamispäivistä, jotka vaikuttavat mainittuun uuteen pienten sähköajoneuvojen alaluokkaan, olisi otettava huomioon ***joitakin parametreja, jotta voidaan varmistaa, että ne takaavat parhaan mahdollisen turvallisuuden loppukäyttäjille ja muille tienkäyttäjille, erityisesti loukkaantumiselle alttiille tienkäyttäjille, kuten jalankulkijoille ja pyöräilijöille, sillä nämä ajoneuvot on tarkoitettu erityisesti kaupunkialueilla käytettäviksi***. ***Sen vuoksi tämän uuden ajoneuvoalaluokan osalta olisi varmistettava vähintään asetuksen (EU) 2019/2144 nojalla M1-luokan henkilöautoihin sovellettavien vaatimusten noudattaminen.***

Or. en

Tarkistus 63
Maria Grapini

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(13) Kun päätetään sellaisten moottoriajoneuvoja koskevien tulevien vaatimusten soveltamispäivistä, jotka vaikuttavat mainittuun uuteen pienten sähköajoneuvojen alaluokkaan, olisi	(13) Kun päätetään sellaisten moottoriajoneuvoja koskevien tulevien vaatimusten soveltamispäivistä, jotka vaikuttavat mainittuun uuteen pienten sähköajoneuvojen alaluokkaan, olisi

otettava huomioon, että uusista vaatimuksista johtuvilla kehityskustannuksilla voi olla suhteessa suurempi vaikutus pieniin ajoneuvoihin kuin raskaampiin ja kalliimpiin ajoneuvoihin.	otettava huomioon, että uusista vaatimuksista johtuvilla kehityskustannuksilla voi olla suhteessa suurempi vaikutus pieniin ajoneuvoihin kuin raskaampiin ja kalliimpiin ajoneuvoihin. ***Tämä on tarpeen, jotta ei estetä pienten sähköajoneuvojen kehitystä ja käyttöä.***

Or. ro

Tarkistus 64
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(13) Kun päätetään sellaisten moottoriajoneuvoja koskevien tulevien vaatimusten soveltamispäivistä, jotka vaikuttavat mainittuun uuteen ***pienten sähköajoneuvojen alaluokkaan,*** olisi otettava huomioon, että uusista vaatimuksista johtuvilla kehityskustannuksilla voi olla suhteessa suurempi vaikutus pieniin ajoneuvoihin kuin raskaampiin ja kalliimpiin ajoneuvoihin.	(13) Kun päätetään sellaisten moottoriajoneuvoja koskevien tulevien vaatimusten soveltamispäivistä, jotka vaikuttavat mainittuun uuteen ajoneuvoalaluokkaan, olisi otettava huomioon, että uusista vaatimuksista johtuvilla kehityskustannuksilla voi olla suhteessa suurempi vaikutus pieniin ajoneuvoihin kuin raskaampiin ja kalliimpiin ajoneuvoihin.

Or. en

Tarkistus 65
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(13 a) Asetus (EU) 2019/2144 annettiin vuonna 2019, ja sitä olisi tarkasteltava

uudelleen vuonna 2027, jotta sen vaatimukset voidaan saattaa vastaamaan uusinta tekniikan kehitystä, jolla varmistetaan tienkäyttäjien ja erityisesti loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien paras mahdollinen turvallisuus. Joitakin kyseisistä vaatimuksista päivitetään jo osana YK:n Euroopan talouskomission työtä, johon EU osallistuu ja jolla mukautetaan ajoneuvojen suorituskykyvaatimuksia. Näitä päivityksiä sekä asetuksen (EU) 2019/2144 uudelleentarkastelun yhteydessä mahdollisesti käyttöön otettavia uusia turvavarusteita olisi sovellettava M1E-ajoneuvoluokkaan, jotta voidaan turvata tieliikenneturvallisuus ja edistää EU:n tätä asiaa koskevien tavoitteiden saavuttamista. Lisäksi asetuksen (EU) 2019/2144 mukaisten nykyisten vaatimusten olisi säilyttävä muuttumattomina.

Or. en

Tarkistus 66
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(14) Kuten Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa ilmoitettiin, komissio antaa suosituksen vaihtoehtoisista kannustinjärjestelmistä, jotka ovat osoittautuneet tehokkaiksi päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton edistämisessä ***ja jotka ovat*** kilpailusääntöjen mukaisia. Jäsenvaltioille annettavat suositukset verotuksellisista (esim. ostotuet, verovapautukset ja tietullivapautukset) ja muista kuin verotuksellisista (esim. pysäköintioikeuksien jakaminen koon perusteella ja erityinen latausinfrastruktuuri) toimenpiteistä	(14) Kuten Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa ilmoitettiin, komissio antaa suosituksen vaihtoehtoisista kannustinjärjestelmistä, jotka ovat osoittautuneet tehokkaiksi päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton edistämisessä***. Tällaisten kannustimien olisi oltava unionin strategisten tavoitteiden mukaisia, mukaan lukien Euroopan autoalan kilpailukyvyn vahvistaminen, ja niiden olisi samalla oltava*** kilpailusääntöjen mukaisia ***ja vältettävä sisämarkkinoiden vääristymiä***. Jäsenvaltioille annettavat suositukset

voisivat perustua myös mainittuun uuteen pienten sähköautojen alaluokkaan.	verotuksellisista (esim. ostotuet, verovapautukset ja tietullivapautukset) ja muista kuin verotuksellisista (esim. pysäköintioikeuksien jakaminen koon perusteella ja erityinen latausinfrastruktuuri) toimenpiteistä voisivat perustua myös mainittuun uuteen pienten sähköautojen alaluokkaan. ***Tällaisilla toimenpiteillä olisi varmistettava, että julkinen tuki edistää tehokkaasti unionin teollisen ekosysteemin vahvistamista.***

Or. en

Tarkistus 67
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 14 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(14 a) Jäsenvaltiot osoittavat huomattavia varoja ajoneuvokannustimiin, mutta ei ole olemassa yhteistä määritelmää, jonka avulla ne voisivat suunnata tällaisen tuen eurooppalaista arvonmuodostusta ilmentäviin ajoneuvoihin. Asetuksessa [teollisuutta vauhdittava säädös, 2026/0068(COD)] vahvistetaan ensimmäistä kertaa komponentti- ja toimittajapohjainen menetelmä, jonka avulla määritetään, onko ajoneuvo unionialkuperää, mutta menetelmä rajataan siinä sähköajoneuvoihin ja sen kalibrointi toteutetaan suurelta osin delegoiduilla säädöksillä. Ajoneuvot, joissa on polttomoottori- tai hybridivoimalaite ja joiden osuus tuetuista rekisteröinneistä on edelleen merkittävä – mukaan lukien ajoneuvot, jotka käyttävät direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 36 alakohdassa määriteltyjä muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita tai kyseisen

direktiivin 2 artiklan 33 alakohdassa määriteltyjä biopolttoaineita – eivät edelleenkään kuulu minkään vastaavan kehyksen piiriin. Jotta jäsenvaltioilla olisi käyttökelpoinen väline, jolla ne voivat halutessaan vahvistaa eurooppalaista toimituspohjaa, ja jotta lainsäätäjien vastuu tällaisten toimenpiteiden rajauksesta säilyisi, komission olisi arvioitava kyseisen menetelmän laajentamista voimalaiteneutraalilla tavalla ja annettava ehdotus, joka hyväksytään tavallista lainsäätämisjärjestystä noudattaen, jotta tällaisen kehyksen rajaus ja kynnysarvot kuvastaisivat tietoista poliittista valintaa eivätkä teknistä kalibrointia.

Or. en

Tarkistus 68
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 14 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(14 a) Ulkopuolelta ladattavilla hybridisähköajoneuvoilla, jäljempänä 'OVC-HEV-ajoneuvot', voi olla merkitystä siirryttäessä päästöttömään liikkumiseen, ja ne voivat olla hyödyllisiä tietyissä käyttötapauksissa sekä muilla maailmanlaajuisilla markkinoilla. OVC-HEV-ajoneuvot auttavat vähentämään tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä, sillä niissä yhdistyy polttomoottoriteknologia ja sähköllä ajamisen mahdollisuus, ja samalla ne tarjoavat kuluttajille käytännöllisen ja joustavan vaihtoehdon, joka tutustuttaa heidät sähköiseen liikkumiseen. Asetuksessa (EU) 2024/1257 määriteltyjen OVC-HEV-ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt lasketaan

käyttötekijän avulla, joka vuonna 2025 lisäsi tyyppihyväksyntätestien ajokilometriparametreja ja jota on määrä tiukentaa edelleen vuonna 2027. Tällainen tiukentaminen nostaisi tyyppihyväksynnän hiilidioksidiarvoja merkittävästi, mikä vähentäisi OVC-HEV-ajoneuvojen vaikutusta siihen, miten valmistajat noudattavat hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita. Jotta varmistettaisiin sääntelyn vakaus ja säilytettäisiin OVC-HEV-ajoneuvojen osuus päästövähennyksistä, nykyinen käyttötekijä olisi säilytettävä muuttamalla asetusta (EU) 2024/1257.

Or. en

Perustelu

In order to determine the range in electric mode of hybrid vehicles with external recharging systems (plug in hybrid vehicles) Utility Factors (UF) apply. According to Regulation (EU) 2023/443 a new UF should apply as from 1st January 2027. Given the ongoing progress of the plug-in hybrid technology and its value to the European supply chain, related jobs and technological knowledge we believe that a further tightening of the UF would prematurely end investments into a technology which has so much more potential for Europe. In order to promote this technology and allow industry to continue to invest in it, it is proposed to freeze the current UF.

Tarkistus 69
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Daniel Attard, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(16) Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, jolloin niihin sovelletaan nopeudenrajoittimen asentamista koskevaa vaatimusta, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla,	(16) Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, jolloin niihin sovelletaan nopeudenrajoittimen asentamista koskevaa vaatimusta***, koska ajoneuvon suurempi paino ja suurempi törmäysvoima ovat yhteydessä toisiinsa,*** vaikka niiden hyötykuorma ja

jotka eivät kuulu asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamisalaan. Tämä vaatimus aiheuttaa ***tarpeettomia kustannuksia*** ajoneuvojen valmistajille ja tällaisia ajoneuvoja ostaville yrityksille ja hidastaa päästöttömien kevyiden hyötyajoneuvojen ***määrän kasvua***. ***Sen vuoksi*** on aiheellista vapauttaa nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta vaatimuksesta N2-luokan ***päästöttömät ajoneuvot,*** joiden suurin teknisesti sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia.

käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamisalaan. ***Ajoneuvon massa on liikenneturvallisuusnäkökohtien kannalta merkityksellinen parametri.*** Tämä vaatimus aiheuttaa ***lisäkustannuksia*** ajoneuvojen valmistajille ja tällaisia ajoneuvoja ostaville yrityksille ja hidastaa päästöttömien kevyiden hyötyajoneuvojen ***käyttöönottoa***. ***Jotta voidaan tukea siirtymistä päästöttömään liikkumiseen ja edistää eurooppalaisten yritysten, erityisesti pk-yritysten, kilpailukykyä,*** on aiheellista vapauttaa nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta vaatimuksesta ***sellaiset*** N2-luokan ***täyssähköajoneuvot,*** joiden suurin teknisesti sallittu massa ***kuormitettuna*** on 3,5–4,25 tonnia***, edellyttäen, että käyttöön otetaan asianmukaiset toimenpiteet liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Tätä poikkeusta voitaisiin tarkastella säännöllisesti uudelleen sen varmistamiseksi, että se pysyy oikeasuhteisena, turvallisena ja yhteensopivana turvallisuus- ja sisämarkkinatavoitteiden kanssa.***

Or. en

Tarkistus 70
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(16) Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, jolloin niihin sovelletaan nopeudenrajoittimen asentamista koskevaa vaatimusta, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla	(16) Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, jolloin niihin sovelletaan nopeudenrajoittimen asentamista koskevaa vaatimusta, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla

varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamisalaan. Tämä vaatimus aiheuttaa tarpeettomia kustannuksia ajoneuvojen valmistajille ja tällaisia ajoneuvoja ostaville yrityksille ja hidastaa päästöttömien kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua. Sen vuoksi on aiheellista vapauttaa nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta vaatimuksesta N2-luokan päästöttömät ajoneuvot, joiden suurin teknisesti sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia.

varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamisalaan. Tämä vaatimus aiheuttaa tarpeettomia kustannuksia ajoneuvojen valmistajille ja tällaisia ajoneuvoja ostaville yrityksille ja hidastaa päästöttömien kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua. Sen vuoksi on aiheellista vapauttaa nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta vaatimuksesta N2-luokan päästöttömät ajoneuvot, joiden suurin teknisesti sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia. ***Koska tästä vapautuksesta ei kuitenkaan ole tehty erillistä vaikutustenarviointia ja akkujen energiatiheyden odotetaan paranevan ajan mittaan, vapautuksen jatkamisen perusteltavuutta olisi arvioitava asetuksen (EU) 2019/2144 arvioinnin yhteydessä. Komission olisi sen vuoksi arvioitava vapautuksen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja tekniikan kehitykseen ja tarvittaessa tarkasteltava, onko suurinta teknisesti sallittua massaa kuormitettuna koskeva kynnysarvo edelleen tarpeen.***

Or. en

Tarkistus 71
Volker Schnurrbusch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(16) ***Akkusähkökäyttöiset*** kevyet hyötyajoneuvot voivat ***akun*** painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, jolloin niihin sovelletaan nopeudenrajoittimen asentamista koskevaa vaatimusta***, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamisalaan. Tämä***	(16) Kevyet hyötyajoneuvot voivat ***nykyaikaisten turvajärjestelmien ja kevyiden hyötyajoneuvojen muiden pakollisten varusteiden*** painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, jolloin niihin sovelletaan nopeudenrajoittimen asentamista koskevaa vaatimusta. Sen vuoksi on aiheellista vapauttaa nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta vaatimuksesta N2-luokan

vaatimus aiheuttaa tarpeettomia kustannuksia ajoneuvojen valmistajille ja tällaisia ajoneuvoja ostaville yrityksille ja hidastaa päästöttömien kevyiden hyötyajoneuvojen ***määrän kasvua***. Sen vuoksi on aiheellista vapauttaa nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta vaatimuksesta N2-luokan ***päästöttömät ajoneuvot,*** joiden suurin teknisesti sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia.

kevyet hyötyajoneuvot, joiden suurin teknisesti sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia.

Or. en

Tarkistus 72
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(16) ***Akkusähkökäyttöiset kevyet hyötyajoneuvot voivat akun painon vuoksi painaa yli 3,5 tonnia, jolloin niihin sovelletaan nopeudenrajoittimen asentamista koskevaa vaatimusta, vaikka niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin polttomoottorilla varustetuilla kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamisalaan. Tämä vaatimus aiheuttaa tarpeettomia kustannuksia ajoneuvojen valmistajille ja tällaisia ajoneuvoja ostaville yrityksille ja hidastaa päästöttömien kevyiden hyötyajoneuvojen määrän kasvua.*** Sen vuoksi on aiheellista vapauttaa nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta vaatimuksesta N2-luokan ***päästöttömät*** ajoneuvot, joiden suurin teknisesti sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia.	(16) N2-luokan ajoneuvot, joiden suurin teknisesti sallittu massa on 3,5–4,25 tonnia, ***kuuluvat kyseiseen luokkaan pakollisten varusteiden painon vuoksi eivätkä suuremman riskiprofiilin vuoksi, ja niiden hyötykuorma ja käyttötarkoitukset ovat samat kuin kevyemmillä kevyillä hyötyajoneuvoilla, jotka eivät kuulu asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamisalaan.*** Sen vuoksi on aiheellista vapauttaa nopeudenrajoittimen asentamista koskevasta vaatimuksesta ***tällaiset*** ajoneuvot ***niiden käyttövoimasta riippumatta***. ***Kun koko massa-aluetta kohdellaan johdonmukaisesti, liikenteenharjoittajat voivat myös hyödyntää nykyaikaisten pakettiautojen koko hyötykuorman, mikä vähentää tietyn tavaramäärän kuljettamiseen tarvittavien matkojen määrää ja pienentää siten päästöjä tonnikilometriä kohden.***

Or. en

Tarkistus 73
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 16 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(16 a) On tärkeää antaa jäsenvaltioille, kansallisille viranomaisille ja talouden toimijoille riittävästi aikaa valmistautua asetuksella (EU) 2024/1257 käyttöön otettavien uusien sääntöjen ja sen nojalla hyväksyttyjen täytäntöönpanosäädösten ja delegoitujen säädösten soveltamiseen. Koska raskaiden hyötyajoneuvojen ja perävaunujen päästöttömien tekniikoiden kehittämiseen ja käyttöönottoon liittyy erityisiä teknisiä haasteita, kyseisille ajoneuvoluokille on aiheellista antaa pidempi valmistautumisaika. Sen vuoksi on aiheellista lykätä edelleen asetuksen (EU) 2024/1257 säännösten soveltamista uusiin M2-, M3-, N2- tai N3-luokan ajoneuvoihin ja O3- tai O4-luokan perävaunuihin, jotta varmistetaan, että asianomaisella teollisuudella on riittävästi aikaa uusien vaatimusten täytäntöönpanoon. On syytä palauttaa mieleen, että raskaiden hyötyajoneuvojen ja perävaunujen osalta soveltamispäivää voidaan lykätä, koska siirtyminen päästöttömiin ajoneuvoihin kestää raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa pidempään. Vastaavien täytäntöönpanosäädösten hyväksymispäiviä olisi muutettava vastaavasti.

Or. en

Tarkistus 74
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 16 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(16 a) Ajoneuvoihin ilman valvontaa jätetyt lapset voivat altistua vakaville ja nopeasti kehittyville riskeille, kuten lämpöhalvaukselle, hypotermialle tai muille hengenvaarallisille tilanteille. Useat jäsenvaltiot ovat jo toteuttaneet toimia tämän riskin torjumiseksi muun muassa asettamalla kansallisia velvoitteita, jotka koskevat lapsesta muistuttavia laitteita tai lapsen ajoneuvoon jättämisen estäviä laitteita. Vaikka tällaisilla toimenpiteillä on oikeutettu ja tärkeä turvallisuustavoite, toisistaan poikkeavat kansalliset vaatimukset voivat aiheuttaa sisämarkkinoiden pirstoutumista ja johtaa siihen, että suojelun taso on erilainen eri puolilla unionia. Koska lapsen läsnäolon havaitsemistekniikoita on saatavilla ja ne integroidaan asteittain ajoneuvojen turvallisuusarviointikäytäntöihin, on aiheellista vahvistaa yhdenmukaistettu unionin vaatimus, jonka mukaan M1- ja N1-luokan ajoneuvot on varustettava järjestelmillä, jotka pystyvät havaitsemaan ajoneuvoon ilman valvontaa jätetyn lapsen läsnäolon tai päättelemään sen luotettavasti ja antamaan varoituksia hyvissä ajoin.

Or. en

Tarkistus 75
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 16 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(16 a) Pinnan tasossa olevat ja sisäänvedettävät ovenkahvajärjestelmät, erityisesti sähköiseen toimintaan perustuvat järjestelmät, voivat aiheuttaa riskejä virran puutteen, törmäyksen tai jäätymisen yhteydessä sekä hätätilanteissa, kuten ajoneuvopalossa ja veteen uppoamisessa. On tarpeen, että M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajat varmistavat, että tällaisia kahvoja voidaan käyttää näissä tilanteissa, ja mahdollistavat pelastuspalvelujen nopean toiminnan vahvistamalla yhteisen ja helposti sovellettavan turvallisuusstandardin.

Or. en

Tarkistus 76
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 16 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(16 a) Koska jotkin reagenssit voivat jäätyä matalissa lämpötiloissa, valmistajat olisi velvoitettava suunnittelemaan ja rakentamaan reagenssin ruiskutusjärjestelmät siten, että ne kestävät pitkäaikaista käyttöä myös kylmissä olosuhteissa, joissa reagenssi voi altistua toistuville jäätymis- ja sulamisjaksoille. Tähän sisältyy toimenpiteitä, joilla varmistetaan reagenssisäiliöiden ja -putkien lämmitys.

Or. en

Tarkistus 77
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 16 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(16 b) EU:ssa vuosina 2021–2023 rekisteröityjen ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ajoneuvossa tapahtuvasta polttoaineen ja energian kulutuksen seurannasta (OBFCM) saadut todellisia ajo-olosuhteita koskevat tiedot osoittavat, että näiden ajoneuvojen todelliset ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt olivat kyseisellä jaksolla keskimäärin 3,5 kertaa suuremmat kuin tyyppihyväksyntäarvot. Tämä on merkittävästi enemmän kuin tavanomaisilla ajoneuvoilla, ja se selittyy tyyppihyväksynnässä käytetyn käyttökertoimen ja ajoneuvojen todellisten lataus- ja ajotapojen välisellä epäsuhdalla, mikä lisää päästöjä ja kasvattaa kuluttajien polttoainelaskuja. Näiden tietojen analyysi vahvistaa myös, että näiden ajoneuvojen todellisia ajonaikaisia päästöjä koskeva päästökuilu kasvaa. Kuluttajansuojan vahvistamiseksi ja sen varmistamiseksi, että näitä ajoneuvoja ei kohdella epäoikeudenmukaisesti muihin tekniikoihin verrattuna, on tarpeen päivittää vuosittain OBFCM-seurannasta saatujen tietojen perusteella käyttökerroin, jota käytetään ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen arvioimiseen tyyppihyväksynnässä.

Or. en

Tarkistus 78
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 16 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(16 b) Toimintasäteen pidennintekniikat tarjoavat lisämahdollisuuksia raskaiden hyötyajoneuvojen vähähiilistämiseen, mutta niitä ei nykyisin oteta riittävästi huomioon Euro 6 -lainsäädännön nojalla hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä. Nykyinen kehys ei etenkään mahdollista sellaisten kevyiden ajoneuvojen moottorien tyyppihyväksyntää, joita on tarkoitus käyttää toimintasäteen pidentiminä raskaissa hyötyajoneuvoissa. Jotta voidaan vähentää valmistajille aiheutuvaa sääntelytaakkaa ja kustannuksia, on aiheellista hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joilla mahdollistetaan tällaisten moottorien käyttö ja tyyppihyväksyntä raskaissa hyötyajoneuvoissa.

Or. en

Tarkistus 79
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät*** RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) ***koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen***	(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Vaikka*** RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) ***koskevissa säännöksissä määritellään testausta varten sallitut lämpötilaikkunat välillä*** -7–38 °C***, kyseiset ikkunat eivät ole pakollisia testausolosuhteita, eikä RDE-testiä näin ollen vaadita suoritettavaksi -7 °C:ssa, joten vaatimustenmukaisuus kyseisessä***

matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa***)***. Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V ***vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista poistaa kyseinen matalan lämpötilan laboratoriotestiä koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.***

lämpötilassa jää pikemminkin teoreettiseksi kuin osoitetuksi. Matalan lämpötilan laboratoriotestissä ajoneuvot sitä vastoin testataan standardoiduissa, valvotuissa olosuhteissa -7 °C:ssa kaupunkiajosykliä käyttäen, minkä ansiosta kylmäkäynnistyspäästöt voidaan mitata toistettavasti ja vertailukelpoisesti. Kylmäkäynnistyspäästöt muodostavat kriittisen vaiheen, jonka aikana erityisesti bensiinikäyttöisten ajoneuvojen hiilimonoksidin (CO) ja hiilivetyjen (HC) päästöt kohoavat merkittävästi, koska jälkikäsittelyjärjestelmä toimii tehottomasti ennen lämpenemistä, ja niiden osuus kaupunkialueiden kokonaispäästöistä on suuri. Koska kyseisiä päästöjä ei voida johdonmukaisesti mitata RDE-testillä, johon vaikuttaa todellisissa ajo-olosuhteissa esiintyvä ajotavan ja liikenneolosuhteiden vaihtelu, nämä kaksi testiä täydentävät toisiaan ja palvelevat eri tarkoituksia, eikä niiden rinnakkainen olemassaolo merkitse päällekkäisyyttä. Lisäksi vaikka matalan lämpötilan testiä koskeva velvoite siirrettiin asetuksesta (EY) N:o 715/2007[16 a] asetukseen (EU) 2024/1257, vastaavat CO- ja HC-päästöraja-arvot jätettiin epähuomiossa pois viimeksi mainitusta. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää matalan lämpötilan laboratoriotestiä koskeva velvoite asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V ja ***ottaa uudelleen käyttöön CO- ja HC-päästöraja-arvot, jotka ovat vähintään yhtä tiukat kuin asetuksen (EY) N:o 715/2007nojalla sovellettavat, jotta voidaan ottaa huomioon lainsäätäjien alkuperäinen tarkoitus ja säilyttää ympäristön ja kansanterveyden suojelun korkea taso.***

[16 a] 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. 1–16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/2020-09-01)

Or. en

Tarkistus 80
Antonín Staněk, Ondřej Knotek, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Jana Nagyová, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Klara Dostalova

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa).*** Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***poistaa kyseinen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.***	(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***ilmoittaa kyseisen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskevanvaatimuksen noudattamisesta tyyppihyväksynnän yhteydessä tapauksen mukaan.***

Or. en

Perustelu

Euro 7 -normissa säilytetään suurelta osin Euro 6 -kehys, mukaan lukien päästöraja-arvot ja WLTP-/RDE-testaus. Vaikka matalan lämpötilan (-7 °C) tyyppi 6 -testi on edelleen luettelossa, sen menettely ja raja-arvot on kuitenkin jätetty pois, jolloin on syntynyt testausvelvoite, jolle ei ole määritelty standardeja. Tarkistuksella poistetaan pakollinen tyyppi 6 -testi tyyppihyväksynnästä mutta säilytetään Euro 6 -normin matalan lämpötilan raja-arvot, ja vaatimusten noudattaminen osoitetaan valmistajan vaatimustenmukaisuusvakuutuksella.

Tarkistus 81
Kateřina Konečná

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa).*** Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***poistaa kyseinen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.***	(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***ilmoittaa kyseisen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskevan vaatimuksen noudattamisesta tyyppihyväksynnän yhteydessä tapauksen mukaan.***

Or. en

Tarkistus 82
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa).*** Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***poistaa kyseinen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.***	(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***ilmoittaa kyseisen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskevanvaatimuksen noudattamisesta tyyppihyväksynnän yhteydessä tapauksen mukaan.***

Or. en

Perustelu

Jotta ympäristönsuojelun korkea taso voidaan säilyttää ja samalla välttää tarpeeton fyysinen testaus, oikeudellinen velvoite noudattaa matalan lämpötilan päästöraja-arvoja olisi säilytettävä ottamalla uudelleen käyttöön matalan lämpötilan Euro 6 -päästöraja-arvot.

Tarkistus 83
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa).*** Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***poistaa kyseinen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.***	(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***ilmoittaa kyseisen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskevan vaatimuksen noudattamisesta tyyppihyväksynnän yhteydessä tapauksen mukaan.***

Or. en

Perustelu

Asetuksella (EU) 2024/1257 (Euro 7) oli tarkoitus säilyttää kevyiden ajoneuvojen päästöjä koskeva Euro 6 -kehys. Vaikka matalan lämpötilan tyyppi 6 -testi on edelleen muodollisesti ”vaadittu”, siihen liittyvää menettelyä ja raja-arvoja ei kuitenkaan ole siirretty, mikä aiheuttaa oikeusvarmuuden puutetta. Autoteollisuutta koskevalla koontipaketilla poistetaan pakollinen tyyppi 6 -hyväksyntätesti. Tällä tarkistuksella varmistetaan, että matalan lämpötilan Euro 6 -raja-arvojen noudattamista voidaan jatkossakin valvoa valmistajan vaatimustenmukaisuusvakuutuksen ja markkinavalvonnan avulla.

Tarkistus 84
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec, Benoit Cassart

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa).*** Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***poistaa kyseinen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.***	(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***ilmoittaa kyseisen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskevan vaatimuksen noudattamisesta tyyppihyväksynnän yhteydessä tapauksen mukaan.***

Or. en

Perustelu

Asetuksen (EU) 2024/1257 (Euro 7) tarkoituksena oli säilyttää Euro 6 -kehys pitkälti ennallaan. Vaikka matalan lämpötilan testi mainitaan edelleen vaadittavana testinä, vastaavaa menettelyä ja päästöraja-arvoja ei kuitenkaan siirretty asetukseen, mikä synnyttää oikeudellisen aukon. Autoteollisuutta koskevassa koontipakettiehdotuksessa poistetaan pakollinen testi, mikä voisi heikentää päästöjen rajoittamista matalissa lämpötiloissa Euro 6:een verrattuna. Tarkistuksella suljetaan tämä aukko siten, että Euro 6:n matalan lämpötilan raja-arvoja noudatetaan jatkossakin valmistajien vaatimustenmukaisuusvakuutusten ja markkinavalvonnan avulla.

Tarkistus 85
Jana Nagyová

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa).*** Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***poistaa kyseinen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.***	(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista ***ilmoittaa kyseisen*** matalan lämpötilan laboratoriotestiä ***koskevan vaatimuksen noudattamisesta tyyppihyväksynnän yhteydessä tapauksen mukaan.***

Or. en

Perustelu

Regulation (EU) 2024/1257 (Euro 7) was adopted with the clear legislative intent to largely carry over the Euro 6 framework for light-duty vehicle exhaust emissions, except where explicitly modified or where new requirements were introduced. This continuity is reflected in the retention of Euro 6 limit values in Annex I and of the WLTP and RDE test procedures in Annex III. Under Euro 6, low-temperature exhaust emissions are addressed through a dedicated laboratory test at –7 °C (Type 6), including specific emission limit values defined in UN Regulation No. 83. In the current Euro 7 legal text, however, the low-temperature test is only listed as “required” in Annex V, while the corresponding test procedure and legally binding emission limit values are not transposed. This creates a regulatory gap: a formal testing obligation exists without defined limit values, undermining legal certainty and disrupting alignment with both Euro 6 and the relevant UN framework. The European Commission’s Automotive Omnibus proposal deletes the mandatory Type 6 test at type-approval. While this contributes to simplification and cost reduction, it would, in the absence of explicit legal reference values, structurally weaken the Euro 7 framework

compared to Euro 6 with regard to low-temperature emission control. This situation appears to result from an unintended omission rather than a deliberate policy choice to relax environmental protection. The proposed amendment therefore clarifies that the dedicated low-temperature laboratory test is no longer required at type-approval, while maintaining the underlying legal obligation to comply with low-temperature emission limits as carried over from Euro 6.

Tarkistus 86
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa). Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista poistaa kyseinen matalan lämpötilan laboratoriotestiä koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.	(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa). ***Joillakin unionin alueilla saatu kokemus on kuitenkin osoittanut, että äärimmäiset ilmasto-olosuhteet voivat vaikuttaa päästöjenrajoitusjärjestelmien toimintaan todellisessa käytössä.*** Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista poistaa kyseinen matalan lämpötilan laboratoriotestiä koskeva vaatimus ***ja varmistaa samalla, että päästöjenrajoitusjärjestelmät pysyvät tehokkaina ja luotettavina kaikissa merkityksellisissä käyttöolosuhteissa kaikkialla unionissa, vaarantamatta***,

koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta

Or. en

Tarkistus 87
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa). Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista poistaa kyseinen matalan lämpötilan laboratoriotestiä koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.	(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. Koska päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa). ***Joillakin unionin alueilla saatu kokemus on kuitenkin osoittanut, että äärimmäiset ilmasto-olosuhteet voivat vaikuttaa päästöjenrajoitusjärjestelmien toimintaan todellisessa käytössä.*** Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä V vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on sen vuoksi aiheellista poistaa kyseinen matalan lämpötilan laboratoriotestiä koskeva vaatimus ***ja varmistaa samalla, että päästöjenrajoitusjärjestelmät pysyvät tehokkaina ja luotettavina kaikissa merkityksellisissä käyttöolosuhteissa kaikkialla unionissa, vaarantamatta***, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-

päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta

Or. en

Tarkistus 88
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Koska*** päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) ***riittää,*** että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa). Asetuksen (EU) 2024/1257 ***liitteessä*** V ***vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi on*** sen vuoksi ***aiheellista poistaa kyseinen*** matalan lämpötilan ***laboratoriotestiä koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.***	(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteeseen I ei kuitenkaan sisältynyt tätä testiä koskevia erityisiä päästöraja-arvoja. Vaikka*** päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) ***voitaisiin teoriassa katsoa riittävän***, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa). ***Käytännössä*** matalan lämpötilan ***olosuhteita ei kuitenkaan usein esiinny unionissa, eikä niitä sen vuoksi testattaisi RDE-testillä. Tämä uhkaisi heikentää kuluttajien, ympäristön ja terveyden suojatoimia, kuten myös useat sidosryhmät toivat esiin kohdennetussa sidosryhmäkuulemisessa. Sen vuoksi on lainsäätäjien tahdon kunnioittamiseksi tarpeen säilyttää moottoreille matalissa lämpötiloissa tehtävät laboratoriotestit ja lisätä erilliset päästöraja-arvot.***

Or. en

Tarkistus 89
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Koska*** päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa). Asetuksen (EU) 2024/1257 ***liitteessä*** V ***vahvistettuihin erityisvaatimuksiin liittyvien valmistajille aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi*** on sen vuoksi ***aiheellista poistaa kyseinen*** matalan lämpötilan ***laboratoriotestiä koskeva vaatimus, koska sen poistaminen ei vaaranna RDE-päästöjä koskevalla testillä varmistettujen ympäristönormien mukaisuutta.***	(17) M1- ja N1-luokan ajoneuvojen valmistajien on tehtävä moottoreille matalan lämpötilan laboratoriotestit asetuksen (EU) 2024/1257 liitteen V mukaisesti. ***Tätä testiä koskevat erityiset päästöraja-arvot jätettiin kuitenkin harkitsemattomasti pois asetuksen (EU) 2024/1257 liitteestä I. Vaikka*** päästöjä koskevan matalan lämpötilan laboratoriotestin lämpötilaolosuhteet sisältyvät RDE-päästöjä (todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä) koskevaan testivaatimukseen ”Kaasumaiset epäpuhtaudet ja hiukkasmäärä (PN) tiellä tehtävissä testeissä”, päästöjen vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen matalassa lämpötilassa (-7 °C) ***voisi teoriassa*** riittää, että täytetään RDE-päästöjä koskevat vaatimukset (-7–38 °C:ssa). ***Käytännössä*** matalan lämpötilan ***olosuhteita ei kuitenkaan usein esiinny, eikä niitä sen vuoksi testata RDE-testillä, mikä vaarantaa terveyden, kuluttajien ja*** ympäristön ***suojatoimet, kuten kohdennetussa sidosryhmäkuulemisessa todettiin. Lainsäätäjien tarkoituksen kunnioittamiseksi on sen vuoksi tarpeen säilyttää moottorien laboratoriotestit matalan lämpötilan olosuhteissa ja lisätä vastaava päästöraja-arvojen taulukko.***

Or. en

Tarkistus 90
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(17 a) Jotta voidaan varmistaa oikeusvarmuus ja päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokas toiminta sekä niiden suorituskyvyn seuranta OBM-järjestelmien avulla, on tarpeen selkeyttää sääntelykehystä, jota sovelletaan reagensseja käyttäviin järjestelmiin, kuten selektiiviseen katalyyttiseen pelkistykseen (SCR), erityisesti äärimmäisissä ilmasto-olosuhteissa. Jos tällaiset olosuhteet voivat haitata kyseisten järjestelmien toimintaa, olisi sallittava oikeasuhteiset ja teknologianeutraalit ratkaisut, mukaan lukien järjestelmän mukautukset tai vaihtoehtoisten reagenssien käyttö, edellyttäen, että vastaava päästötehokkuus varmistetaan. Tämä on olennaisen tärkeää, jotta voidaan estää epäpuhtauspäästöjen, erityisesti typen oksidien (NOx), kasvu todellisessa käytössä ja varmistaa päästöraja-arvojen noudattaminen kaikilla unionin alueilla. Tällaisen selkeyttämisen olisi myös osaltaan vähennettävä hallinnollista rasitetta ja autettava välttämään tarpeettomia uudelleensertifiointikustannuksia sekä samalla varmistettava päästöjenrajoitusjärjestelmien jatkuva toiminta ajoneuvon koko käyttöiän ajan, myös jo käytössä olevissa ajoneuvoissa, joissa oikeasuhteiset mukautukset voivat olla tarpeen. Koska liikkuviin työkoneisiin sovelletaan samankaltaista tekniikkaa ja samankaltaisia sääntelyvaatimuksia, olisi varmistettava johdonmukaisuus asetuksen (EU) 2016/1628 kanssa, jotta päästöjä voidaan vähentää tehokkaasti kaikkialla unionissa.

Or. en

Perustelu

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx). Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Tarkistus 91
Merja Kyllönen, Andreas Schwab, Jan-Christoph Oetjen, Sebastian Tynkkynen, Eero Heinäluoma, Pekka Toveri

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(17 a) Jotta voidaan varmistaa oikeusvarmuus ja päästöjenrajoitusjärjestelmien tehokas toiminta sekä niiden suorituskyvyn seuranta OBM-järjestelmien avulla, on tarpeen selkeyttää sääntelykehystä, jota sovelletaan reagensseja käyttäviin järjestelmiin, kuten selektiiviseen katalyyttiseen pelkistykseen (SCR), erityisesti äärimmäisissä ilmasto-olosuhteissa. Jos tällaiset olosuhteet voivat haitata kyseisten järjestelmien toimintaa, olisi sallittava oikeasuhteiset ja teknologianeutraalit ratkaisut, mukaan lukien järjestelmän mukautukset tai vaihtoehtoisten reagenssien käyttö, edellyttäen, että vastaava päästötehokkuus varmistetaan. Tämä on olennaisen tärkeää, jotta voidaan estää epäpuhtauspäästöjen, erityisesti typen

oksidien (NOx), kasvu todellisessa käytössä ja varmistaa päästöraja-arvojen noudattaminen kaikilla unionin alueilla. Tällaisen selkeyttämisen olisi myös osaltaan vähennettävä hallinnollista rasitetta ja autettava välttämään tarpeettomia uudelleensertifiointikustannuksia sekä samalla varmistettava päästöjenrajoitusjärjestelmien jatkuva toiminta ajoneuvon koko käyttöiän ajan, myös jo käytössä olevissa ajoneuvoissa, joissa oikeasuhteiset mukautukset voivat olla tarpeen. Koska liikkuviin työkoneisiin sovelletaan samankaltaista tekniikkaa ja samankaltaisia sääntelyvaatimuksia, olisi varmistettava johdonmukaisuus asetuksen (EU) 2016/1628 kanssa, jotta päästöjä voidaan vähentää tehokkaasti kaikkialla unionissa.

Or. en

Perustelu

Operational experience in several regions of the Union indicates that emission control systems relying on reagents, in particular Selective Catalytic Reduction systems using AdBlue, may encounter reliability and performance challenges under extreme low-temperature conditions. This may reduce the effectiveness of emission control in real-world operation and contribute to increased emissions of pollutants, notably nitrogen oxides (NOx).Such technical limitations may also result in significant economic and environmental costs, including increased repair and maintenance costs, premature replacement of components and delays in fleet renewal, thereby hindering the uptake of newer, more fuel-efficient and lower-emission vehicles. It is therefore appropriate to clarify that proportionate and technology-neutral adaptations of such systems, including alternative technical solutions and, where appropriate, alternative approved reagents under specific operating conditions, should be capable of being approved, provided that equivalent emission performance is ensured. This should improve the reliability and effectiveness of emission control systems throughout the Union while reducing unnecessary administrative and economic burdens and supporting the Union's environmental and climate objectives.

Tarkistus 92
Valérie Devaux, Nikola Minchev, Benoit Cassart, Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(17 a) Asetuksen (EU) 2024/1257 liitteessä I vahvistetaan jarrujen hiukkaspäästöjen raja-arvot tavanomaisessa ajosyklissä 1 päivästä tammikuuta 2035 alkaen kaikkien voimalaiteteknologioiden osalta ajoneuvoluokan mukaan eriteltynä. Kyseisiä raja-arvoja sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2035 alkaen yhdenmukaisesti kaikkiin voimalaiteteknologioihin, kun taas sitä aikaisempina ajankohtina sovelletaan eriytettyjä raja-arvoja kyseessä olevan voimalaiteteknologian mukaan. Tämä toimintamalli perustui olettamukseen, että 1 päivästä tammikuuta 2035 alkaen kaikki uudet rekisteröitävät ajoneuvot olisivat täyssähköajoneuvoja ja tuottaisivat sen vuoksi vähemmän jarrujen hiukkaspäästöjä, koska hyötyjarrutusjärjestelmiä käytettäisiin aiempaa enemmän. Kun otetaan huomioon, että hybridiajoneuvoja ja polttomoottoriajoneuvoja voidaan mahdollisesti saattaa markkinoille vielä kyseisen ajankohdan jälkeen, on aiheellista säilyttää voimalaiteteknologian mukaan eriytetyt jarrujen hiukkaspäästöjen raja-arvot myös 1 päivän tammikuuta 2035 jälkeen.

Or. en

Tarkistus 93
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(17 a) Jos Euro-normien soveltamista lykätään niiden nykyisistä soveltamispäivistä, kuorma-

autonvalmistajien on huomattavasti vaikeampi saavuttaa päästöttömien kuorma-autojen myyntiä koskevat tavoitteensa. Euro-normien soveltaminen nykyisen aikataulun mukaisesti tukee myös Euroopan teollista kilpailukykyä. Niiden soveltamisen lykkääminen uhkaisi altistaa entistä suuremman osan Euroopan sähkökäyttöisten kuorma-autojen markkinoista kansainväliselle kilpailulle. Myös Euroopan energiaturvallisuus heikkenisi ja ilman pilaantuminen lisääntyisi. Kuorma-autojen osuus tieliikenteen öljynkysynnästä on noin 20 prosenttia. Euro-normit ovat keskeinen tukitoimenpide siirryttäessä sähkökäyttöisiin kuorma-autoihin.

Or. en

Tarkistus 94
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 17 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(17 b) EU:n on jatkossakin tuettava siirtymistä täysin sähkökäyttöiseen päästöttömään liikkumiseen kuorma-autoliikenteessä. ICCT on laskenut, että kuorma- ja linja-autoja koskevien Euro 7 -normien soveltamisen lykkääminen 18 kuukaudella lisäisi typen oksidien päästöjä 230 kilotonnilla vuoteen 2050 mennessä. Tämän seurauksena menetettäisiin 18 000 elinvuotta eli ennenaikaisia lisäkuolemia olisi 1 240. Euro 7:ssä otetaan käyttöön myös kipeästi kaivatut uusia renkaita koskevat normit, joilla heikkolaatuiset ja nopeasti kuluvat renkaat poistetaan uusmyynnistä, mikä puolestaan vähentää ilmaan, maaperään ja vesistöihin vaikuttavia mikrohiukkaspäästöjä. Euro-normien

lykkääminen aiheuttaisi myös epävarmuutta ja hidastaisi investointeja puhtaaseen teknologiaan, myös raskaiden hyötyajoneuvojen latausinfrastruktuuriin. Raskaita hyötyajoneuvoja koskevien Euro-normien lykkääminen vahingoittaisi kansalaisten terveyttä ja Euroopan teollista kilpailukykyä, ja sitä olisi vältettävä.

Or. en

Tarkistus 95
François Kalfon, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(18 a) Ladattavat hybridiajoneuvot (PHEV) ovat viime vuosina kasvattaneet merkittävästi markkinaosuuttaan osittain siksi, että niiden viralliset tyyppihyväksynnän mukaiset hiilidioksidipäästöarvot, jotka on määritetty käyttötekijään (utility factor, UF) perustuvalla menetelmällä, ovat huomattavasti pienemmät kuin niiden todelliset ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt. Käyttötekijä vastaa varausta purkavassa tilassa ajetun matkan arvioitua osuutta, ja se johdetaan tyyppihyväksynnän yhteydessä UF-käyrästä, joka riippuu ajoneuvon sähkökäyttöisestä toimintasäteestä varausta purkavassa toimintatilassa. Mitä suurempi toimintasäde, sitä suurempi käyttötekijä ja sitä pienempi virallinen hiilidioksidipäästöarvo. Unionissa rekisteröidyistä ladattavista hybridiajoneuvoista kerätyt ajoneuvon sisäisen polttoaineen- ja energiankulutuksen seurantatiedot (OBFCM-tiedot) vahvistavat, että

ladattavia hybridiajoneuvoja ladataan ja käytetään sähköllä todellisissa ajo-olosuhteissa huomattavasti harvemmin kuin UF-käyrässä oletetaan, minkä vuoksi tyyppihyväksynnän mukaisten ja todellisten ajonaikaisten hiilidioksidipäästöjen välinen ero on suuri ja jatkuva. Valmistajien hiilidioksiditavoitteiden yhteydessä tämä ero antaa ladattaville hybridiajoneuvoille perusteettoman edun vaatimusten noudattamisessa sekä polttomoottoriajoneuvoihin että akkusähköajoneuvoihin verrattuna. Vaikka komissio on jo tehnyt alkuperäiseen UF-käyrään kaksi peräkkäistä korjausta, ajoneuvoteknologian ja käyttötapojen kehittyessä säilyy rakenteellinen riski siitä, että UF-käyrä ja todellinen latauskäyttäytyminen eriytyvät uudelleen. Jotta voidaan varmistaa, että UF-käyrä vastaa jatkossakin todellista ajotapaa ja että ladattavat hybridiajoneuvot eivät hyödy järjestelmällisestä edusta vaatimusten noudattamisessa, komissiolle olisi siirrettävä valta vahvistaa OBFCM-tietojen perusteella menetelmä, jolla tyyppihyväksynnän UF-käyrä päivitetään vuosittain, jotta ladattavien hybridiajoneuvojen tyyppihyväksynnän mukaisten ja todellisten ajonaikaisten hiilidioksidipäästöjen välinen ero pysyy verrattavissa polttomoottoriajoneuvoilla havaittuun eroon.

Or. en

Tarkistus 96
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni, Svenja Hahn, Andreas Glück

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(18 a) Koska YK:n Euroopan talouskomissiossa kehitetään parhaillaan raskaiden hyötyajoneuvojen jarrupäästöjen yhdenmukaistettuja testausmenettelyjä, on aiheellista mukauttaa näiden ajoneuvojen jarrujen hiukkaspäästöjä koskevien säännösten aikataulua ja rakennetta. Raskaiden hyötyajoneuvojen jarrujen hiukkaspäästöjen raja-arvot olisi otettava käyttöön, kun asiaankuuluvat testausmenettelyt on viimeistelty ja todennettu ja kun on kerätty riittävästi tietoja, joiden perusteella voidaan vahvistaa 1 päivästä tammikuuta 2035 sovellettavat sääntelyraja-arvot. Kun otetaan huomioon, että sähköistettyjä raskaita hyötyajoneuvoja käytetään yhä enemmän kaupunki- ja esikaupunkialueiden käyttöolosuhteissa ja että markkinoille saatetaan edelleen ajoneuvoja, joissa on muita voimalaiteteknologioita, jarrujen hiukkaspäästöjen raja-arvot olisi vahvistettava voimalaiteteknologian mukaan sen sijaan, että niitä sovellettaisiin yhdenmukaisesti.

Or. en

Tarkistus 97
Zala Tomašič

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(18 a) Raskaita hyötyajoneuvoja koskevien Euro 7 -vaatimusten täytäntöönpanossa olisi otettava huomioon valmistajien teknologinen valmius, vaatimustenmukaisten komponenttien saatavuus ja Euroopan

autoalan yleinen kilpailukyky. Jotta voidaan arvioida, ovatko tarkistetut soveltamispäivät edelleen asianmukaisia, kun otetaan huomioon markkinoiden kehitys ja teknologinen edistyminen, komission olisi tarkasteltava tämän asetuksen täytäntöönpanoa ennen raskaita hyötyajoneuvoja koskevien Euro 7 -vaatimusten soveltamista.

Or. en

Perustelu

Uudelleentarkastelulausekkeella varmistettaisiin, että soveltamisaikataulu vastaa jatkossakin tekniikan kehitystä, teollisuuden valmiutta ja Euroopan autoalan kilpailukykyä.

Tarkistus 98
Daniel Attard

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(18 a) Jos raskaiden hyötyajoneuvojen Euro 7 -täytäntöönpanomääräaikoja pidennetään, pidennyksen olisi pysyttävä rajattuna ja oikeasuhteisena, eikä se saisi vaarantaa Euro 7 -kehyksen ympäristötavoitteita eikä yleistä tehokkuutta.

Or. en

Tarkistus 99
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Asetuksella (EU) 2024/1257 otetaan käyttöön ajoneuvon sisäiset mittausjärjestelmät (OBM-järjestelmät) ja ajoneuvon sisäiseen polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen seurantaan (OBFCM) käytettävät laitteet, joilla pyritään helpottamaan reaaliaikaisia vaatimustenmukaisuuden tarkastuksia, yhdenmukaistamistoimia ja elinkaaren valvontaa sekä vähentämään testauskustannuksia ja virtaviivaistamaan täytäntöönpanon valvontatoimenpiteitä. OBM- ja OBFCM-tietojen tehokasta vastaanottamista, käsittelyä ja tallentamista varten on tarpeen selventää, että komission valta hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä kattaa myös ajoneuvotyyppien vaatimustenmukaisuuden seurannassa tarvittavien menetelmien ja vaatimusten hyväksymisen.	***Poistetaan.***

Or. en

Perustelu

The obligation to collect real-world consumption data linked to the vehicle identification number (personal data within the meaning of Regulation (EU) 2016/679) was introduced to compensate for the inadequacy of laboratory test procedures discredited by the 2015 emissions scandal. With Real Driving Emissions testing under Regulation (EU) 2017/1151 and WLTP now providing validated on-road measurements, that rationale has been entirely superseded. Continuously tracking the routes, fuel consumption and timing of every vehicle owner in the Union, linked to a unique vehicle identification number, to verify compliance with the Union's own type-approval tests constitutes mass surveillance of private property that is neither necessary nor proportionate. Where the Union's test procedures prove inadequate, the appropriate remedy is to improve those procedures and not to access the private property of citizens. The legal basis for this data collection should therefore be deleted in its entirety.

Tarkistus 100
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Asetuksella (EU) 2024/1257 otetaan käyttöön ajoneuvon sisäiset mittausjärjestelmät (OBM-järjestelmät) ja ajoneuvon sisäiseen polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen seurantaan (OBFCM) käytettävät laitteet, joilla pyritään helpottamaan reaaliaikaisia vaatimustenmukaisuuden tarkastuksia, yhdenmukaistamistoimia ja elinkaaren valvontaa sekä vähentämään testauskustannuksia ja virtaviivaistamaan täytäntöönpanon valvontatoimenpiteitä. OBM- ja OBFCM-tietojen tehokasta vastaanottamista, käsittelyä ja tallentamista varten on tarpeen selventää, että komission valta hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä kattaa myös ajoneuvotyyppien vaatimustenmukaisuuden seurannassa tarvittavien menetelmien ja vaatimusten hyväksymisen.	(19) Asetuksella (EU) 2024/1257 otetaan käyttöön ajoneuvon sisäiset mittausjärjestelmät (OBM-järjestelmät) ja ajoneuvon sisäiseen polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen seurantaan (OBFCM) käytettävät laitteet, joilla pyritään helpottamaan reaaliaikaisia vaatimustenmukaisuuden tarkastuksia, yhdenmukaistamistoimia ja elinkaaren valvontaa sekä vähentämään testauskustannuksia ja virtaviivaistamaan täytäntöönpanon valvontatoimenpiteitä. OBM- ja OBFCM-tietojen tehokasta ***ja turvallista*** vastaanottamista, käsittelyä ja tallentamista varten on tarpeen selventää, että komission valta hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä kattaa myös ajoneuvotyyppien vaatimustenmukaisuuden ***ja asetuksen (EU) 2023/2854 (datasäädös)[16 b] noudattamisen*** seurannassa tarvittavien menetelmien ja vaatimusten hyväksymisen.
	[16 b] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/2854, annettu 13 päivänä joulukuuta 2023, datan oikeudenmukaista saatavuutta ja käyttöä koskevista yhdenmukaisista säännöistä ja asetuksen (EU) 2017/2394 ja direktiivin (EU) 2020/1828 muuttamisesta (datasäädös) (EUVL L, 2023/2854, 22.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj).

Or. en

Tarkistus 101
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti	*Tarkistus*
(19) Asetuksella (EU) 2024/1257 otetaan käyttöön ajoneuvon sisäiset mittausjärjestelmät (OBM-järjestelmät) ja ajoneuvon sisäiseen polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen seurantaan (OBFCM) käytettävät laitteet, joilla pyritään helpottamaan ***reaaliaikaisia*** vaatimustenmukaisuuden tarkastuksia, yhdenmukaistamistoimia ja elinkaaren valvontaa sekä vähentämään testauskustannuksia ja virtaviivaistamaan täytäntöönpanon valvontatoimenpiteitä. OBM- ja OBFCM-tietojen tehokasta vastaanottamista, käsittelyä ja tallentamista varten on tarpeen selventää, että komission valta hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä kattaa myös ajoneuvotyyppien vaatimustenmukaisuuden seurannassa tarvittavien menetelmien ja vaatimusten hyväksymisen.	(19) Asetuksella (EU) 2024/1257 otetaan käyttöön ajoneuvon sisäiset mittausjärjestelmät (OBM-järjestelmät) ja ajoneuvon sisäiseen polttoaineen- ja sähköenergiankulutuksen seurantaan (OBFCM) käytettävät laitteet, joilla pyritään helpottamaan vaatimustenmukaisuuden tarkastuksia, yhdenmukaistamistoimia ja elinkaaren valvontaa sekä vähentämään testauskustannuksia ja virtaviivaistamaan täytäntöönpanon valvontatoimenpiteitä. OBM- ja OBFCM-tietojen tehokasta vastaanottamista, käsittelyä ja tallentamista varten on tarpeen selventää, että komission valta hyväksyä täytäntöönpanotoimenpiteitä kattaa myös ajoneuvotyyppien vaatimustenmukaisuuden seurannassa tarvittavien menetelmien ja vaatimusten hyväksymisen.

Or. en

Perustelu

Ajoneuvon sisäinen mittaus (OBM) ei mahdollista vaatimustenmukaisuuden reaaliaikaista todentamista. Sen sijaan seurantatiedot kerätään ja toimitetaan määritellyin väliajoin, jolloin ajoneuvon suorituskykyä valvotaan määräajoin sen sijaan, että vaatimustenmukaisuutta arvioitaisiin jatkuvasti.

Tarkistus 102
Jens Gieseke, Zala Tomašič, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(19 a) Asetuksella (EU) 2024/1257 otetaan käyttöön renkaan kulumista koskevat vaatimukset, joilla pyritään

vähentämään muita kuin pakokaasupäästöjä, jotka ovat merkittävä ympäristöön vapautuvien mikromuovien lähde. C3-luokan renkaiden kulumisraja-arvojen ja testausmenetelmien kehittämiseen liittyy ylimääräistä teknistä monimutkaisuutta, koska rengastyypit ja käyttötarkoitukset ovat moninaisia ja koska C1- ja C2-luokan renkaita varten kehitettyjä menetelmiä ei voida soveltaa sellaisenaan C3-luokan renkaisiin. Jotta voidaan varmistaa, että C3-luokan renkaiden kulumisraja-arvot perustuvat vankkaan tieteelliseen näyttöön ja asianmukaisiin testausmenettelyihin, tarvitaan lisäaikaa testausmenetelmien kehittämiseen, markkinavaikutusten arviointiin ja soveltuvien raja-arvojen vahvistamiseen. C3-luokan renkaisiin sovellettavia aikatauluja olisi sen vuoksi mukautettava vastaavasti.

Or. en

Perustelu

Tämän tarkistuksen tarkoituksena on varmistaa C3-luokan renkaiden realistinen täytäntöönpanoaikataulu pidentämällä asetuksen (EU) 2024/1257 11 artiklan 6 kohdassa sekä 15 artiklan 2 ja 3 kohdassa vahvistettuja määräaikoja kahdella vuodella. C1-luokan renkaita koskeva työ on osoittanut, että testausmenetelmien, suorituskykyraja-arvojen ja vastaavuussäännösten kehittäminen on monimutkaista. Koska vastaava C3-luokan renkaita koskeva työ on jo viivästynyt näiden haasteiden vuoksi, nykyistä aikataulua ei enää pidetä toteuttamiskelpoisena, ja sitä olisi mukautettava vastaavasti.

Tarkistus 103
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(19 a) Uusien päästöttömien ajoneuvojen jatkuva käyttöönotto ei hyödytä ainoastaan ilmastoa vaan myös ilmanlaatua. Näin ollen kaikki muutokset, joita tehdään asetuksessa (EU) 2019/631

uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille vahvistettuihin hiilidioksidipäästönormeihin, vaikuttavat todennäköisesti ilmanlaatuun. Komission olisi arvioitava 31 päivään joulukuuta 2027 mennessä, onko asetuksessa (EU) 2024/1257 vahvistettuja epäpuhtauspäästöjen raja-arvoja tarpeen muuttaa, jotta voidaan säilyttää ympäristön ja terveyden suojelun korkea taso kaikkialla unionissa, kun otetaan huomioon hiilidioksidipäästönormien uusi kehitys.

Or. en

Tarkistus 104
Michael Bloss, Alice Kuhnke, Virginijus Sinkevičius

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 19 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(19 b) Siirtyminen päästöttömään liikkumiseen edellyttää, että loppukäyttäjät voivat käyttää latauspalveluja oikeudenmukaisin, avoimin ja syrjimättömin ehdoin kaikkialla unionissa. Vaikka asetuksen (EU) 2023/1804 5 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjien veloittamien hintojen mahdollinen eriyttäminen on oikeasuhteista ja objektiivisesti perusteltua, tarkemman selvennyksen puuttuminen voi johtaa toisistaan poikkeaviin tulkintoihin ja oikeusvarmuuden puutteeseen, mikä on haitaksi sisämarkkinoille ja kuluttajien luottamukselle. Se johtaa myös aivan liian korkeisiin hintoihin latausasemilla, ja tätä tilannetta on muutettava välittömästi. Sen vuoksi on aiheellista varmistaa, että infrastruktuuri- ja energiahuoltopalvelut eriytetään toisistaan, ja määritellä unionin tasolla, mitä oikeasuhteisuudella

tarkoitetaan tässä yhteydessä, jotta voidaan varmistaa, että vertailukelpoisin ehdoin toimitetun saman sähkömäärän hintaerot perustuvat objektiivisiin ja avoimiin kriteereihin eivätkä johda suhteettomiin lisämaksuihin pelkästään sen vuoksi, että latauskerta toteutetaan sellaisen liikkuvuuspalvelun tarjoajan välityksellä, joka ei kuulu samaan yritykseen kuin latauspisteen ylläpitäjä. Tällaisen määritelmän olisi pohjimmiltaan vähennettävä niin kutsuttuja verkkovierailukustannuksia ja estettävä mielivaltaiset hintaerot, jotka vääristävät kilpailua, heikentävät yhteentoimivuutta tai jarruttavat päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa. Komission olisi osana asetuksen (EU) 2023/1804 tulevaa uudelleentarkastelua arvioitava tätä kysymystä kattavasti ja tämän jälkeen annettava lainsäädäntöehdotus kysymyksen ratkaisemiseksi. Tämä johtaa avoimuuteen, kilpailuun ja oikeudenmukaisiin hintoihin.

Or. en

Tarkistus 105
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(20 a) Tällä asetuksella käyttöön otetut yksinkertaistukset noudattavat johdonmukaista logiikkaa: niillä poistetaan vaatimuksia, jotka eivät enää tuo lisää tietoa tai suojaa, koska sama asia on jo käsitelty muualla. Esimerkkejä tästä toimintamallista ovat sen erillisen matalan lämpötilan laboratoriotestin poistaminen, jonka todellisten ajonaikaisten päästöjen testi kattaa, siirtyminen raskaiden hyötyajoneuvojen

moottorien luokkatason demonstrointitestaukseen sekä sellaisten unionin melusääntöjen kumoaminen, jotka ovat päällekkäisiä sovellettavien E-sääntöjen kanssa. Vastaavia päällekkäisyyksiä on edelleen asetuksen (EU) 2024/1257 päästökehyksessä, jossa laboratoriotestaus, todellisen ajon aikainen mittaus, käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden seuranta ja ajoneuvon sisäinen mittaus kattavat osittain samoja asioita. Jotta Euroopan parlamentti ja neuvosto voisivat edetä yksinkertaistamisessa seuraavaan vaiheeseen näytön perusteella eikä tapauskohtaisesti, komission olisi järjestelmällisesti kartoitettava nämä jäljellä olevat päällekkäisyydet ja raportoitava niistä.

Or. en

Tarkistus 106
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(20 a) Sen varmistamiseksi, että tällä asetuksella käyttöön otettavat toimenpiteet pysyvät oikeasuhteisina ja unionin liikenneturvallisuus- ja ympäristölainsäädännön tavoitteiden mukaisina, komission olisi seurattava ja arvioitava säännöllisesti niiden vaikutusta erityisesti liikenneturvallisuuteen, ympäristötehokkuuteen ja päästöttömien kevyiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoon.

Or. en

Tarkistus 107
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Massimiliano Salini, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Adina Vălean, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 a kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(20 a) Koska raskaille hyötyajoneuvoille ovat ominaisia pitkät kehitys- ja tuotannonsuunnittelusyklit, asetuksessa (EU) 2024/1257 säädettyjen raskaita hyötyajoneuvoja koskevien Euro 7 -vaatimusten soveltamispäivän lykkääminen voi antaa valmistajille lisää aikaa Euro 7 -epäpuhtauspäästötavoitteiden noudattamiseen.

Or. en

Tarkistus 108
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
Johdanto-osan 20 b kappale (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	(20 b) Jotta voidaan varmistaa, että päästöttömiin ajoneuvoihin sovellettava 4,25 tonnin kynnysarvo pysyy ajan mittaan asianmukaisena, komission olisi tarkasteltava kyseistä kynnysarvoa uudelleen viimeistään vuonna 2032 ottaen huomioon akkujen painoon liittyvän tekniikan kehityksen sekä liikenneturvallisuus-, ympäristö- ja markkinanäkökohdat.

Or. en

Tarkistus 109
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti	*Tarkistus*
Muutetaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 ***13 artiklan 1 kohta*** seuraavasti:	Muutetaan asetuksen (EY) N:o 561/2006 ***3 artikla*** seuraavasti:

Or. en

Tarkistus 110
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EY) N:o 561/2006
13 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
1) lisätään f a alakohta seuraavasti:	***Poistetaan.***
”	
f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;	
”	

Or. en

Perustelu

Yli 3,5 tonnin painoiset pakettiautot aiheuttavat painonsa vuoksi edelleen vakavia liikenneturvallisuusriskejä. Ajopiirturien pakollinen käyttö varmistaa turvallisuuslainsäädännön noudattamisen, ehkäisee väsymyksestä johtuvia onnettomuuksia ja edistää oikeudenmukaisia työoloja. Tämä myös kannustaa osaltaan siirtymään nopeammin kevyempiin sähkökäyttöisiin pakettiautoihin eikä jätä suuririskisempiä avolava-autoja koskevia porsaanreikiä.

Tarkistus 111
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EY) N:o 561/2006
13 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
1) lisätään f a alakohta seuraavasti:	***Poistetaan.***
”	
f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;	
”;	

Or. en

Perustelu

Ajopiirturit ovat ensisijaisia välineitä, joilla valvotaan kuljettajien lepoaikaa ja työaikaa koskevien, asetusten (EY) N:o 561/2006 ja (EU) N:o 165/2014 mukaisten velvoitteiden täytäntöönpanoa. Jos alle 4,25 tonnin painoiset akkusähkökäyttöiset N2-ajoneuvot vapautetaan näistä vaatimuksista, vaarana on, että täytäntöönpanon valvonta heikkenee hyötyajoneuvokannan kasvavassa osassa, väsymykseen liittyvät riskit kasvavat ja kuljettajiin kohdistuu painetta luopua riittävästä levosta. Sähköistäminen ei vähennä pitkiin työaikoihin ja toimituspaineeseen liittyviä riskejä.

Tarkistus 112
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – johdantokappale
Asetus (EY) N:o 561/2006
13 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
1) lisätään ***f a*** alakohta seuraavasti:	1) lisätään ***j*** alakohta seuraavasti:

Or. en

Tarkistus 113
Daniel Buda

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EY) N:o 561/2006
13 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;	f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ***sähkökäyttöiset ajoneuvot, täyssähköajoneuvot, ulkopuolelta ladattavat hybridisähköajoneuvot ja polttokennoajoneuvot,*** joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;

Or. ro

Perustelu

On tärkeää, että on olemassa soveltamisalaa koskeva selkeä sanamuoto, jossa käytetään tyyppihyväksyntälainsäädännössä vahvistettuja termejä. Näin ollen olisi parasta välttää yleisiä sanamuotoja, kuten ”ajoneuvot joiden käyttövoimana on sähkö”, ja käyttää selkeitä teknisiä luokkia.

Tarkistus 114
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EY) N:o 561/2006
13 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai	f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ajoneuvot***, lukuun ottamatta ajoneuvoja, joiden korityyppi on avolava-auto,*** joiden käyttövoimana on ***yksinomaan*** sähkö ja joiden suurin sallittu

puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;	massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;

Or. en

Tarkistus 115
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EY) N:o 561/2006
13 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ajoneuvot, ***joiden käyttövoimana on sähkö ja*** joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;	f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ajoneuvot, joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;

Or. en

Perustelu

Unioni on jo vahvistanut näiden ajoneuvojen raja-arvoksi 4,25 tonnia: Direktiivin (EU) 2025/2205 nojalla B-luokan ajokortin haltijat saavat kuljettaa enintään 4,25 tonnin painoisia tavarankuljetusajoneuvoja. Se, että ajopiirturin kynnysarvo säilytetään 3,5 tonnissa muissa kuin sähkökäyttöisissä pakettiautoissa, on ristiriidassa tämän valinnan kanssa ja jakaa yhden ajoneuvoluokan kahtia käyttövoiman perusteella ilman mitään toiminnallista syytä. Käyttövoimakriteerin poistaminen palauttaa unionin oikeuden johdonmukaisuuden. Yksityiskohtaiset perustelut esitetään johdanto-osan 6–8 kappaleessa.

Tarkistus 116
Luis-Vicențiu Lazarus

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EY) N:o 561/2006
13 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;	f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ***tai vety*** ja joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;

Or. en

Tarkistus 117
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EY) N:o 561/2006
13 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
f a) tavaroiden kuljettamiseen käytettävät ***ajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ja*** joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;	f a) tavaroiden kuljettamiseen ***kotimaassa*** käytettävät ***akkusähköajoneuvot***, joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;

Or. en

Perustelu

Jotta voidaan nopeuttaa päästöttömien pakettiautojen käyttöönottoa ja välttää sisämarkkinoiden sirpaloituminen entisestään, ajopiirturia koskevaa vapautusta olisi sovellettava kyseisiin ajoneuvoihin koko EU:ssa ehdotetun nopeudenrajoitinta koskevan vapautuksen mukaisesti. Vapautuksen rajaaminen kotimaan tavaraliikenteeseen varmistaa, että rajatylittäviin kuljetuksiin ja kabotaasiin sovelletaan edelleen ajo- ja lepoaikasääntöjä, mukaan lukien ajopiirturin asentaminen ja käyttö.

Tarkistus 118
Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Maria Guzenina, Pekka Toveri, Sebastian Tynkkynen, Jens Gieseke, Katri Kulmuni

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 1 a alakohta (uusi)
Asetus (EY) N:o 561/2006
3 artikla – 1 kohta – i a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 a) lisätään i a alakohta seuraavasti:
	”i a) tavaroiden kuljettamiseen kotimaassa käytettävät akkusähköajoneuvot, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin sallittu massa, perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia mutta enintään 4,25 tonnia;”

Or. en

Perustelu

Jotta voidaan nopeuttaa päästöttömien pakettiautojen käyttöönottoa tavaraliikenteessä ja välttää EU:n sisämarkkinoiden tarpeetonta sirpaloitumista entisestään, ajopiirturia koskevaa vapautusta olisi sovellettava EU:n laajuisesti kyseisiin ajoneuvoihin ehdotetun nopeudenrajoitinta koskevan vapautuksen mukaisesti. Kun vapautus rajoitetaan kotimaan tavaraliikenteeseen, varmistetaan, että rajatylittävissä kuljetuksissa ja kabotaasissa noudatetaan edelleen ajo- ja lepoaikoja koskevia sääntöjä ja edellytetään edelleen ajopiirturin asentamista ja käyttöä.

Tarkistus 119
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta
Asetus (EY) N:o 561/2006
13 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
2) lisätään s alakohta seuraavasti:	***Poistetaan.***
”	
s) asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 5.1 kohdassa määritellyt	

matkailuautot, joita käytetään yksinomaan ei-kaupallisiin kuljetuksiin.

”.

Or. en

Tarkistus 120
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta
Asetus (EY) N:o 561/2006
13 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti	*Tarkistus*
”s) asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 5.1 kohdassa määritellyt matkailuautot, joita käytetään yksinomaan ei-kaupallisiin kuljetuksiin.”.	***Poistetaan.***

Or. en

Perustelu

Muussa kuin kaupallisessa käytössä olevien matkailuautojen vapauttaminen tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä

Tarkistus 121
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 a kohta (uusi)
Asetus (EY) N:o 561/2006
3 artikla – 1 kohta – i a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	lisätään 3 artiklaan alakohta seuraavasti:

”i a) asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 5.1 kohdassa määritellyt matkailuautot, joita käytetään yksinomaan ei-kaupallisiin kuljetuksiin ja joiden suurin sallittu massa on yli 7,5 tonnia.”

Or. en

Tarkistus 122
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
1 artikla – 1 a kohta (uusi)
Asetus (EY) N:o 561/2006
3 artikla – 1 kohta – i a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	lisätään 3 artiklaan alakohta seuraavasti:
	”i a) asetuksen (EU) 2018/858 liitteessä I olevan A osan 5.1 kohdassa määritellyt matkailuautot, joita käytetään yksinomaan ei-kaupallisiin kuljetuksiin.”

Or. en

Perustelu

Muussa kuin kaupallisessa käytössä olevien matkailuautojen vapauttaminen tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä

Tarkistus 123
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. ***Siirretään komissiolle valta antaa*** 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	4. ***Komissio antaa viimeistään [julkaisutoimisto: lisätään tämän asetuksen voimaantuloa seuraavan 18. kuukauden viimeinen päivä]*** 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä. ***Kyseisessä delegoidussa lainsäädännössä on täsmennettävä vähintään*** ***a) yhteentoimivuusstandardit ja*** ***b) ajoneuvossa tapahtuvaa kaksisuuntaista tehomuunnosta koskevat verkkosääntövaatimukset.*** ***Näillä teknisillä vaatimuksilla on varmistettava direktiivin (EU) 2018/2001, asetuksen (EU) 2023/1542 ja asetuksen (EU) 2023/2854 noudattaminen.*** ***Komissio arvioi viimeistään viiden vuoden kuluttua ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen delegoitujen säädösten voimaantulosta älykkäiden ja kaksisuuntaisten lataustoimintojen teknologisia parannuksia ja tarvittaessa päivittää asiaankuuluvat delegoidut säädökset tai antaa lainsäädäntöehdotuksen tämän asetuksen muuttamiseksi.***
	Or. en

Tarkistus 124
Andreas Schwab, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti ***delegoituja säädöksiä*** tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat ***viestintä- ja laitteistorajapintaa*** täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ***ja*** latausinfrastruktuurin***, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä***.	4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti ***täytäntöönpanosäädöksiä*** tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan ***tarvittaessa*** tekniset vaatimukset, jotka koskevat täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ***viestintä- ja laitteistorajapintaa ja jotka ovat tarpeen yhteentoimivuuden varmistamiseksi*** latausinfrastruktuurin ***kanssa ja tapauksen mukaan yhteensopivuuden varmistamiseksi älykkäiden jakaksisuuntaisten lataustoimintojen kanssa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta verkkoon liittämistä, verkon käyttöä ja sähkömarkkinoiden sääntelyä koskevien unionin ja kansallisten sääntöjen soveltamista.*** ***Jos noudattamista koskevat vaatimukset perustuvat yhdenmukaistettuihin teknisiin standardeihin osittain tai kokonaan, delegoiduissa säädöksissä on määriteltävä noudattamisen todentamismenetelmä.***

Or. en

Perustelu

Ajoneuvon tyyppihyväksynnän yhteydessä olisi EU:n tasolla todennettava, että täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEC) viestintä latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien kanssa on verkkosääntöjen mukaista.

Tarkistus 125
Kateřina Konečná

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti ***delegoituja säädöksiä*** tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti ***täytäntöönpanosäädöksiä*** tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan ***tarvittaessa*** tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä***, siltä osin kuin on kyse EU:ssa yhdenmukaistettujen verkkoliitäntää koskevien verkkosääntöjen noudattamisesta uusien ajoneuvotyyppien osalta***. ***Jos noudattamista koskevat vaatimukset perustuvat yhdenmukaistettuihin teknisiin standardeihin osittain tai kokonaan, delegoiduissa säädöksissä on määriteltävä noudattamisen todentamismenetelmä.***

Or. en

Tarkistus 126
Antonín Staněk, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout, Matthieu Valet, Valérie Deloge, Viktória Ferenc

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti ***delegoituja säädöksiä*** tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat	4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti ***täytäntöönpanosäädöksiä*** tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan ***tarvittaessa*** tekniset vaatimukset, jotka

viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä***, siltä osin kuin on kyse EU:ssa yhdenmukaistettujen verkkoliitäntää koskevien verkkosääntöjen noudattamisesta uusien ajoneuvotyyppien osalta***. ***Jos noudattamista koskevat vaatimukset perustuvat yhdenmukaistettuihin teknisiin standardeihin osittain tai kokonaan, delegoiduissa säädöksissä on määriteltävä noudattamisen todentamismenetelmä.***

Or. en

Perustelu

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa asetuksessa varmistetaan jo välillisesti täyssähköajoneuvojen, ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen, latausinfrastruktuurin, sähköverkon sekä älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien järjestelmien välinen viestintään liittyvä ja fyysinen yhteentoimivuus. Puuttuva osatekijä on verkkosääntöjä koskeva EU:n tason sertifiointi. Noudattamisen todentaminen ajoneuvon tyyppihyväksynnän yhteydessä varmistaisi välillisesti yhteensopivuuden ISO 15118-20 -standardin kanssa, tukisi V2G-valmiutta ja ehkäisisi sääntelyn päällekkäisyyttä ja olisi samalla valmistajien kannalta teknisesti toteutettavissa.

Tarkistus 127
Alexandr Vondra, Ondřej Krutílek

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti ***delegoituja säädöksiä*** tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa	4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti ***täytäntöönpanosäädöksiä*** tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan ***tarvittaessa*** tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa

täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä***, siltä osin kuin on kyse EU:ssa yhdenmukaistettujen verkkoliitäntää koskevien verkkosääntöjen noudattamisesta uusien ajoneuvotyyppien osalta. Jos noudattamista koskevat vaatimukset perustuvat yhdenmukaistettuihin teknisiin standardeihin osittain tai kokonaan, täytäntöönpanosäädöksissä on määriteltävä noudattamisen todentamismenetelmä***.

Or. en

Perustelu

Täyssähköajoneuvojen (PEV), ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV), latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja kiinteiden sähköjärjestelmien välinen viestintä ja yhteenliittäminen kuuluvat jo välillisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun asetuksen) soveltamisalaan. Puuttuva linkki yhteentoimivuuden ja ajoneuvosta verkkoon (V2G) -valmiuden varmistamisessa on EU:n tason verkkosääntöjä koskeva sertifiointi, eivät kansalliset vaatimukset. Noudattamisen todentaminen tyyppihyväksynnän yhteydessä tukisi yhteensopivuutta ISO 15118-20 -standardin kanssa ja auttaisi samalla välttämään sääntelyn päällekkäisyyttä.

Tarkistus 128
Nikola Minchev, Valérie Devaux, Katri Kulmuni

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. ***Siirretään komissiolle valta*** antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen	4. ***Komissio*** antaa ***viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027*** 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa

(PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.

täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.

Delegoidussa säädöksessä määritellään myös V2G-valmiusmerkintä, joka sisällytetään kyseisten vaatimusten mukaisten täyssähköajoneuvojen uusien ajoneuvotyyppien vaatimustenmukaisuustodistukseen, sekä noudattamisen todentamismenetelmä, joka perustuu tapauksen mukaan yhdenmukaistettuihin teknisiin standardeihin.

Or. en

Tarkistus 129
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. ***Siirretään komissiolle valta*** antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	4. ***Komissio*** antaa ***viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027*** 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä. ***Delegoidussa säädöksessä on täsmennettävä ainakin seuraavat vaatimukset:***

a. yhteentoimivuusstandardit;

b. joukko verkkosääntövaatimuksia, jotka koskevat sähköajoneuvossa tapahtuvaa kaksisuuntaista tehomuunnosta sekä vaihtovirrasta tasavirraksi että tasavirrasta vaihtovirraksi;

c. sellaisen ajoneuvossa olevan lataustekniikan integrointi, joka kykenee näihin tehomuunnoksiin.

Or. en

Tarkistus 130
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Roman Haider, Vilis Krištopans

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin***, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien*** välillä.	4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin välillä***. Kyseiset vaatimukset rajoittuvat yksisuuntaiseen älykkääseen lataukseen. Osallistuminen ajoneuvosta verkkoon -palveluihin tai kaksisuuntaisen energiansiirron palveluihin säilyy vapaaehtoisena ja edellyttää ajoneuvon omistajan nimenomaista ja peruutettavissa olevaa suostumusta; tämän kohdan nojalla vahvistetut tekniset vaatimukset eivät edellytä kaksisuuntaisia valmiuksia***.

Or. en

Perustelu

Jos kaksisuuntaiset valmiudet määrätään pakollisiksi, ajoneuvojen omistajat joutuvat kattamaan sähköverkon tasehallintakustannuksia siten, että heidän yksityisomaisuutensa heikkenee. V2G:tä ei kielletä, ja suostumuksensa antaneet omistajat voivat osallistua, mutta pakollisia teknisiä vaatimuksia koskeva delegoitujen säädösten kehys toimisi väistämättä oikeusperustana, jonka nojalla osallistumiseen voitaisiin pakottaa infrastruktuurin käyttöehtojen avulla. Yksityisen ajoneuvon akku ei ole julkisen sähköverkon omaisuuserä. Säädösvallan siirron on siksi koskettava ainoastaan yksisuuntaista älykästä latausta.

Tarkistus 131
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. ***Siirretään komissiolle valta*** antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	4. ***Komissio*** antaa ***viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027*** 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä***, mukaan lukien muun muassa seuraavat vaatimukset: yhteentoimivuusstandardit, joukko verkkosääntövaatimuksia, jotka koskevat sähköajoneuvossa tapahtuvaa kaksisuuntaista tehomuunnosta sekä vaihtovirrasta tasavirtaan että tasavirrasta vaihtovirtaan, sekä näihin tehomuunnoksiin kykenevän ajoneuvossa olevan lataustekniikan integrointi***.

Or. en

Tarkistus 132
Henrik Dahl

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä***, ja varmistetaan samalla yhteentoimivuus ajoneuvojen, latausinfrastruktuurin, sähköverkkojen ja asiaankuuluvien markkinatoimijoiden välillä, mukaan lukien latauspisteiden ylläpitäjät, liikkuvuuspalvelun tarjoajat ja aggregaattorit***.

Or. en

Tarkistus 133
Volker Schnurrbusch

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen	4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen

(PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	(PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä. ***Kyseisten vaatimusten on rajoituttava fyysiseen liitäntään ja viestintäprotokollaan, ja niiden on perustuttava latausstandardeihin, joita jo sovelletaan asetuksen (EU) 2023/1804 nojalla.***

Or. en

Tarkistus 134
Jana Nagyová

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä.	4. Siirretään komissiolle valta antaa 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi siten, että vahvistetaan ***tarvittaessa*** tekniset vaatimukset, jotka koskevat viestintä- ja laitteistorajapintaa täyssähköajoneuvojen (PEV) ja ulkopuolelta ladattavien hybridisähköajoneuvojen (OVC-HEV) ja latausinfrastruktuurin, sähköverkon ja älykästä ja kaksisuuntaista latausta tukevien kiinteiden sähköjärjestelmien välillä***, siltä osin kuin on kyse EU:ssa yhdenmukaistettujen verkkoliitäntää koskevien verkkosääntöjen noudattamisesta uusien ajoneuvotyyppien osalta***.

Or. en

Perustelu

The communication and physical interconnection of pure electric vehicles (PEV) and off-vehicle charging hybrid electric vehicles (OVC-HEV) with the charging infrastructure, the

electricity grid, and the stationary power systems capable of supporting smart and bidirectional charging functionalities is already indirectly guaranteed through the AFIR regulation. It is the network code certification on EU level, not on national level, that is the missing link in ensuring interoperability and V2G readiness while avoiding regulatory duplication. Under this proposal, network code compliance would be verified during vehicle type approval, indirectly ensuring ISO 15118_20 compatibility and offering a pragmatic, balanced compromise between regulatory objectives and technical feasibility for manufacturers.

Tarkistus 135
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler, Norbert Lins

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 a alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
49 artikla

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
49 artikla	***1 a) kumotaan 49 artikla***
Sarjan viimeisten ajoneuvojen asettaminen saataville markkinoilla, rekisteröinti tai käyttöönotto	
1. Jäsenvaltiot voivat liitteessä V olevassa B osassa annettujen rajoitusten mukaisesti ja 2 kohdassa esitetyn mukaisesti ainoastaan rajatun ajan rekisteröidä ajoneuvoja ja sallia niiden asettamisen saataville markkinoilla tai käyttöönoton, jos ne ovat sellaisen ajoneuvotyypin mukaisia, jonka EU-tyyppihyväksyntä ei ole enää voimassa.	
Ensimmäistä alakohtaa sovelletaan ainoastaan unionin alueella oleviin ajoneuvoihin, jotka valmistusaikanaan kuuluivat voimassa olevan EU-tyyppihyväksynnän piiriin ja joita ei ollut rekisteröity tai otettu käyttöön ennen mainitun EU-tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymistä.	
2. Edellä olevaa 1 kohtaa sovelletaan vain valmiiden ajoneuvojen osalta 12 kuukauden ja valmistuneiden	

ajoneuvojen osalta 18 kuukauden ajan päivämäärästä, jolloin EU-tyyppihyväksynnän voimassaolo päättyi.

3. Jos valmistaja haluaa hyödyntää 1 kohdassa säädettyä mahdollisuutta, sen on toimitettava hakemus kunkin sellaisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jota kyseisten ajoneuvojen rekisteröinti tai käyttöönotto koskee. Hakemuksessa on eriteltävä ne tekniset tai kaupalliset syyt, joiden vuoksi kyseiset ajoneuvot eivät ole uusien teknisten vaatimusten mukaisia.

Asianomaisten jäsenvaltioiden on päätettävä kolmen kuukauden kuluessa tällaisen hakemuksen saamisesta, hyväksyvätkö ne, että kyseiset ajoneuvot rekisteröidään tai otetaan käyttöön niiden alueella, ja jos hyväksyvät, kuinka monta tällaista ajoneuvoa ne hyväksyvät.

4. Jäsenvaltioiden on sovellettava asianmukaisia toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että tässä artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen rekisteröitävien tai käyttöön otettavien ajoneuvojen lukumäärää seurataan tehokkaasti.

Or. en

((32018R0858))

Perustelu

Rekisteröintikehystä olisi yksinkertaistettava, jotta voidaan poistaa markkinoiden hajanaisuus ja hallinnollinen rasite, jotka johtuvat yhdenmukaistamattomista kansallisista sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevista poikkeusmenettelyistä, kuten vaihtelevista kiintiö- tai määräpäivämekanismeista. Nykyiset menettelyt aiheuttavat tarpeetonta byrokratiaa sekä alalle että kansallisille toimivaltaisille viranomaisille. Näin ollen jos ajoneuvon tuotantopäivä edeltää uuden lakisääteisen vaatimuksen soveltamista, sen vaatimustenmukaisuustodistuksen olisi pysyttävä voimassa, jolloin työläitä sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevia poikkeusmenettelyjä ei tarvita.

Tarkistus 136
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 a alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
49 artikla

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
49 artikla	***1 a) kumotaan 49 artikla***
Sarjan viimeisten ajoneuvojen asettaminen saataville markkinoilla, rekisteröinti tai käyttöönotto	
1. Jäsenvaltiot voivat liitteessä V olevassa B osassa annettujen rajoitusten mukaisesti ja 2 kohdassa esitetyn mukaisesti ainoastaan rajatun ajan rekisteröidä ajoneuvoja ja sallia niiden asettamisen saataville markkinoilla tai käyttöönoton, jos ne ovat sellaisen ajoneuvotyypin mukaisia, jonka EU-tyyppihyväksyntä ei ole enää voimassa.	
Ensimmäistä alakohtaa sovelletaan ainoastaan unionin alueella oleviin ajoneuvoihin, jotka valmistusaikanaan kuuluivat voimassa olevan EU-tyyppihyväksynnän piiriin ja joita ei ollut rekisteröity tai otettu käyttöön ennen mainitun EU-tyyppihyväksynnän voimassaolon päättymistä.	
2. Edellä olevaa 1 kohtaa sovelletaan vain valmiiden ajoneuvojen osalta 12 kuukauden ja valmistuneiden ajoneuvojen osalta 18 kuukauden ajan päivämäärästä, jolloin EU-tyyppihyväksynnän voimassaolo päättyi.	
3. Jos valmistaja haluaa hyödyntää 1 kohdassa säädettyä mahdollisuutta, sen on toimitettava hakemus kunkin sellaisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jota kyseisten ajoneuvojen rekisteröinti tai käyttöönotto koskee. Hakemuksessa on eriteltävä ne tekniset tai kaupalliset syyt, joiden vuoksi kyseiset ajoneuvot eivät ole uusien teknisten vaatimusten mukaisia.	
Asianomaisten jäsenvaltioiden on päätettävä kolmen kuukauden kuluessa	

tällaisen hakemuksen saamisesta, hyväksyvätkö ne, että kyseiset ajoneuvot rekisteröidään tai otetaan käyttöön niiden alueella, ja jos hyväksyvät, kuinka monta tällaista ajoneuvoa ne hyväksyvät.

4. Jäsenvaltioiden on sovellettava asianmukaisia toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että tässä artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen rekisteröitävien tai käyttöön otettavien ajoneuvojen lukumäärää seurataan tehokkaasti.

Or. en

(32018R0858)

Perustelu

Nykyisissä sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevissa säännöissä edellytetään, että valmistajat tai omistajat hakevat vapautuksia, jos ajoneuvoja ei ole rekisteröity ennen uusien sääntelyvaatimusten voimaantuloa. Menettelyjen vaihtelu jäsenvaltioittain aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista rasitetta ja oikeudellista epävarmuutta tuottamatta selkeitä hyötyjä. Koska ajoneuvojen varastointi on kallista, ei muutenkaan ole kannustinta kerryttää niitä varastoon. Sen vuoksi voimassa olevan vaatimustenmukaisuustodistuksen olisi pysyttävä voimassa, jos ajoneuvo on valmistettu ennen kuin uusia sääntöjä aletaan soveltaa.

Tarkistus 137
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 a kohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
48 artikla

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
	1 a) muutetaan 48 artikla seuraavasti:
Muiden kuin sarjan viimeisten ajoneuvojen asettaminen saataville markkinoilla, rekisteröinti tai käyttöönotto	Ajoneuvojen asettaminen saataville markkinoilla, rekisteröinti tai käyttöönotto
1. Ajoneuvot, joiden osalta kokonaisen ajoneuvon tyyppihyväksyntä on pakollinen tai joille valmistaja on hankkinut tällaisen tyyppihyväksynnän, voidaan asettaa	1. Ajoneuvot, joiden osalta kokonaisen ajoneuvon tyyppihyväksyntä on pakollinen tai joille valmistaja on hankkinut tällaisen tyyppihyväksynnän, voidaan asettaa

saataville markkinoilla, rekisteröidä tai ottaa käyttöön vain, jos niiden mukana on 36 ja 37 artiklan mukaisesti annettu voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 51, 52 ja 53 artiklan soveltamista	saataville markkinoilla, rekisteröidä tai ottaa käyttöön vain, jos niiden mukana on 36 ja 37 artiklan mukaisesti annettu ***valmistuspäivänä*** voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 51, 52 ja 53 artiklan soveltamista.
Keskeneräisten ajoneuvojen rekisteröinti ja käyttöönotto voidaan evätä niin kauan kuin ajoneuvot ovat keskeneräisiä. ***Keskeneräisten ajoneuvojen rekisteröintiä ja käyttöönottoa ei saa käyttää 49 artiklan soveltamisen kiertämiseksi.***	***Keskeneräisten ajoneuvojen rekisteröinti ja käyttöönotto voidaan evätä niin kauan kuin ajoneuvot ovat keskeneräisiä.***
2. Samana vuonna saataville markkinoilla asetettujen, rekisteröityjen tai käyttöön otettujen, pieninä sarjoina valmistettujen ajoneuvojen lukumäärä saa olla enintään liitteessä V vahvistettujen vuotuisten enimmäismäärien suuruinen.	2. Samana vuonna saataville markkinoilla asetettujen, rekisteröityjen tai käyttöön otettujen, pieninä sarjoina valmistettujen ajoneuvojen lukumäärä saa olla enintään liitteessä V vahvistettujen vuotuisten enimmäismäärien suuruinen.

Or. en

Perustelu

Nykyisissä sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevissa säännöissä edellytetään, että valmistajat tai omistajat hakevat vapautuksia, jos ajoneuvoja ei ole rekisteröity ennen uusien sääntelyvaatimusten voimaantuloa. Menettelyjen vaihtelu jäsenvaltioittain aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista rasitetta ja oikeudellista epävarmuutta tuottamatta selkeitä hyötyjä. Koska ajoneuvojen varastointi on kallista, ei muutenkaan ole kannustinta kerryttää niitä varastoon. Sen vuoksi voimassa olevan vaatimustenmukaisuustodistuksen olisi pysyttävä voimassa, jos ajoneuvo on valmistettu ennen kuin uusia sääntöjä aletaan soveltaa.

Tarkistus 138
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 a kohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
48 artikla – 1 kohta

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
	muutetaan 48 artiklan 1 kohta seuraavasti:
1. Ajoneuvot, joiden osalta kokonaisen ajoneuvon tyyppihyväksyntä on pakollinen	***”***1. Ajoneuvot, joiden osalta kokonaisen ajoneuvon tyyppihyväksyntä on pakollinen

tai joille valmistaja on hankkinut tällaisen tyyppihyväksynnän, voidaan asettaa saataville markkinoilla, rekisteröidä tai ottaa käyttöön vain, jos niiden mukana on 36 ja 37 artiklan mukaisesti annettu voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 51, 52 ja 53 artiklan soveltamista.	tai joille valmistaja on hankkinut tällaisen tyyppihyväksynnän, voidaan asettaa saataville markkinoilla, rekisteröidä tai ottaa käyttöön vain, jos niiden mukana on 36 ja 37 artiklan mukaisesti annettu ***valmistuspäivänä*** voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 51, 52 ja 53 artiklan soveltamista.***”***

Or. en

(02018R0858-20240701)

Perustelu

Rekisteröintikehystä olisi yksinkertaistettava, jotta voidaan poistaa markkinoiden hajanaisuus ja hallinnollinen rasite, jotka johtuvat yhdenmukaistamattomista kansallisista sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevista poikkeusmenettelyistä, kuten vaihtelevista kiintiö- tai määräpäivämekanismeista. Nykyiset menettelyt aiheuttavat tarpeetonta byrokratiaa sekä alalle että kansallisille toimivaltaisille viranomaisille. Näin ollen jos ajoneuvon tuotantopäivä edeltää uuden lakisääteisen vaatimuksen soveltamista, sen vaatimustenmukaisuustodistuksen olisi pysyttävä voimassa, jolloin työläitä sarjan viimeisiä ajoneuvoja koskevia poikkeusmenettelyjä ei tarvita.

Tarkistus 139
François-Xavier Bellamy, Isabelle Le Callennec

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 a alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
29 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 a) lisätään 29 artiklaan 3 a kohta seuraavasti:
	”3 a. Moottoriajoneuvolle on myönnettävä EU-tyyppihyväksyntä, jos se on 24 artiklassa tarkoitetuissa valmistusasiakirjoissa annettujen tietojen mukainen ja täyttää liitteessä II luetelluissa asiaankuuluvissa säädöksissä vahvistetut tekniset vaatimukset. Uusien ja olemassa olevien ajoneuvotyyppien on

1 päivään tammikuuta 2036 saakka täytettävä tässä asetuksessa säädetyt tyyppihyväksyntävaatimukset liitteessä II vahvistetun mukaisesti. Liitteen II säännöksiin tehtävät lisäykset, joita sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2026 tai sen jälkeen, eivät ole pakollisia kokonaisten ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä.”

Or. en

Tarkistus 140
Henrik Dahl

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 a alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 a) lisätään 5 artiklaan 4 a kohta seuraavasti:
	”4 a. Edellä olevan 1 kohdan nojalla hyväksytyt tekniset vaatimukset on pantava täytäntöön oikeasuhteisella ja teknologianeutraalilla tavalla, eivätkä ne saa aiheuttaa tarpeettomia kustannuksia talouden toimijoille, kuluttajille tai viranomaisille.”

Or. en

Tarkistus 141
Henrik Dahl

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 b alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 b kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 b) lisätään 5 artiklaan 4 b kohta seuraavasti:
	”4 b. Edellä olevan 1 kohdan mukaisten teknisten vaatimusten on perustuttava avoimiin, yhdenmukaistettuihin ja ei-omisteisiin eurooppalaisiin tai kansainvälisiin standardeihin, ja niiden on oltava jatkossakin yhdenmukaisia niiden teknisten vaatimusten kanssa, joita sovelletaan latausinfrastruktuuriin asetuksen (EU) 2023/1804 ja siihen liittyvien delegoitujen säädösten nojalla.”

Or. en

Tarkistus 142
Henrik Dahl

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 c alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 c kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 c) lisätään 5 artiklaan 4 c kohta seuraavasti:
	”4 c. Edellä olevan 1 kohdan nojalla hyväksytyillä teknisillä vaatimuksilla ei saa tehdä ajoneuvosta verkkoon -valmiudesta tai tietyistä teknisistä komponenteista pakollisia yksityisissä latauslaitteissa, jos tällainen toiminto aiheuttaisi kohtuuttomia lisäkustannuksia tai jos se ei ole kohtuudella sovellettavissa asianomaisessa asennusympäristössä.”

Or. en

Tarkistus 143
Henrik Dahl

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 kohta – 1 d alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
5 artikla – 4 d kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	1 d) lisätään 5 artiklaan 4 d kohta seuraavasti:
	”4 d. Edellä olevan 1 kohdan nojalla hyväksytyillä teknisillä vaatimuksilla varmistetaan, että valtuutetuilla kolmansilla osapuolilla on oikeudenmukainen ja syrjimätön mahdollisuus käyttää tietoja ja ohjaussignaaleja, jotka ovat tarpeen älykkään ja kaksisuuntaisen latauksen palvelujen tarjoamiseksi, edellyttäen, että käyttäjä antaa suostumuksensa, ja jollei sovellettavasta unionin oikeudesta muuta johdu.”

Or. en

Tarkistus 144
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 a kohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
41 artikla – 5 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	lisätään 41 artiklaan 5 a kohta seuraavasti:
	”5 a. Poiketen siitä, mitä tässä 1 kohdassa säädetään, valmistaja voi hakea jäsenvaltion hyväksyntäviranomaiselta välivaiheen EU-tyyppihyväksyntää piensarjana valmistettavalle M- tai N-luokan täysin automatisoidun ajoneuvon tyypille, joka on tarkoitettu kaupalliseen ennakkokäyttöönottoon määritellyllä suunnitellulla toiminta-alueella, jotta

automatisoidun ajojärjestelmän validointia todellisissa olosuhteissa voidaan jatkaa. Tällaiseen hyväksyntään sovelletaan vuotuisia enimmäismääriä, toimintaa koskevia ehtoja ja käytönaikaista seurantaa koskevia velvoitteita, ja sen voimassaoloaika on enintään kolme vuotta, ja voimassaoloa voidaan jatkaa peräkkäisillä samanpituisilla kausilla edellyttäen, että samoja velvoitteita noudatetaan edelleen. Tämän kohdan nojalla myönnetty välivaiheen tyyppihyväksyntä tunnustetaan ja katsotaan voimassa olevaksi koko unionin alueella hyväksyntätodistuksessa määritellyn suunnitellun toiminta-alueen rajoissa.

Komissio antaa viimeistään [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on kuusi kuukautta tämän asetuksen voimaantulopäivän jälkeen] 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan sovellettavat tekniset vaatimukset, enimmäismäärät, toimintaa koskevat ehdot ja raportointivaatimukset sekä edellytykset, joiden täyttyessä välivaiheen tyyppihyväksynnän aikana kerättyjä operatiivisia tietoja voidaan käyttää validointinäyttönä kokonaisen ajoneuvon täyttä EU-tyyppihyväksyntää koskevan hakemuksen tueksi, ja muuttaa tämän asetuksen liitteitä vastaavasti. Tällaisissa ehdoissa ja rajoituksissa sekä niihin liittyvissä maksuissa olisi otettava asianmukaisella tavalla huomioon yritysten koko ja varmistettava, että pk-yritykset ja innovatiiviset startup-yritykset voivat saada tällaisesta menettelystä täyden hyödyn."

Or. en

(32018R0858)

Tarkistus 145
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 b kohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
43 a artikla (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	lisätään 43 a artikla seuraavasti:
	”43 a artikla
	Automatisoitujen ajoneuvojen testausta ja käyttöönottoa koskevien kansallisten lupien vastavuoroinen tunnustaminen
	1. Kansallinen lupa, jonka jäsenvaltio on myöntänyt automatisoitujen ja täysin automatisoitujen ajoneuvojen testaukseen tai kaupalliseen käyttöönottoon yleisillä teillä, tunnustetaan voimassa olevaksi koko unionin alueella kyseisessä luvassa määritellyn suunnitellun toiminta-alueen rajoissa.
	2. Jos kaksi tai useampi jäsenvaltio on perustanut automatisoituja ajojärjestelmiä varten rajatylittävän testialueen, muut osallistuvat jäsenvaltiot tunnustavat ilman eri toimenpiteitä testausluvat, jotka yksi osallistuva jäsenvaltio on myöntänyt kyseisen testialueen maantieteellisissä rajoissa, edellyttäen että ajoneuvot ovat sovellettavien unionin vaatimusten mukaisia.
	3. Jäsenvaltio voi vastustaa 1 ja 2 kohdan mukaista tunnustamista ainoastaan asianmukaisesti perustelluista tieliikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä ja ainoastaan 30 työpäivän kuluessa siitä, kun sille on ilmoitettu luvasta. Jos perusteltua vastalausetta ei esitetä kyseisen määräajan kuluessa, lupa katsotaan tunnustetuksi ja voimassa olevaksi koko unionin alueella.
	4. Jäsenvaltioiden on viimeistään [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on kuusi kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta] nimettävä vastuuviranomaiset tietojen hyväksymistä,

tunnustamista ja jakamista varten tässä kohdassa tarkoitetulla tavalla.

5. Komissio antaa viimeistään [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on kuusi kuukautta tämän asetuksen voimaantulosta] 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla vahvistetaan yhdenmukaistetut menettelyt ja komission tai nimetyn unionin elimen hallinnoima unionin laajuinen mekanismi tämän artiklan säännösten panemiseksi täytäntöön sekä otetaan käyttöön testaus- ja käyttöönottotoiminnasta saatavien operatiivisten tietojen keruu ja siirto."

Or. en

(32018R0858)

Tarkistus 146
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Andreas Schwab

Ehdotus asetukseksi
2 artikla – 1 c kohta (uusi)
Asetus (EU) 2018/858
22 artikla – 6 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	lisätään 22 artiklaan 6 a kohta seuraavasti:
	"6 a. Automatisoitujen ajoneuvojen tai täysin automatisoitujen ajoneuvojen monivaiheista tyyppihyväksyntää sovellettaessa valmistaja voi hakea keskeneräiselle ajoneuvolle automatisoidun ajojärjestelmän (ADS) käyttöön valmiina alustana perusvaiheen EU-tyyppihyväksyntää ja todistaa, että ajoneuvon laitteisto-osat täyttävät vähimmäisvaatimukset, jotka komissio vahvistaa tämän kohdan nojalla, riippumatta myöhemmässä vaiheessa integroitavasta automatisoidun ajojärjestelmän ohjelmistosta. Automatisoidun ajojärjestelmän integroinnin kattava loppuvaiheen EU-

tyyppihyväksyntä myönnetään 4 kohdan sekä asetuksen (EU) 2019/2144 ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1426 sovellettavien vaatimusten mukaisesti.

Tämän kohdan nojalla automatisoidun ajojärjestelmän käyttöön valmiina alustana myönnettyä perusvaiheen EU-tyyppihyväksyntää ei rajoiteta yhteen ajoneuvotyyppiin, jos valmistaja tai teknologian tarjoaja osoittaa, että sama automatisoitu ajojärjestelmä, joka koostuu laitteiston ja ohjelmiston määritellystä yhdistelmästä, voidaan integroida useisiin vähimmäisvaatimukset täyttäviin perusajoneuvotyyppeihin. Tällaisessa tapauksessa hyväksynnässä yksilöidään kyseinen automatisoitu ajojärjestelmä ja ne perusajoneuvot, joihin sitä sovelletaan.

Komissio antaa viimeistään [julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on kuusi kuukautta asetuksen voimaantulosta] 82 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan automatisoidun ajojärjestelmän käyttöön valmiita perusajoneuvoja koskevat laitteiston vähimmäisvaatimukset, mukaan lukien anturien peittoaluetta, tietoteknisen alustan standardeja sekä toimilaitteiden redundanssia ja toiminnallisen turvallisuuden eheystasoja koskevat vaatimukset, sekä standardoidut ohjelmiston ja laitteiston välisen rajapinnan määrittelyt automatisoitujen ajojärjestelmien integroimiseksi hyväksynnän loppuvaiheessa, jotta voidaan varmistaa yhteentoimivuus eri valmistajien kehittämien ajoneuvoalustojen ja automatisoitujen ajojärjestelmien ohjelmistojen välillä.”

Or. en

(32018R0858)

Tarkistus 147
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – -1 kohta (uusi)
Asetus (EU) 2019/2144
7 artikla – 5 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	– lisätään 7 artiklaan 5 a kohta seuraavasti:
	”5 a. M1- ja N1-luokan ajoneuvot on varustettava lapsen läsnäolon havaitsemisjärjestelmällä, joka pystyy havaitsemaan matkustamoon jääneen lapsen läsnäolon sen jälkeen, kun ajoneuvo on sammutettu tai lukittu, ja antamaan kuljettajalle tai ajoneuvon käyttäjälle oikea-aikaisen varoituksen sekä tarvittaessa tehostamaan varoitusta tai puuttumaan tilanteeseen.”

Or. en

(32019R2144)

Tarkistus 148
Nicolás González Casares, Rosa Serrano Sierra, Javi López, Laura Ballarín Cereza, César Luena, Leire Pajín

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – -1 a kohta (uusi)
Asetus (EU) 2019/2144
7 artikla – 6 kohta

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
	korvataan 7 artiklan 6 kohta seuraavasti:
6. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksillä säännökset, jotka koskevat yhdenmukaisia menettelyjä ja teknisiä eritelmiä, joita sovelletaan ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä tämän	***”***6. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksillä säännökset, jotka koskevat yhdenmukaisia menettelyjä ja teknisiä eritelmiä, joita sovelletaan ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä tämän

artiklan 2–5 kohdassa vahvistettujen vaatimusten osalta.	artiklan 2–5 ***a*** kohdassa vahvistettujen vaatimusten osalta.***”***

Or. en

(32019R2144)

Tarkistus 149
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 kohta
Asetus (EU) 2019/2144
9 artikla – 5 a kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
5 a. Luokan N_2 ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.	5 a. Luokan N_2 ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla. ***Tätä vapautusta ei sovelleta ajoneuvoihin, joiden korityyppi on avopakettiauto***. ***Osana 14 artiklassa tarkoitettua arviointikertomusta komissio arvioi, onko tämä vapautus edelleen perusteltu. Jollei 14 artiklassa tarkoitetun uudelleentarkastelun yhteydessä toisin päätetä, vapautuksen/sen soveltaminen lakkaa 31 päivänä joulukuuta 2031.***

Or. en

Tarkistus 150
Jonas Sjöstedt

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 kohta
Asetus (EU) 2019/2144
9 artikla – 5 a kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
5 a. Luokan N_2 ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.	5 a. Luokan N_2 ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on ***yksinomaan*** sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla. ***Tätä vapautusta ei sovelleta ajoneuvoihin, joiden korityyppi on avopakettiauto.***

Or. en

Tarkistus 151
Daniel Buda

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 kohta
Asetus (EU) 2019/2144
9 artikla – 5 a kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
(5 a) Luokan N2 ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.”.	(5 a) Luokan N2 ***sähkökäyttöisiä*** ajoneuvoja, ***täyssähköajoneuvoja, ulkopuolelta ladattavia hybridisähköajoneuvoja ja polttokennoajoneuvoja,*** joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.”.

Or. ro

Perustelu

On tärkeää, että on olemassa soveltamisalaa koskeva selkeä sanamuoto, jossa käytetään tyyppihyväksyntälainsäädännössä vahvistettuja termejä. Näin ollen olisi parasta välttää yleisiä sanamuotoja, kuten ”ajoneuvot joiden käyttövoimana on sähkö”, ja käyttää selkeitä teknisiä luokkia.

Tarkistus 152
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 kohta
Asetus (EU) 2019/2144
9 artikla – 5 a kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
5 a. Luokan N_2 ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.	5 a. Luokan N_2 ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on ***yksinomaan*** sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.

Or. en

Tarkistus 153
Elisabeth Dieringer, Rachel Blom, Virginie Joron, Klara Dostalova, Roman Haider, Vilis Krištopans, Jaroslav Bžoch

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 kohta
Asetus (EU) 2019/2144
9 artikla – 5 a kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
5 a. Luokan N_2 ajoneuvoja, ***joiden käyttövoimana on sähkö ja*** joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.	5 a. Luokan N_2 ajoneuvoja, joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.

Or. en

Perustelu

Pakettiautot, joiden massa on 3,5–4,25 tonnia, kuuluvat usein luokkaan N2 siksi, että viime vuosikymmeninä käyttöön otetut peräkkäiset pakolliset turvallisuusvaatimukset ovat lisänneet niiden painoa, ei suuremman riskiprofiilin vuoksi, ja niitä käyttävät tyypillisesti pk-yritykset ja ammatinharjoittajat kotimaan liikenteessä. Se, että nopeudenrajoitinta vaaditaan

ainoastaan saman luokan muilta kuin sähkökäyttöisiltä pakettiautoilta, lisää kustannuksia ja paperityötä parantamatta lainkaan turvallisuutta, sillä tyyppihyväksynnän turvallisuustestejä sovelletaan käyttövoimasta riippumatta. Teknologianeutraali vapautus vastaa ajopiirturisääntöä ja E-säännön nro 89 soveltamisalaa.

Tarkistus 154
Volker Schnurrbusch

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 kohta
Asetus (EU) 2019/2144
9 artikla – 5 a kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
5 a. Luokan N_2 ajoneuvoja, ***joiden käyttövoimana on sähkö ja*** joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.	5 a. Luokan N_2 ajoneuvoja, joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.

Or. en

Tarkistus 155
Luis-Vicențiu Lazarus

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 kohta
Asetus (EU) 2019/2144
9 artikla – 5 a kohta

Komission teksti	*Tarkistus*
5 a. Luokan ***N2*** ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on sähkö ja joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.	5 a. Luokan ***N2*** ajoneuvoja, joiden käyttövoimana on sähkö ***tai vety*** ja joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5–4,25 tonnia, ei tarvitse varustaa E-säännön nro 89 mukaisilla nopeudenrajoittimilla.

Or. en

Tarkistus 156
Valérie Devaux, Andreas Schwab, Michael Bloss, Merja Kyllönen, Grégory Allione, Benoit Cassart, Nikola Minchev, Katri Kulmuni, Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 a kohta (uusi)
Asetus (EU) 2019/2144
8 a artikla (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	lisätään uusi 8 a artikla seuraavasti:
	”Pintaan upotettujen ja sisäänvedettävien ovenkahvajärjestelmien turvallisuusvaatimukset
	1. Luokkien M_1 ja N_1 ajoneuvot, jotka on varustettu pintaan upotetuilla, sisäänvedettävillä tai sähköisesti esiin tulevilla ulkopuolisilla ovenkahvoilla, on suunniteltava siten, että tällaiset kahvat voidaan avata sähkönsyötön katkeamisen, törmäyksen, jäätymisen tai hätätilanteiden yhteydessä, mukaan lukien ajoneuvon tulipalo ja veteen uppoaminen.
	2. Tällaisissa kahvoissa on oltava sähkönsyötöstä riippumaton mekaaninen ohitusjärjestelmä, joka mahdollistaa avaamisen käsin sisä- ja ulkopuolelta.
	3. Siirretään komissiolle valta antaa delegoitu säädös tällaisten kahvojen turvallisuutta koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen ja teknisten vaatimusten vahvistamiseksi.”

Or. en

(32019R2144)

Tarkistus 157
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 a kohta (uusi)
Asetus (EU) 2019/2144
14 artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	lisätään asetuksen (EU) 2019/2144 14 artiklaan alakohta seuraavasti:
	”Lisäksi komissio arvioi 9 artiklan 5 a kohdassa säädettyä poikkeusta, jonka mukaan sähkökäyttöisiä N2-luokan ajoneuvoja, joiden suurin teknisesti sallittu massa kuormitettuna on 3,5 ja 4,25 tonnin välillä, ei tarvitse varustaa nopeudenrajoittimilla, mahdollisten turvallisuusriskien sekä akkujen energiatiheyden sellaisten parannusten kannalta, jotka voisivat tukea 4,25 tonnin luvun tarkistamista alaspäin. Jos arviointi tukee tällaista tarkistusta, se rajataan koskemaan uutta tuotantoa tietystä päivästä alkaen, ja komissio antaa sen mukaisesti lainsäädäntöehdotuksen.”

Or. en

(32019R2144)

Perustelu

Tämän lainsäädäntöehdotuksen yhteydessä ei tehty vaikutustenarviointia, joten asianmukainen arviointi olisi tehtävä osana asetuksen 2019/2144 uudelleentarkastelua.

Tarkistus 158
Andreas Schwab, Andrea Wechsler, Markus Ferber, Jens Gieseke, Zala Tomašič, Marion Walsmann, Engin Eroglu, Norbert Lins, Oliver Schenk, Christian Doleschal, Angelika Niebler

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 a kohta (uusi)
Asetus (EU) 2019/2144
9 artikla – 5 b kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	lisätään asetuksen (EU) 2019/2144 9 artiklaan 5 b kohta seuraavasti:
	”5 b. Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2029 15 artiklan

2 kohdan a alakohdassa tarkoitetun delegoidun säädöksen, joka koskee liitteessä I olevassa taulukossa 8 vahvistettujen luokkien M2, N2, M3 ja N3 ajoneuvojen jarrujen päästöraja-arvojen tasoa.”

Or. en

(32019R2144)

Perustelu

Nämä tarkistukset koskevat raskaiden hyötyajoneuvojen ja kevyiden ajoneuvojen jarrujen päästöraja-arvoja. Koska 90 prosentin hiilidioksidipäästöjen vähennystavoite mahdollistaa sen, että polttomoottori- ja hybridiajoneuvoja on saatavilla vielä vuoden 2035 jälkeen, ehdotetut jarrujen hiukkaspäästöraja-arvot on uudistettava perusteellisesti, jotta ne soveltuvat erilaisiin voimalaiteteknologioihin eivätkä pelkästään ladattaviin sähköajoneuvoihin. Lisäksi raskaiden hyötyajoneuvojen tulevissa raja-arvoissa on kustannusten ja hyötyjen pohjalta tasapainotettava kaupunki- ja esikaupunkiajon vaikutukset sekä sähköistettyjen ajoneuvokantojen nopea yleistyminen yhdenmukaisesti asetuksen (EU) 2024/1257 uudelleentarkastelun kanssa.

Tarkistus 159
François Kalfon, Vivien Costanzo, Christel Schaldemose, Mohammed Chahim, Pierre Jouvet, Sakis Arnaoutoglou, Johan Danielsson, Laura Ballarín Cereza, Heléne Fritzon, Sérgio Gonçalves

Ehdotus asetukseksi
3 artikla – 1 a kohta (uusi)
Asetus (EU) 2019/2144
6 artikla – 1 kohta – g a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	lisätään asetuksen (EU) 2019/2144 6 artiklan 1 kohtaan g a alakohta seuraavasti:
	”g a) ajoneuvoon asennettu sähköajoneuvojen latauksen keskeytysjärjestelmä 12 artiklan nojalla hyväksyttyjen teknisten eritelmien mukaisesti.”

Or. en

(32019R2144)

Perustelu

Latauspisteet sijaitsevat usein syrjäisillä tai eristyksissä olevilla alueilla, joilla ajoneuvossa olijat voivat joutua tilanteisiin, joissa ajoneuvosta ei ole mahdollista poistua turvallisesti lataustapahtuman keskeyttämiseksi. Tämän turvallisuuspuutteen korjaa standardoitu ajoneuvoon asennettu mekanismi, jonka avulla kuljettaja voi keskeyttää latauksen milloin tahansa. Komissio määrittelee 12 artiklan nojalla annettavalla delegoidulla säädöksellä tekniset eritelmät, mukaan lukien vaatimukset, jotka koskevat rajapintoja ja yhteentoimivuutta olemassa olevien latausstandardien kanssa, ja varmistaa näin yhdenmukaisuuden asiaankuuluvien standardien kanssa.

Tarkistus 160
Jan-Christoph Oetjen, Benoit Cassart, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ehdotus asetukseksi
4 artikla – 1 kohta – -1 alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2024/1257
3 artikla – 2 kohta – 50 a alakohta (uusi)

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
	-1) lisätään 3 artiklaan 50 a alakohta seuraavasti:
	”50 a) ’yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla toimivalla ajoneuvolla’ (’VEEF-ajoneuvolla’) henkilöautoa tai kevyttä hyötyajoneuvoa, jossa käytetään ainoastaan hyväksyttäviä polttoaineita sen koko käyttöiän ajan;”

Or. en

(32024R1257)

Perustelu

Ottamalla käyttöön yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla toimivien ajoneuvojen luokka varmistetaan teknologianeutraalius ja tasapuoliset toimintaedellytykset akkukäyttöisten sähköajoneuvojen kanssa.

Tarkistus 161
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ehdotus asetukseksi
4 artikla – 1 kohta – -1 alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2024/1257
3 artikla – 2 kohta – 50 c alakohta (uusi)

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
	-1) lisätään 3 artiklaan 50 c a alakohta seuraavasti:
	”50 c) ’tankkauksen varmistusjärjestelmällä’ järjestelmää, joka on suunniteltu estämään yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla toimivaa ajoneuvoa käyttämästä muita kuin hyväksyttäviä polttoaineita;”

Or. en

(32024R1257)

Perustelu

Jos ajoneuvoa käytetään muilla kuin hyväksyttävillä polttoaineilla, tarvitaan varmistusjärjestelmä. Tankkauksen varmistusjärjestelmä on suunniteltava siten, että se viimeisessä vaiheessa estää ajoneuvon käytön, jos ajoneuvoon on lisätty fossiilisia polttoaineita, mutta vasta sen jälkeen, kun joustava, tehostuva varoitusjärjestelmä on varoittanut kuljettajaa tilanteesta.

Tarkistus 162
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ehdotus asetukseksi
4 artikla – -1 kohta (uusi)
Asetus (EU) 2024/1257
3 artikla – 2 kohta – 50 b alakohta (uusi)

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
	-1) lisätään 3 artiklan 2 kohtaan alakohta seuraavasti:
	”50 b) ’hyväksyttävillä polttoaineilla’ kaikkia uusiutuvan energian direktiivissä (EU) 2018/2001 määriteltyjä polttoaineita, jotka täyttävät kyseisen direktiivin kestävyyskriteerit.”

Or. en

(32024R1257)

Perustelu

Tämä toimintatapa takaa oikeudellisen yhtenäisyyden koko EU:n lainsäädännössä.

Tarkistus 163
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ehdotus asetukseksi
4 artikla – -1 kohta (uusi)
Asetus (EU) 2024/1257
3 artikla – 2 kohta – 50 c alakohta (uusi)

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
	-1) lisätään 3 artiklan 2 kohtaan 50 c alakohta seuraavasti:
	”50 c) ’tankkauksen valvontalaitteella’ laitetta, joka on suunniteltu todentamaan, että yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla toimivaan ajoneuvoon toimitetaan ainoastaan hyväksyttäviä polttoaineita;”

Or. en

(32024R1257)

Perustelu

Jotta voidaan todentaa, että ajoneuvo toimii yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla, tarvitaan ”tankkauksen valvontalaite”, jolla osoitetaan, että kyseiseen ajoneuvoon toimitetaan ainoastaan näitä hyväksyttäviä polttoaineita.

Tarkistus 164
Stefano Cavedagna, Denis Nesci, Daniele Polato, Alexandr Vondra, Nicola Procaccini, Antonella Sberna, Pietro Fiocchi, Michele Picaro, Paolo Inselvini, Carlo Fidanza, Alberico Gambino, Carlo Ciccioli

Ehdotus asetukseksi
4 artikla – 1 kohta – -1 alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2024/1257
4 artikla – 5 kohta

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
	-1) korvataan 4 artiklan 5 kohta seuraavasti:
5. Valmistajat eivät saa suunnitella, valmistaa tai koota ajoneuvoja sellaisiksi, että ne on varustettu manipulointilaitteilla tai manipulointistrategioilla.	***”***5. Valmistajat eivät saa suunnitella, valmistaa tai koota ajoneuvoja sellaisiksi, että ne on varustettu manipulointilaitteilla tai manipulointistrategioilla. ***Jos tyyppihyväksyntäviranomainen on hyväksynyt laitteen tai strategian tämän asetuksen ja sen 14 artiklan 3 kohdan a–c alakohdassa sekä 14 artiklan 4 kohdan s ja u alakohdassa tarkoitetun täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti, asiaankuuluva dokumentointi mukaan luettuna, tällainen laite tai strategia ei ole manipulointilaite, manipulointistrategia eikä asetuksen (EU) 2018/858 13 artiklan 5 kohdan mukainen strategia.”***

Or. en

(32024R1257)

Perustelu

Näillä tarkistuksilla pyritään lykkäämään raskaita hyötyajoneuvoja koskevien Euro 7 -vaatimusten soveltamista viidellä vuodella. Tavoitteena on antaa valmistajille mahdollisuus keskittää investoinnit raskaan tavara- ja henkilöliikenteen vähähiilistämiseen EU:n ilmasto- ja hiilidioksiditavoitteiden mukaisesti ja varmistaa samalla, että komissio jatkaa tarvittavien täytäntöönpanosäädösten valmistelua, jotta teollisuudelle voidaan taata oikeusvarmuus ja riittävä valmistautumisaika.

Tarkistus 165
Merja Kyllönen, Sebastian Tynkkynen, Pekka Toveri, Elsi Katainen

Ehdotus asetukseksi
4 artikla – 1 kohta – -1 alakohta (uusi)
Asetus (EU) N:o 2024/1257
4 artikla − 4 kohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	-1) lisätään 4 artiklaan 1 a kohta seuraavasti:
	”1 a. Raskaiden hyötyajoneuvojen ja tapauksen mukaan liikkuvien työkoneiden

osalta tässä kohdassa säädettyjä vaatimuksia sovelletaan kumulatiivisesti, ja niillä varmistetaan päästöraja-arvojen noudattaminen sekä ajoneuvojen ja koneiden keskeytymätön toiminnallinen käytettävyys kaikissa tavanomaisissa ja kohtuudella ennakoitavissa käyttöolosuhteissa kaikkialla unionissa. Valmistajien on suunniteltava, kalibroitava ja valvottava reagensseihin perustuvia päästöjenrajoitusjärjestelmiä, selektiiviset katalyyttiset pelkistysjärjestelmät mukaan lukien, siten, että kyseiset järjestelmät säilyttävät täyden toimintakykynsä kaikissa toiminnallisissa käyttötapauksissa, jotka ovat tyypillisiä kuljetuslogistiikalle, rakennusteollisuudelle, kaivosteollisuudelle, metsätaloudelle, maataloudelle, jätehuollolle sekä muille jatkuvan tai suuren käyttöasteen teollisuus- ja palvelusovelluksille.

Jos olosuhteet, mukaan lukien reagenssin kiteytymiseen tai jäätymiseen johtavat olosuhteet, haittaavat tai todennäköisesti haittaavat järjestelmän suorituskykyä, sovelletaan seuraavia vaatimuksia:

a) päästöjenrajoitusjärjestelmiä on viipymättä muutettava, mukautettava tai tuettava vaihtoehtoisilla teknisillä ratkaisuilla, mukaan lukien vaihtoehtoisten reagenssien käyttö;

b) vastaava päästötehokkuus on osoitettava ja säilytettävä kaikkina aikoina kaikissa sovellettavissa koeolosuhteissa ja todellisissa käyttöolosuhteissa;

c) toiminnallinen käytettävyys ei saa vähentyä enempää kuin on tarpeen, jotta päästörajoja voidaan edelleen noudattaa; ja

d) sovellettavien päästörajojen noudattamista ei saa keskeyttää, katkaista eikä heikentää missään tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa käyttöolosuhteissa.”

Tarkistus 166
Alexandr Vondra, Beatrice Timgren, Stefano Cavedagna, Ondřej Krutílek, Claudiu-Richard Târziu, Laurence Trochu, Adrian-George Axinia, Aurelijus Veryga

Ehdotus asetukseksi
4 artikla – -1 kohta (uusi)
Asetus (EU) 2024/1257
4 artikla – 2 kohta

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
	-1) korvataan 4 artiklan 2 kohta seuraavasti:
Valmistajien on suunniteltava, valmistettava ja koottava ajoneuvot siten, että ne ovat tämän asetuksen mukaisia ja noudattavat liitteessä III vahvistettujen edellytysten mukaisesti liitteessä I vahvistettuja päästörajoja ja vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja tyyppihyväksyntäasiakirjoissa ilmoitettuja ***arvoja*** liitteessä IV olevassa taulukossa 1 täsmennetyn käyttöikänsä ajan. Kyseisille ajoneuvoille annetaan nimitys ”Euro 7 -ajoneuvo”.	***”***Valmistajien on suunniteltava, valmistettava ja koottava ajoneuvot siten, että ne ovat tämän asetuksen mukaisia ja noudattavat liitteessä III vahvistettujen edellytysten mukaisesti liitteessä I vahvistettuja päästörajoja ja ***tapauksen mukaan*** vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja tyyppihyväksyntäasiakirjoissa ilmoitettuja ***todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen enimmäisarvoja*** liitteessä IV olevassa taulukossa 1 täsmennetyn käyttöikänsä ajan. Kyseisille ajoneuvoille annetaan nimitys ”Euro 7 -ajoneuvo”.***”***

Or. en

(32024R1257)

Perustelu

Under Euro 7, compliance with exhaust emission requirements is demonstrated through the emission limits set out in Annex I and the test procedures specified in Annex III, namely the Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) and the Real Driving Emissions (RDE) procedure. For RDE compliance, the vehicle-specific performance envelope is defined solely by the maximum RDE values declared in the Certificate of Conformity (CoC), which serve as the basis for conformity assessment and in-service compliance verification. Restricting lifetime compliance obligations to these declared values provides legal certainty, is consistent with the concept of Not-To-Exceed (NTE) limits and conformity factors, and avoids extending enforceable requirements to other CoC parameters that are intended solely for information purposes or are relevant only to type approval.

Tarkistus 167
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ehdotus asetukseksi
4 artikla – 1 kohta – -1 alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2024/1257
4 a artikla (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	-1) lisätään 4 a artikla seuraavasti:
	”4 a artikla
	Yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla toimivia ajoneuvoja (VEEF) koskevat erityiset vaatimukset ja säännökset
	1. Yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla toimiviksi ajoneuvoiksi (VEEF) tyyppihyväksyttyjen ajoneuvojen on tässä asetuksessa ja sen nojalla annetuissa delegoiduissa säädöksissä ja täytäntöönpanosäädöksissä säädettyjen vaatimusten lisäksi täytettävä tässä artiklassa vahvistetut vaatimukset. VEEF-ajoneuvon hiilidioksidipäästöt ovat 0 g CO2/km. Tämä arvo kirjataan asetuksen (EU) 2018/858 36 artiklan nojalla annettuun vaatimustenmukaisuustodistukseen, ja sitä sovelletaan asetusta (EU) 2019/631 sovellettaessa. Hiilidioksidipäästöjen mittaamista ei vaadita, mutta polttoaineenkulutuksen mittaaminen yksikössä L / 100 km vaaditaan tyyppihyväksyntämenettelyssä, tuotannon vaatimustenmukaisuuden todentamisessa ja käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden testeissä.
	2. VEEF-ajoneuvo on varustettava tankkauksen valvontalaitteella ja tankkauksen varmistusjärjestelmällä. Tällaiset järjestelmät on suunniteltava, valmistettava ja asennettava siten, että ne on suojattu luvattomalta muuttamiselta. Polttoaineen täyttöaukko on merkittävä asianmukaisesti sen osoittamiseksi, että

moottori toimii yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla.

3. Tankkauksen valvontalaitteen on kyettävä tunnistamaan ajoneuvon käytön aikana ja kunkin tankkaustapahtuman yhteydessä, käytetäänkö ajoneuvoa yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla. Sen on erityisesti kyettävä havaitsemaan teknisesti soveltuvan seurantamenetelmän ja tällaisten menetelmien yhdistelmän avulla sellaisten polttoaineiden tai polttoaineseosten käyttö, joita ei voida pitää hyväksyttävinä polttoaineina. Tällaiseen menetelmään voisivat sisältyä seuraavat, seuraaviin lähestymistapoihin perustuvat menetelmät tai mikä tahansa muu teknisesti soveltuva seurantamenetelmä:

a) hyväksyttävien polttoaineiden päästä päähän ulottuva digitaalinen jäljitettävyysjärjestelmä koko polttoaineen toimitusketjussa, mukaan lukien todennettujen digitaalisten tallenteiden käyttö ja digitaalinen kättely, joka yhdistää tankkaustapahtuman tiettyyn ajoneuvoon ja tankkauspisteeseen;

b) ajoneuvossa tapahtuva muiden kuin hyväksyttävien polttoaineiden käytön havaitseminen käsittelemällä ajoneuvon olemassa olevia signaaleja ja toimintoja, mukaan lukien ajoneuvon ohjausyksiköiden ja niihin liittyvien anturijärjestelmien tuottamat signaalit;

c) ajoneuvossa tapahtuva polttoaineen koostumuksen määritys molekulaarisella, spektroskooppisella tai vastaavalla analyyttisella mittauksella, jonka avulla voidaan suoraan todentaa, onko käytetty polttoaine hyväksyttävä polttoaine;

d) ajoneuvon ja tankkauslaitteiston välinen suojattu kaksisuuntainen viestintä, mukaan lukien tankkaustapahtuman todennus- ja eheystarkastukset sekä tapauksen mukaan tekniset toimenpiteet, jotka mahdollistavat tankkauksen hyväksyttävillä polttoaineilla

ja estävät sen muilla kuin hyväksyttävillä polttoaineilla;

e) massataseeseen perustuva kohdentamisjärjestelmä, jossa markkinoille saatettujen hyväksyttävien polttoaineiden määrät osoitetaan todennettavissa olevilla tallenteilla ja kohdennetaan tiettyjen ajoneuvojen käyttöön niiden osuudeksi luettavaa kulutusta vastaavina määrinä; sekä digitaaliseen näyttöön perustuva tasapainottamismenetelmä, jossa ajoneuvon osuudeksi luettavaa polttoaineen käyttöä seurataan ja täsmäytetään digitaalisiin todisteisiin (mukaan lukien varmenteet tai vastaavat tallenteet) edellyttämättä tankkaustapahtuman kättelyä tankkauspisteen kanssa; Jos tankkauksen valvontalaite havaitsee, että VEEF-ajoneuvoa ei käytetä yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla, tankkauksen varmistusjärjestelmä aktivoituu automaattisesti.

4. Tankkauksen varmistusjärjestelmän on varoitettava kuljettajaa, jos VEEF-ajoneuvoa ei käytetä hyväksyttävillä polttoaineilla, ja estettävä ajoneuvon käytön jatkaminen tehostuvaa varoitusjärjestelmää noudattaen. Tämä voidaan saavuttaa erityisesti estämällä lopulta ajoneuvon (uudelleen)käynnistäminen.

5. Poiketen siitä, mitä 4 kohdassa säädetään, tankkauksen varmistusjärjestelmä voi poikkeuksellisissa oloissa sallia kuljettajalle ajomatkaltaan rajoitetun ohituksen, jos tällainen ohitus on tarpeen, jotta liikkuvuutta ei rajoiteta kohtuuttomasti, erityisesti

a) unionin alueilla, joilla ei ole 100 kilometrin säteellä kohtuullisesti saavutettavissa olevaa hyväksyttävien polttoaineiden tankkausvaihtoehtoa; tai

b) jos ajoneuvoa käytetään unionin alueen ulkopuolella. Ensimmäisessä

alakohdassa tarkoitettu ohitus on rajoitettava siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä, eikä se saa mahdollistaa ajoneuvon käyttämistä pysyvästi tai ajomatkarajoitusta pidemmälle ilman hyväksyttäviä polttoaineita.

6. Valmistajan hakemuksesta tyyppihyväksyntäviranomainen voi myöntää EU-tyyppihyväksynnän tankkauksen valvontalaitteelle ja/tai tankkauksen varmistusjärjestelmälle edellyttäen, että tämän artiklan noudattaminen on osoitettu. Tällainen hyväksyntä ei sellaisenaan merkitse ajoneuvotyypin tyyppihyväksyntää VEEF-ajoneuvona, eikä se rajoita mahdollisia lisävaatimuksia, joita sovelletaan ajoneuvojen tyyppihyväksyntään VEEF-ajoneuvoina. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista tämän kohdan nojalla myönnetyistä tankkauksen valvontalaitteen ja/tai tankkauksen varmistusjärjestelmän hyväksynnöistä 30 päivän kuluessa myöntämispäivästä. Ilmoituksessa on oltava neutraali yhteenveto hyväksytyn tankkauksen valvontalaitteen ja/tai tankkauksen varmistusjärjestelmän teknisistä eritelmistä. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään tankkauksen valvontalaitteiden ja/tai tankkauksen varmistusjärjestelmien tyyppihyväksyntää koskevat yksityiskohtaiset tekniset ja menettelyä koskevat vaatimukset.

7. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yhdenmukaiset menettelyt ja tekniset eritelmät VEEF-ajoneuvojen tyyppihyväksyntää varten tässä artiklassa vahvistettujen vaatimusten osalta, mukaan lukien vaatimukset, jotka koskevat luvattomalta muuttamiselta suojaamista, testausta ja 5 kohdan mukaisen poikkeuksen soveltamista. Tähän sisältyvät tarvittavat muutokset komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2025/1706 liitteisiin I, II, IX ja XIV sekä

komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 liitteeseen I.”

Or. en

(32024R1257)

Perustelu

4 a artiklassa vahvistetaan oikeusperusta uudelle ajoneuvoluokalle, ”yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla toimiville ajoneuvoille” (VEEF). Ehdotetun artiklan 3 kohdassa määritellään joukko hyväksyttäviä seurantamenetelmiä. Artiklan 4 ja 5 kohdassa otetaan käyttöön varmistusta koskevia käsitteitä, joilla vaatimustenmukaisuus taataan oikeasuhteisesti ja käyttäjäystävällisesti. Artiklan 6 kohdassa annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus hyväksyä täydentäviä seurantamenetelmiä, joita saatetaan kehittää tulevaisuudessa. Artiklan 7 kohdassa siirretään komissiolle valta antaa tarvittavat täytäntöönpanosäädökset ja delegoidut säädökset VEEF-käsitteen toteuttamiseksi käytännössä.

Tarkistus 168
Michael Bloss, Virginijus Sinkevičius, Alice Kuhnke

Ehdotus asetukseksi
4 artikla – 1 kohta – -1 alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2024/1257
7 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti	*Tarkistus*
	-1) lisätään 7 artiklaan 1 a kohta seuraavasti:
	”1 a. Valmistajien on varmistettava, että pakokaasujen jälkikäsittelyjärjestelmä säilyttää päästöjenrajoitustoimintonsa kaikissa olosuhteissa ja erityisesti matalassa lämpötilassa.”

Or. en

(32024R1257)

Tarkistus 169
Jan-Christoph Oetjen, Andreas Glück, Svenja Hahn, Marjan Šarec

Ehdotus asetukseksi
4 artikla – 1 kohta – -1 alakohta (uusi)
Asetus (EU) 2024/1257
7 artikla – 1 a kohta (uusi)

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
	-1) lisätään 7 artiklaan 1 a kohta seuraavasti:
	”1 a. VEEF-ajoneuvolta ei vaadita hiilidioksidin ominaispäästöjen mittausta, mutta polttoaineenkulutuksen mittaus yksikkönä L / 100 km vaaditaan osana tyyppihyväksyntämenettelyä. Päästöjä koskevaa EU-tyyppihyväksyntää koskevassa hakemuksessa valmistajan on ilmoitettava, että ajoneuvon moottori toimii yksinomaan hyväksyttävillä polttoaineilla. Valmistajan on lisäksi toimitettava tiedot tankkauksen valvontalaitteesta ja tankkauksen varmistusjärjestelmästä sekä toimenpiteistä, jotka on toteutettu tankkauksen valvontalaitteen ja tankkauksen varmistusjärjestelmän suojaamiseksi luvattomalta muuttamiselta ja muilta luvattomilta muutoksilta.”

Or. en

(32024R1257)

Perustelu

7 artiklassa säädetään päästöjä koskevaan tyyppihyväksyntään liittyvistä valmistajien velvollisuuksista. Tarkistus on välttämätön tekninen mukautus, jolla sisällytetään tekstiin VEEF-ajoneuvot sekä tankkauksen valvontalaitetta ja varmistusjärjestelmää koskevat tiedot.

Tarkistus 170
Katri Kulmuni, Valérie Devaux, Nikola Minchev, Anna-Maja Henriksson, Merja Kyllönen, Elsi Katainen, Aura Salla, Mika Aaltola, Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus asetukseksi
4 artikla – -1 kohta (uusi)
Asetus (EU) 2024/1257
7 artikla – 2 a kohta (uusi)

Nykyinen teksti	*Tarkistus*
	-1) lisätään 7 artiklaan 2 a kohta seuraavasti:
	”2 a. Valmistajien on toimitettava hyväksyntäviranomaiselle allekirjoitettu vaatimustenmukaisuusvakuutus siitä, että reagenssin ruiskutusjärjestelmä on kestävä eikä siinä esiinny epänormaaleja vikataajuuksia dynaamisissa olosuhteissa, joissa tyyppihyväksynnässä määritetty reagenssi jäätyy ja sulaa toistuvasti. Tällaisten järjestelmien on täytettävä liitteessä IV olevassa taulukossa 1 esitetyt käyttöikävaatimukset.”

Or. en

(32024R1257)

Perustelu

A new paragraph 2a would require manufacturers to declare that the reagent injection system has been designed and constructed to withstand long-term use, including operation in cold conditions where the reagent is subject to repeated freezing and thawing cycles during normal driving and parking. There would be a reference to Table 1 of Annex IV defining the term of use to be considered when assessing compliance. Cold conditions would not be defined in absolute terms, but relative to the conditions below the freezing point of the reagent(s) declared by the manufacturer. This would represent a technologically neutral and proportionate way to regulate compliance as regards the durability and the absence of abnormal failure rates of reagent injection system in cold conditions. An abnormal failure rate exists where failures occurring below the freezing point of the reagent indicate a systematic deficiency in the design or durability of the system, rather than random or age-related failures.