



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**asetuksen (EY) N:o 443/2009 muuttamisesta uusien henkilöautojen
hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä
koskevien keinojen määrittämiseksi**

{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 tarvittavia vähennyksiä.

Nykyisten politiikkojen soveltamisella kasvihuonekaasupäästöjä saataisiin vähennettyä vain noin 40 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. *Vähähiilisen talouden etenemissuunnitelmaa* koskevassa komission tiedonannossa¹ esitetään, miten vuodelle 2050 asetettuun tavoitteeseen EU:n päästöjen vähentämisestä 80 prosentilla päästään kustannustehokkaimmalla tavalla. Etenemissuunnitelmassa osoitetaan, että kaikkien talouden sektoreiden on osallistuttava päästövähennyksiin. Skenaariosta riippuen liikenteen päästöjen muutoksen tason on vuoteen 2030 mennessä sijoituttava välille, joka vaihtelee +20 prosentista -9 prosenttiin vuoden 1990 päästöistä. Vuoteen 2050 mennessä päästöjen on vähennettävä 54–67 prosenttia².

Vaikka muiden sektoreiden päästöt yleisesti vähenevät, on tieliikenne yksi niistä harvoista sektoreista, joilla 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 kasvihuonekaasujen 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 (EY) N:o 443/2009 vahvistetaan uusiin autoihin vuodesta 2020 alkaen sovellettavat hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteet. Asetuksen lähestymistapa on kaksivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa, joka kestää vuoteen 2015 saakka, vahvistetaan tavoitteen saavuttamiseen liittyvät käytettävät keinot. Jotta tavoitteet voidaan saavuttaa, on myös vuoteen 2020 saakka ulottuvalla toista vaihetta varten määritettävä keinot tavoitteiden saavuttamiseksi. Ne vahvistetaan säädöksen uudelleentarkastelussa. Tavoite vahvistettiin yhteispäätösmenettelyssä ja sitä ei oteta esille uudelleentarkastelussa.

¹ COM(2011) 112 lopullinen.

² Kansainvälisen meriliikenteen päästöjä ei oteta huomioon.

³ EU:n tieliikennetilastot 2011, Euroopan komissio.

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

Säännöt ovat täytäntöönpanon näkökohtia, jotka vaikuttavat siihen, miten päästötavoite saavutetaan. Voimassa olevan asetuksen keskeisiä keinoja ovat 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 tutkimuksessa *Support for the revision of Regulation (EC) 443/2009 on CO₂ emissions from light commercial vehicles*⁴ on 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 henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä.

- Julkinen kuuleminen

Julkinen internet-kuuleminen järjestettiin syksyllä 2011. Yleisesti ottaen kommentteista kävi ilmi, että ajoneuvopäästöjen sääntely on tärkeää, se olisi toteutettava pitkän aikavälin kasvihuonekaasutavoitteiden mukaisesti ja sen olisi perustuttava uusien ajoneuvojen keskimääräisiin päästöihin, eikä sen toteutus saisi olla riippuvainen 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 julkaistu⁵.

- Sidosryhmätapaaminen

Sidosryhmätapaaminen järjestettiin 6. joulukuuta 2011. Kokouksessa esiteltiin koko tutkimus. Kokouksessa pidetyt esitykset ja tiivistelmä käydystä keskustelusta on julkaistu⁶. Osanottajat eivät ilmaisseet merkittävässä määrin eriäviä mielipiteitä esitetystä analyysistä;

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

Kansalaisjärjestöjen mielestä tavoitteita olisi kiristettävä, koska kustannukset ovat alhaisemmat kuin aikaisemmin ajateltiin.

Vaikutustenarviointi

Tätä ehdotusta ja vastaavaa, asetuksen (EY) N:o 510/2011 muuttamista koskevaa ehdotusta tukemaan on laadittu yhteinen vaikutustenarviointi. Toimintavaihtoehtoja on yksilöity laajaa lähestymistapaa käyttäen. Tarkastelussa on ollut kysymyksiä, jotka liittyvät lainsäädäntöön, täytäntöönpanoon ja lainsäädännön koskevia mahdollisia tehostamis- ja parantamiskeinoja analysoivissa tutkimuksissa arvioitua keinoja. Seuraavia vaihtoehtoja tarkasteltiin:

- a) Uusia toimia ei toteuteta;
- b) Keinot saavuttaa henkilöautoja koskevat tavoitteet;
- c) Yksinkertaistaminen ja hallinnollisen taakan keventäminen;
- d) Mukauttaminen uuteen testisykliin;
- e) Vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevan lainsäädännön muoto ja tiukkuus.

Taloudellisten, ympäristöön liittyvien ja sosiaalisten vaikutusten analyysin perusteella vaikutusten arvioinnissa tehtiin seuraavat päätelmät:

- Henkilöautojen hyötyparametrina olisi edelleen oltava massa ja raja-arvokäyrän olisi edelleen oltava lineaarinen.
- Todisteiden mukaan käyrän kaltevuuden pitäisi olla suhteellisen alhainen markkinoiden vääristymien vähentämiseksi.
- Liikapäätösmaksun olisi oltava edelleen 95 euroa per g/km per ajoneuvo.
- Asetus olisi ajantasaistettava vastaamaan Lissabonin sopimusta.
- Poikkeusmenettelyn olisi oltava yksinkertaistettu. Pienimpiin valmistajiin olisi sovellettava de-minimis-poikkeusta, jonka nojalla ne voidaan vapauttaa hiilidioksiditavoitteesta. Lisäksi poikkeuksen myöntämisen määräajan olisi pienten valmistajien osalta oltava joustava.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

EU on jo toteuttanut toimia tällä alalla, kun se hyväksyi perussopimuksen ympäristölukuun perustuvan asetuksen (EC) N:o 443/2009. 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.

Ehdotuksen hyväksymisestä seuraa, että aiempaa lainsäädäntöä kumotaan.

Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

Ehdotuksella muutetaan asetusta vuodeksi 2020 uusille henkilöautoille asetetun päästötason 95 g CO₂/km saavuttamiseen käytettävien keinojen täytäntöönpanemiseksi. Tärkeimmät sovellettavat keinot ovat:

- Hyötyparametrina käytetään edelleen ajokuntoisen ajoneuvon massaa.
- Raja-arvokäyrä on edelleen lineaarinen ja sen kaltevuus on 60 prosenttia verrattuna perustilan autokantaan, joka on edelleen vuoden 2006 autokanta vuoden 2015 raja-arvokäyrän mukaisesti.
- Vuosina 2020–2023 otetaan käyttöön superbonukset autoille, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 35 g CO₂/km. Superbonuksissa sovellettava kerroin on 1,3, ja niitä voidaan myöntää järjestelmän voimassaoloaikana yhteensä enintään 20 000 ajoneuvolle valmistajaa kohden.
- Pieniin valmistajiin sovellettava poikkeusjärjestely ajantasaistetaan vuodelle 2020.
- Erityisestä hiilidioksidipäästötavoitteesta vapautetaan sellaiset valmistajat, joiden uusia henkilöautoja rekisteröidään vuodessa alle 500 kappaletta.
- Poikkeuspäästösten soveltamisen määräajat ovat joustavammat pienille valmistajille.
- Ekoinnovoinnin säilytetään tarkistettua testimenettelyä täytäntöönpanessa.
- Liikapäästömaksu on edelleen 95 euroa per g/km per ajoneuvo.
- Komiteamenettelyä koskevat säännöt saatetaan Lissabonin sopimuksen mukaisiksi.

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 (EY) N:o 443/2009 muuttamisesta uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista vuoteen 2020 mennessä koskevien keinojen määrittämiseksi

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 lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁷,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁸,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 443/2009⁹ 13 artiklan 5 kohdassa säädetään, että komissio tarkastelee uudelleen keinoja, joiden avulla voidaan vuoteen 2020 mennessä saavuttaa tavoitteena oleva taso 95 g CO₂/km kustannustehokkaasti, mukaan lukien liitteessä I olevat kaavat ja 11 artiklan poikkeukset. On pyydetty, että asetuksen muutosehdotus olisi kilpailun kannalta mahdollisimman neutraali sekä sosiaalisesti oikeudenmukainen ja kestävä.
- (2) On aiheellista selventää, että tavoitteena olevan tason 95 g CO₂/km noudattamisen todentamiseksi hiilidioksidipäästöt olisi edelleen mitattava moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston

⁷ EUVL C, , s..

⁸ EUVL C, , s..

⁹ EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1.

asetuksen (EY) N:o 715/2007¹⁰ ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä innovatiivista teknologiaa hyödyntäen.

- (3) Ottaen huomioon erittäin vähän hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien ajoneuvojen varhaisten sukupolvien korkeat tutkimus- ja kehitys- sekä yksikkötuotantokustannukset, on aiheellista väliaikaisesti ja rajoitetusti nopeuttaa ja helpottaa tällaisten ajoneuvojen saattamista unionin markkinoille niiden kaupallistamisen alkuvaiheessa.
- (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 vähennyksistä saatava vain marginaalinen hyöty, ei alle 500 uutta henkilöautoa valmistaviin autojenvalmistajiin sovelleta päästötavoitetta eikä liikapäästömaksua.
- (5) Pieniä valmistajia koskevan poikkeuksen myöntämismenettelyä on yksinkertaistettava, jotta se olisi joustavampi sen osalta, milloin valmistajien on haettava poikkeusta ja milloin komission on siitä päätettävä.
- (6) Poikkeusten myöntämistä kapealla erikoisalalla toimiville valmistajille koskevaa menettelyä olisi jatkettava vuodesta 2020. Jotta kapealla erikoisalalla toimivien valmistajien vähennyspyrkimykset olisivat yhdenmukaisia suurten valmistajien kanssa, sovelletaan pieniin valmistajiin vuodesta 2020 keskimääräisten päästöjen tavoitetta, joka on 45 prosenttia alhaisempi kuin vuonna 2007 sovellettu.
- (7) 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.
- (8) 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.
- (9) On aiheellista mukauttaa asetuksen (EY) N:o 443/2009 3 artiklan 2 kohdan sanamuotoa sen varmistamiseksi, että sidossuhteessa olevan yrityksen käsite on yhdenmukainen yrityskeskittymien valvonnasta 20 päivänä tammikuuta 2004 annetun

¹⁰ EUVL L 171, 29.6.2007, s.1.

neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004¹¹ sekä päästönormien asettamisesta uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 11 päivänä toukokuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 510/2011¹² 3 artiklan 2 kohdan säännösten kanssa.

- (10) Asetuksella (EY) N:o 443/2009 siirretään komissiolle valta panna täytäntöön joitakin sen säännöksiä 28 päivänä kesäkuuta 1999 annetussa neuvoston päätöksessä 1999/468/EY¹³ säädettyjen menettelyjen mukaisesti. Lissabonin sopimuksen voimaantulon seurauksena kyseinen valta on mukautettava Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 ja 291 artiklaan.
- (11) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset asetuksen (EY) N:o 443/2009 täytäntöönpanolle, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁴ mukaisesti.
- (12) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä päästötavoitteista poikkeamista koskevien sääntöjen täydentämisestä, tietovaatimusten muuttamisesta hiilidioksidipäästöjen tarkkailemiseksi ja liitteessä I vahvistettavien hiilidioksidipäästöjen laskentakaavojen mukauttamiseksi muutoksiin, joita tehdään ajoneuvon massa-arvoon ja asetuksessa (EY) N:o 715/2007 tarkoitettuun hiilidioksidipäästöjen mittaamista koskevaan sääntömääräiseen testimenettelyyn. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (13) On edelleen asianmukaista soveltaa lähestymistapaa, jonka mukaan tavoitetason asettaminen perustuu auton käyttötarkoituksen ja sen liitteessä I olevissa kaavoissa esitetyn hiilidioksidipäästöjen tavoitetason väliseen suhteeseen, koska tämä lähestymistapa mahdollistaa henkilöautojen markkinoiden moninaisuuden säilyttämisen ja antaa valmistajille mahdollisuuden ottaa huomioon kuluttajien erilaiset tarpeet ja välttää näin markkinoiden perusteetonta vääristymistä.
- (14) Komissio on arvioinut jalanjälkitietojen saatavuutta ja niiden käyttöä hyötyparametrina liitteessä I olevissa kaavoissa. Nämä tiedot ovat saatavilla ja niiden mahdollista käyttöä on arvioitu vaikutustenvuorovaikutuksissa. Tämän arvioinnin perusteella on tehty päätelmä siitä, että vuotta 2020 koskevan kaavan hyötyparametrina olisi oltava massa. Tulevassa uudelleentarkastelussa olisi kuitenkin tarkasteltava alhaisempia kustannuksia ja hyötyjä, joita saadaan muutettaessa hyötyparametriksi jalanjälki.
- (15) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 443/2009 olisi muutettava,

¹¹ EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.

¹² EUVL L 145, 31.5.2011, s. 1.

¹³ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

¹⁴ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetus (EY) N:o 443/2009 seuraavasti:

- 1) Korvataan 1 artiklan toinen kohta seuraavasti:

”Tässä asetuksessa asetetaan uuden autokannan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen, jotka mitataan asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 liitteen II ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä innovatiivisia teknologioita hyödyntäen, tavoitetasoksi vuodesta 2020 alkaen 95 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 henkilöautosta.”

- 3) Korvataan 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan ensimmäinen luettelukohta seuraavasti:

”– valtuudet käyttää yli puolta äänimäärästä; tai”

- 4) Lisätään 5 artiklan jälkeen artikla seuraavasti:

”5 a artikla

Tavoitteen 95 g CO₂/km superbonukset

1. Keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä laskettaessa kukin uusi henkilöauto, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 35 g CO₂/km, on laskettava 1,3 henkilöautoksi vuosina 2020–2023 ja yhdeksi henkilöautoksi vuodesta 2024 alkaen.

2. Uusien henkilöautojen enimmäismäärä, joka otetaan huomioon 1 kohdassa vahvistettujen kertoimien soveltamisessa vuosina 2020–2023, saa olla yhteensä enintään 20 000 ensimmäistä kertaa rekisteröitävää henkilöautoa valmistajaa kohden.”

- 5) Korvataan 8 artiklan 9 kohta seuraavasti:

”9. Komissio hyväksyy yksityiskohtaiset säännöt tässä artiklassa tarkoitetusta tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta sekä liitteen II soveltamisesta täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Komissio voi antaa delegoituja säädöksiä 14 a artiklan mukaisesti liitteen II muuttamiseksi tietovaatimusten ja tietoparametrien muuttamiseksi.”

- 6) Korvataan 9 artiklan 3 kohta seuraavasti:

- ”3. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset menettelyt tämän artiklan 1 kohdan mukaisten liikapäästömaksujen perimiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”
- 7) Muutetaan 11 artikla seuraavasti:
- a) Poistetaan 3 kohdan viimeinen virke.
- b) Korvataan 4 kohdan toisen alakohdan b alakohta seuraavasti:
- ”b) jos hakemus liittyy liitteessä I olevan 1 kohdan a ja b alakohtaan, tavoite, joka on joko 25 prosentin vähennys vuoden 2007 keskimääräisistä hiilidioksidipäästöistä tai, kun useamman sidossuhteessa olevan yrityksen osalta tehdään yhteinen hakemus, 25 prosentin vähennys kyseisten yritysten vuonna 2007 tuottamien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen keskiarvosta.”
- c) Lisätään 4 kohdan toiseen alakohtaan c alakohta seuraavasti:
- ”c) jos hakemus liittyy liitteessä I olevan 1 kohdan c alakohtaan, tavoite, joka on joko 45 prosentin vähennys vuoden 2007 keskimääräisistä hiilidioksidipäästöistä tai, kun useamman sidossuhteessa olevan yrityksen osalta tehdään yhteinen hakemus, 45 prosentin vähennys kyseisten yritysten vuonna 2007 tuottamien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen keskiarvosta.”
- 8) b) Korvataan 8 kohta seuraavasti:
- ”8. Tämän artiklan 1–7 kohdan täydentämiseksi komissio antaa 14 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa annetaan säännöt poikkeuskelpoisuuden arviointiperusteista, hakemusten sisällöstä sekä hiilidioksidipäästöjen vähentämishjelmien sisällöstä ja arvioinnista.”
- 9) Korvataan 12 artiklan 2 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:
- ”Komissio hyväksyy 1 kohdassa tarkoitettujen innovatiivisten teknologioiden hyväksymistä koskevaan menettelyyn sovellettavat yksityiskohtaiset säännökset täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”
- 10) Muutetaan 13 artikla seuraavasti:
- a) Korvataan 2 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:
- ”Nämä toimenpiteet hyväksytään 14 a artiklan mukaisesti delegoiduilla säädöksillä.”
- b) Poistetaan 3 kohdan toinen alakohta.
- c) Korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Komissio tarkastelee 31 päivään joulukuuta 2014 mennessä uudelleen päästötavoitteet, keinot ja muut tämän asetuksen näkökohdat uusien hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamiseksi uusille henkilöautoille vuoden 2020 jälkeistä ajanjaksoa varten.”

d) Korvataan 7 kohta seuraavasti:

”7. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 14 a artiklan mukaisesti liitteessä I olevien kaavojen muuttamiseksi, jotta niissä otettaisiin huomioon kaikki asetuksessa (EY) N:o 715/2007 ja asetuksessa (EY) N:o 692/2008 tarkoitettuun hiilidioksidipäästöjen mittaamista koskevaan sääntömääräiseen testimenettelyyn tehdyt muutokset, samalla kun varmistetaan, että erilaisia hyötyjä tarjoavien ajoneuvojen ja valmistajien vähennysvaatimukset ovat vanhassa ja uudessa testimenettelyssä tiukkuudeltaan vertailukelpoisia.”

11) Korvataan 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 280/2004/EY 9 artiklalla perustettu ilmastonmuutoskomitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.”

12) Lisätään 14 a artiklan seuraavasti:

”14 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artikkelissa säädetyin edellytyksin.
2. Siirretään komissiolle määräämättömäksi ajaksi [tämän asetuksen voimaantulosta lukien] valta antaa 8 artiklan 9 kohdan toisessa alakohdassa, 11 artiklan 8 kohdassa, 13 artiklan 2 kohdan kolmannessa alakohdassa ja 13 artiklan 7 kohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 8 artiklan 9 toisessa alakohdassa, 11 artiklan 8 kohdassa, 13 artiklan 2 kohdan kolmannessa alakohdassa ja 13 artiklan 7 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 8 artiklan 9 kohdan toisessa alakohdassa, 11 artiklan 8 kohdan, 13 artiklan 2 kohdan kolmannen alakohdan ja 13 artiklan 7 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole [kahden kuukauden] kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan [kahdella kuukaudella].

13) Lisätään liitteessä I olevaan 1 kohtaan c kohta seuraavasti:

”c) Vuodesta 2020:

$$\text{Hiilidioksidipäästöt} = 95 + a \times (M - M_0)$$

jossa

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M_0 = 13 artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksytty arvo

$a = 0,0333$.”

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
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja