



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 11.7.2012
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**asetuksen (EU) N:o 510/2011 muuttamisesta uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen
hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä
koskevien keinojen määrittämiseksi**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN SISÄLTÖ

• Yleinen tausta

EU on asettanut tavoitteeksi maailmanlaajuisen ilmastomuutoksen rajoittamisen kahden celsiusasteen lämpötilan nousuun esiteolliseen aikaan verrattuna. Tämän saavuttamiseksi olisi maailmanlaajuisen päästöjen saavutettava huippunsa vuoteen 2020 mennessä ja sen jälkeen niitä olisi vähennettävä maailmanlaajuisesti vähintään 50 prosentilla vuoden 1990 päästöihin verrattuna vuoteen 2050 mennessä. Eurooppa-neuvosto vahvisti, että EU:n tavoitteena on vähentää päästöjä 80–95 prosenttia vuoden 1990 päästöihin verrattuna vuoteen 2050 mennessä osana teollisuusmaille ryhmänä asetettuja vähennystavoitteita.

Nykyisten politiikkojen soveltamisella kasvihuonekaasupäästöjä saataisiin vähennettyä vain noin 40 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Komission tiedonannossa *Etenemissuunnitelma – siirtyminen kilpailukykyiseen vähähiiliseen talouteen vuonna 2050*¹ esitetään, miten vuodelle 2050 asetettuun tavoitteeseen EU:n päästöjen vähentämisestä 80 prosentilla päästään kustannustehokkaimmalla tavalla. Etenemissuunnitelmassa todetaan, että kaikkien talouden sektoreiden on osallistuttava päästövähennyksiin. Skenaariosta riippuen liikenteen päästöjen muutoksen tason on vuoteen 2030 mennessä sijoitettava välille, joka vaihtelee +20 prosentista -9 prosenttiin vuoden 1990 päästöistä. Vuoteen 2050 mennessä päästöjä on vähennettävä 54–67 prosenttia².

Vaikka muiden sektoreiden päästöt yleisesti vähenevät, on tieliikenne yksi niistä harvoista sektoreista, jolla päästöt ovat kasvaneet nopeasti. Tieliikenteen päästöt kasvoivat 26 prosenttia vuosina 1990–2008. Vuonna 2008 noin 70 prosenttia liikenteen hiilidioksidipäästöistä oli peräisin tieliikenteestä³. Tämän seurauksena se on toiseksi suurin kasvihuonekaasupäästöjen lähde EU:ssa. Sen osuus EU:n kasvinhuonekaasujen kokonaispäästöistä on noin 1/5.

Komissio hyväksyi maaliskuussa 2011 asiakirjan *Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää*. Siinä esitetään liikennestrategia, jolla pyritään vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 60 prosentilla vuoteen 2050 mennessä.

• Asetus

Asetuksessa (EU) N:o 510/2011 vahvistetaan uusiin pakettiautoihin vuodesta 2020 alkaen sovellettavat hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet. Asetuksen lähestymistapa on kaksivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa, joka kestää vuoteen 2017 saakka, vahvistetaan tavoitteen saavuttamiseen käytettävät keinot. Jotta tavoitteet voidaan saavuttaa, on myös vuoteen 2020 saakka ulottuvaa toista vaihetta varten määriteltävä keinot tavoitteiden saavuttamiseksi. Ne vahvistetaan säädöksen uudelleentarkastelussa. Komissiota pyydetään vahvistamaan, että vuotta 2020 koskeva pakettiautojen tavoite voidaan saavuttaa. Tavoite vahvistettiin yhteispäätösmenettelyssä ja sitä ei oteta esille uudelleentarkastelussa tätä vahvistamista lukuun ottamatta.

¹ KOM(2011) 112 lopullinen.

² Kansainvälisen meriliikenteen päästöjä ei oteta huomioon.

³ EU:n tieliikennetilastot 2011, Euroopan komissio.

Näiden keinojen määrittelyn tai toteuttamisen epäonnistuminen vaikuttaisi haitallisesti ajoneuvojen valmistajiin ja osien toimittajiin, jotka tarvitsevat varmuutta tavoitteen saavuttamiseen tarvittavan teknologian ja ajoneuvojen osalta.

Keinot ovat täytäntöönpanon välineitä, jotka vaikuttavat siihen, miten päästötavoitteet saavutetaan. Voimassa olevan asetuksen keskeisiä keinoja on muun muassa raja-arvokäyrä, joka määräytyy hyötyparametrin ja hyötyparametrin ja hiilidioksidipäästöjen suhdetta kuvaavan toiminnon mukaan (muodon ja kaltevuuden vahvistaminen). Muita keinoja ovat liikapäästömaksujen järjestelmä, ekoinnovaatiot, poikkeukset, yhteenliittymät, tavoitteiden vaiheittainen käyttöönotto ja superbonusten soveltaminen rajallisen ajan.

2. SIDOSRYHMIEN KUULEMINEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Sidosryhmien kuuleminen

- *Ulkopuoliset asiantuntijat*

Ulkoisessa tutkimuksessa⁴ *Support for the revision of Regulation (EU) 510/2011 on CO₂ emissions from light commercial vehicles*⁵ on esitetty tärkein tämän ehdotuksen perustana oleva analyysi. Siihen sisältyy erilaisten keinojen ja niiden kustannusten arviointi. Vuoden 2020 tavoitteiden kokonaisvaikutusten arvioimisessa on käytetty PRIMES-TREMOVE-mallia.

- *Sidosryhmien kuuleminen*

Sidosryhmiä on kuultu virallisesti internet-kyselyn kautta sekä sidosryhmätapaamisissa. Sidosryhmien kommentit on otettu huomioon arvioitaessa eri vaihtoehtoja, joilla voitaisiin säädellä kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä.

– Julkinen kuuleminen

Julkinen internet-kuuleminen järjestettiin syksyllä 2011. Yleisesti ottaen kommenteista kävi ilmi, että kevyiden kuljetusajoneuvojen päästöjen sääntely on tärkeää, se olisi toteutettava pitkän aikavälin kasvihuonekaasutavoitteiden mukaisesti, sen olisi perustuttava uusien ajoneuvojen keskimääräisiin päästöihin, eikä sen toteutus saisi riippua jostain tietystä teknologiasta. Voimassa olevan lainsäädännön toimivuutta koskevat mielipiteet jakautuivat jyrkästi. Tärkeimpänä syynä näyttää olevan se, että useimpien mielestä voimassa oleva lainsäädäntö ei ole riittävän määrätietoinen. Vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevien tavoitteiden asettamista tuettiin voimakkaasti riippumatta siitä, millaisia muita toimia mahdollisesti pannaan täytäntöön. Julkisen kuulemisen tuloksista on laadittu tiivistelmä, joka on julkaistu⁶.

– Sidosryhmätapaaminen

Sidosryhmätapaaminen järjestettiin 6. joulukuuta 2011. Kokouksessa esiteltiin tutkimuksen alustavat päätelmät. Kokouksessa pidetyt esitykset ja tiivistelmä käydystä keskustelusta on

⁴ Ajoneuvojen päästöjä koskevan puitesopimuksen ENV.C.3/FRA/2009/0043 mukaisesti.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

julkaistu⁷. Osanottajat eivät ilmaisseet merkittävässä määrissä eriäviä mielipiteitä esitetystä analyysistä. Kansalaisjärjestöjen mielestä tavoitteita voitaisiin kiristää, koska kustannukset ovat alhaisemmat kuin aikaisemmin ajateltiin ja myös päästöt ovat merkittävästi arvioituja alhaisemmat.

Vaikutusten arviointi

Tätä ehdotusta ja vastaavaa, asetuksen (EY) N:o 443/2009 muuttamista koskevaa ehdotusta tukemaan on laadittu yhteinen vaikutusten arviointi. Toimintavaihtoehtoja on yksilöity laajaa lähestymistapaa käyttäen. Tarkastelussa on ollut kysymyksiä, jotka liittyvät lainsäädäntöön tai täytäntöönpanoon, ja lainsäädännön mahdollisia tehostamis- ja parantamiskeinoja analyysoivissa tutkimuksissa esille tuotuja toimintavaihtoehtoja. Seuraavia vaihtoehtoja tarkasteltiin:

- a) Uusia toimia ei toteuteta;
- b) Vuotta 2020 koskevien pakettiautojen tavoitteiden toteutettavuuden vahvistaminen;
- c) Keinot saavuttaa pakettiautoja koskevat tavoitteet;
- d) Yksinkertaistaminen ja hallinnollisen taakan keventäminen;
- c) Mukauttaminen uuteen testisykliin;
- f) Vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevan lainsäädännön muoto ja tiukkuus.

Eri keinojen taloudellisten, ympäristöön liittyvien ja sosiaalisten vaikutusten analyysin perusteella vaikutusten arvioinnissa tehtiin seuraavat päätelmät:

- Pakettiautojen osalta vuotta 2020 koskevan tavoitteen 147 g/km vahvistettiin olevan toteutettavissa pienemmin kustannuksin.
- Hyötyparametrina olisi edelleen oltava massa. Raja-arvokäyrän olisi edelleen oltava lineaarinen ja käyrän kaltevuudeksi olisi asetettava 100 prosenttia.
- Liikapäätösmaksun olisi oltava edelleen 95 euroa per g/km per ajoneuvo.
- Poikkeusmenettelyn olisi oltava yksinkertaistettu. Pienimpiin valmistajiin olisi sovellettava *de minimis* -poikkeusta, jonka perusteella ne voidaan vapauttaa hiilidioksiditavoitteesta. Lisäksi poikkeuksen myöntämisen määräajan olisi oltava joustava.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

EU on jo toteuttanut toimia tällä alalla, kun se hyväksyi perussopimuksen ympäristöluvuun perustuvan asetuksen (EU) N:o 510/2011. Myös yhtenäismarkkinat antavat perustan toimia EU:n tasolla jäsenvaltioiden tason sijaan. Pyrkimyksenä on varmistaa yhdenmukaiset vaatimukset koko EU:n alueella ja näin minimoida valmistajille aiheutuvat kustannukset.

⁷ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

Ehdotuksen hyväksymisestä seuraa, että aiempaa lainsäädäntöä kumotaan.

Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

Ehdotuksessa vahvistetaan, että uusille kevyille kuljetusajoneuvoille vuodeksi 2020 asetettu keskimääräinen tavoitetaso 147 g CO₂/km on saavutettavissa. Ehdotuksen mukaan tavoitteen saavuttamiseen käytetään seuraavia keinoja:

- Hyötyparametrina käytetään edelleen ajokuntoisen ajoneuvon massaa.
- Raja-arvokäyrä on edelleen lineaarinen ja sen kaltevuus on 100 prosenttia verrattuna perustilan ajoneuvokantaan.
- Erityisen päästötavoitteen saavuttamisesta vapautetaan sellaiset valmistajat, joiden uusia kevyitä kuljetusajoneuvoja rekisteröidään vuodessa alle 500 kappaletta.
- Poikkeuspäätösten soveltamisen määräajat ovat joustavammat pienille valmistajille.
- Ekoinnovoinnit säilytetään tarkistettua testimenettelyä täytäntöön pantaessa.
- Liikapäästömaksu on edelleen 95 euroa per g/km per ajoneuvo.

Koska teollisuudelle on hyödyllistä tietää, millaista sääntelykehystä sovellettaisiin vuoden 2020 jälkeen, ehdotuksessa säädetään uudelleentarkastelusta, joka suoritetaan viimeistään 31. joulukuuta 2014.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotus ei edellytä lisärahoitusta.

5. VALINNAISET TIEDOT

- Uudelleentarkastelu-, tarkistus- tai raukeamislauseke

Ehdotus sisältää uudelleentarkastelulausekkeen.

- Euroopan talousalue

Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa asiaa, minkä vuoksi se on ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

asetuksen (EU) N:o 510/2011 muuttamisesta uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä koskevien keinojen määrittelyä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁸,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁹,

noudattavat tavallista lainsäätämismääräyskokoelmasta,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Päästönormien asettamisesta uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 11 päivänä toukokuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 510/2011¹⁰ 13 artiklan 1 kohdassa säädetään, että komissio tarkastelee uudelleen keinoja, joiden avulla voidaan vuoteen 2020 mennessä saavuttaa tavoitteena oleva taso 147 g CO₂/km, mukaan lukien liitteessä I olevat kaavat ja 11 artiklan poikkeukset, edellyttäen että tämän tavoitteen toteutettavuus varmistetaan. On pyydetty, että asetuksen muutosehdotus olisi kilpailun kannalta mahdollisimman neutraali sekä sosiaalisesti oikeudenmukainen ja kestävä.
- (2) On asianmukaista selventää, että tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km noudattamisen todentamiseksi hiilidioksidipäästöt olisi edelleen mitattava moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja kuljetusajoneuvojen

⁸ EUVL C, , s..

⁹ EUVL C, , s..

¹⁰ EUVL L 145, 31.5.2011, s. 1.

päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007¹¹ ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä hyödyntäen innovatiivista teknologiaa.

- (3) Vaikutustenarvioinnin yhteydessä tehdyn teknisen analyysin mukaan tavoitteena olevan tason 147 g CO₂/km saavuttamiseksi tarvittava teknologia on käytettävissä. Vaaditut vähennykset voidaan saavuttaa alhaisemmilla kustannuksilla kuin aikaisemmassa, ennen asetuksen (EU) N:o 510/2011 hyväksymistä tehdyssä analyysissä arvioitiin. Lisäksi uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen nykyisten keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ero tavoitetasoon on kaventunut. Näin ollen voidaan vahvistaa, että tavoitetaso 147 g CO₂/km voidaan saavuttaa vuoteen 2020 mennessä.
- (4) Ottaen huomioon pienille valmistajille aiheutuvat kohtuuttomat vaikutukset ajoneuvon tarjoaman hyödyn mukaan määriteltyjen päästötavoitteiden noudattamisesta, poikkeusmenettelyyn liittyvä suuri hallinnollinen taakka ja näiden valmistajien myymien autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä saatava vain marginaalinen hyöty, ei alle 500 uutta kevyttä kuljetusajoneuvoa vuodessa valmistaviin ajoneuvonvalmistajiin sovelleta päästötavoitetta eikä liikapäästömaksua.
- (5) Pieniä valmistajia koskevaa poikkeuksien myöntämismenettelyä on yksinkertaistettava, jotta se olisi joustavampi sen osalta, milloin valmistajien on haettava poikkeusta ja milloin komission on siitä päätettävä.
- (6) Jotta autoteollisuus voisi toteuttaa pitkän aikavälin investointeja ja innovaatioita, on suositeltavaa antaa viitteitä siitä, miten tätä asetusta olisi muutettava vuoden 2020 jälkeisen ajan osalta. Näiden viitteiden olisi perustuttava unionin pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden kanssa yhdenmukaisen tarvittavan vähennysasteen arviointiin ja autojen kustannustehokkaan hiilidioksidipäästöjen vähennysteknologian kehittämisen vaikutuksiin. Näin ollen on suotavaa, että näitä näkökohtia tarkastellaan uudelleen ja että komissio laatii kertomuksen ja tekee tarvittaessa ehdotuksia vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevista tavoitteista.
- (7) Asetuksen 13 artiklan 3 kohdassa säädetään, että komissio julkaisee kertomuksen, jossa käsitellään jalanjälkeä ja hyötykuormaa koskevien tietojen saatavuutta ja niiden käyttöä hyötyparametreina liitteessä I olevissa kaavoissa. Nämä tiedot ovat käytettävissä ja niiden mahdollista käyttöä on arvioitu vaikutustenarvioinnissa. Arvioinnin perusteella on kustannustehokkaampaa pitää edelleen ajokuntoisen ajoneuvon massa hyötyparametrina kevyiden kuljetusajoneuvojen vuoden 2020 tavoitteissa.
- (8) On edelleen asianmukaista soveltaa lähestymistapaa, jonka mukaan tavoitetason asettaminen perustuu kevyen kuljetusajoneuvon tarjoaman hyödyn ja liitteessä I olevissa kaavoissa esitetyn hiilidioksidipäästöjen tavoitetason väliseen lineaariseen suhteeseen, koska tämä lähestymistapa mahdollistaa kevyiden kuljetusajoneuvojen markkinoiden moninaisuuden säilymisen ja antaa valmistajille mahdollisuuden ottaa huomioon kuluttajien erilaiset tarpeet ja välttää näin kilpailun perusteetonta vääristymistä. On kuitenkin asianmukaista ajantasaistaa tätä lähestymistapaa niin, että

¹¹ EUVL L 171, 29.6.2007, s.1.

siinä otetaan huomioon viimeisimmät käytettävissä olevat tiedot uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen rekisteröinneistä.

- (9) Komissio on arvioinut jalanjälkitietojen saatavuutta ja niiden käyttöä hyötyparametrina liitteessä I olevissa kaavoissa. Nämä tiedot ovat saatavilla ja niiden mahdollista käyttöä on arvioitu vaikutustenarvioinnissa, ja tämän arvioinnin perusteella on tehty päätelmä siitä, että vuotta 2020 koskevan kaavan hyötyparametrina olisi oltava massa.
- (10) Asetuksessa säädetään, että komissio tekee vaikutustenarvioinnin tarkastellakseen uudelleen testimenettelyjä, jotta näissä otettaisiin riittävällä tavalla huomioon autojen hiilidioksidipäästöjen todellinen käyttäytyminen. Tämä työ ei ole vielä valmis, mutta se etenee Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission puitteissa kehitettävän World Light Duty Test -menettelyn myötä. Tästä syystä asetuksen (EY) N:o 443/2009 liitteessä I säädetään vuotta 2020 koskevista päästörajoista, jotka on määritetty asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 liitteen XII mukaisesti. Kun testimenettelyjä muutetaan, olisi liitteessä I vahvistetut rajat mukautettava sen varmistamiseksi, että valmistajien ja ajoneuvoluokkien normeja kiristetään vertailukelpoisella tavalla.
- (11) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 510/2011 olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetusta (EU) N:o 510/2011 seuraavasti:

- 1) Korvataan 1 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Tässä asetuksessa vahvistetaan unionissa rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen, joita mitataan asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä hyödyntäen innovatiivista teknologiaa, tavoitetasoksi vuodesta 2020 alkaen 147 g CO₂/km.”

- 2) Lisätään 2 artiklaan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jäljempänä 4 artiklaa, 8 artiklan 4 kohdan b ja c alakohtaa, 9 artiklaa ja 10 artiklan 1 kohdan a ja c alakohtaa ei sovelleta valmistajiin, joiden kaikki yritykset yhteensä ovat vastuussa alle 500:sta EU:ssa edellisen kalenterivuoden aikana rekisteröidystä uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta.”

- 3) Poistetaan 11 artiklan 3 kohdan viimeinen virke.

- 4) Muutetaan 13 artikla seuraavasti:

- a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”Komissio tarkastelee 31 päivään joulukuuta 2014 mennessä uudelleen päästötavoitteet, keinot ja muut tämän asetuksen näkökohdat uusien kevyiden

kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamiseksi vuoden 2020 jälkeistä ajanjaksoa varten.”

b) Muutetaan 6 kohta seuraavasti:

- poistetaan toinen alakohta,
- korvataan kolmas alakohta seuraavasti:

”Komissio mukauttaa liitteessä I vahvistettuja kaavoja delegoiduilla säädöksillä 15 artiklan mukaisesti ja 16 ja 17 artiklassa säädettyjä ehtoja noudattaen, jotta voidaan ottaa huomioon mahdolliset hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa käytettävään sääntömääräiseen testausmenettelyyn tehdyt muutokset, samalla kun varmistetaan, että erilaisia hyötyjä tarjoavien ajoneuvojen ja valmistajien vähennysvaatimukset ovat vanhassa ja uudessa testimenettelyssä tiukkuudeltaan vertailukelpoisia.”

5) Lisätään liitteessä I olevaan 1 kohtaan c alakohta seuraavasti:

”c) vuodesta 2020:

Ohjeelliset hiilidioksidipäästöt = $147 + a \times (M - M_0)$,

jossa

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M₀ = 13 artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksytty arvo

a = 0,096.”

2 artikla

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

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja