EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Ehdotus

# EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (uudelleenlaadittu teksti)**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

# PERUSTELUT

## 1. EHDOTUKSEN TAUSTA

### • Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Autoteollisuus on EU:lle erityisen tärkeä ala: se tarjoaa yli 12 miljoonalle ihmiselle työpaikan autojen valmistuksessa, myynnissä ja huollossa sekä kuljetusalalla. EU:n autoteollisuus on globaalin autoteollisuuden osana perusteellisten muutosten edessä. Digitalisointi ja automaatio muuttavat perinteisiä valmistusprosesseja. Sähköisiin voimalaitteisiin, itseohjautuvaan ajamiseen ja verkotettuihin ajoneuvoihin liittyvä innovointi asettaa huomattavia haasteita, jotka saattavat muuttaa alan perinpohjaisesti. EU:n autoalan markkinoiden osuus globaalista myynnistä on lisäksi viime vuosikymmenen aikana pudonnut noin kolmanneksella 20 prosentin tienoille. Se aiheuttaa EU:n teollisuudelle lisää painetta päästä uusille markkinoille.

Pariisin ilmastosopimuksen[1] myötä maailma on sitoutunut siirtymään kohti vähähiilistä taloutta. Monet maat toteuttavat jo toimia vähähiilisen liikenteen hyväksi: kohteena ovat esimerkiksi ajoneuvoalan standardit, ja usein niihin yhdistetään ilmanlaadun parantamiseen tähtääviä toimia. Euroopassa voimassa olevat henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöihin sovellettavat normit ovat aina tähän päivään saakka olleet perustavanlaatuinen väline, jolla edistetään vähähiiliseen teknologiaan liittyvää innovointia ja investointeja. Koska vuoden 2020 jälkeiselle ajalle ei ole vielä tällä hetkellä vahvistettu tiukempia standardeja, on olemassa vaara, että EU menettää teknologisen johtoasemansa etenkin päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen suhteen. USA, Japani, Etelä-Korea ja Kiina etenevät asiassa samaan aikaan erittäin nopeasti.

Kiina on vastikään asettanut päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevat pakolliset kiintiöt, joita autonvalmistajien on noudatettava vuodesta 2019 lähtien. USA:ssa Kalifornia ja yhdeksän muuta osavaltiota ovat onnistuneesti ottaneet käyttöön sääntelyvälineen, jolla tehostetaan päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen strategista merkitystä autonvalmistajille korostaa se, että monet valmistajat ovat hiljattain ilmoittaneet, että sähköisten voimalaitteiden osuus niiden globaalissa myynnissä kasvaa selvästi tulevina vuosina. EU:n autoteollisuuden on otettava maailmassa johtava asema näiden uusien teknologioiden alalla samaan tapaan kuin sillä jo on perinteisen autoteknologian alalla.

Nykyisessä sääntely-ympäristössä EU:n kuluttajat eivät pääse hyödyntämään mahdollisuuksia polttoainesäästöihin. Nykyisistä hiilidioksidipäästöasetuksista tehdyn arvioinnin mukaan hiilidioksidipäästönormien avulla saatavat polttoainesäästöt kompensoivat kalliimmat hankintakustannukset selvästi. Elinkaarenmittaiset polttoainekulusäästöt ovat kuitenkin jääneet odotettua pienemmiksi, mikä johtuu ennen muuta siitä, etteivät ajoneuvojen päästöt testisyklissä vastaa todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä. Jos tätä testattujen ja todellisten päästöjen epäsuhtaa voitaisiin pienentää ja jos uusiin ajoneuvoihin asennettaisiin teknologiaa, jonka avulla polttoaineenkulutus pienenee todellisissa ajo-olosuhteissa, kuluttajat hyötyisivät vieläkin enemmän.

Komission heinäkuussa 2016 julkaiseman vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevan eurooppalaisen strategian[2] mukaan tavoitteeksi on asetettava, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät vuoteen 2050 mennessä vähintään 60 prosenttia vuoteen

---

1 http://unfccc.int/paris_agreement/items/9485.php

2 COM(2016) 501 final.

1990 verrattuna ja että vähennyksissä edetään vakaasti kohti nollatasoa. Liikenteen aiheuttamia ilman laatua pilaavia päästöjä on vähennettävä jyrkästi ja viipymättä. Strategiassa tehdään selväksi myös se, että vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton on lisäännyttävä niin, että ne saavuttavat merkittävän markkinaosuuden vuoteen 2030. Tällä tavoin EU ohjataan vakaasti tielle, joka pitemmällä aikavälillä johtaa päästöttömään liikkuvuuteen.

Strategian toteuttaminen aloitettiin toukokuussa 2017 annetulla tiedonannolla *Eurooppa liikkeellä – Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla*.[3] Siinä asetetaan EU:lle selväksi tavoitteeksi, että Euroopassa kehitetään, tarjotaan ja valmistetaan parhaita vähäpäästöisiä, verkotettuja ja automaattisia liikkuvuusratkaisuja, laitteita ja ajoneuvoja ja että käytettävissä on kaikkein uudenaikaisin infrastruktuuri niiden tukemiseksi. Tiedonannossa korostetaan, että EU:n on otettava johtoasema vastattaessa autoteollisuuden kohtaamiin haasteisiin globaalilla tasolla ja hyödynnettävä siinä jo aikaansaatua edistystä.

Nykyiset henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormit, jotka ovat voimassa vuosiin 2020 ja 2021 saakka, ovat auttaneet vähentämään kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä merkittävästi.[4] Nykypolitiikalla ei kuitenkaan pystyttäne vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä niin paljon, että EU saavuttaisi vuodelle 2030 asettamansa tavoitteen, jonka mukaan päästöt vähenevät vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Maantieliikenteen osuus EU:n kasvihuonekaasupäästöistä oli 22 prosenttia vuonna 2015. Osuus on kasvanut vakaasti vuodesta 1990. Henkilö- ja pakettiautojen osuus maantieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä oli vuonna 2015 kaikkiaan 73 prosenttia.

Vaikka liikenneala onkin viime vuosikymmenten aikana selvästi vähentänyt ilmansaastepäästöjään EU:ssa, sen osuus typen oksidien päästöistä on edelleen suurin. Päästöttömät ajoneuvot auttavat vähentämään maantieliikenteen hiilidioksidipäästöjä, ja niistä on hyötyä myös pyrittäessä siihen, ettei liikenne aiheuta ilmaa pilaavia päästöjä.

Tässä ehdotuksessa asetetaan kustannuksiin nähden tehokkaat tavoitteet, joilla pyritään vähentämään kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vuoteen 2030 mennessä. Erityisellä kannustinjärjestelyllä puolestaan pyritään lisäämään päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta ajoneuvokannasta. Tällä tavoin huolehditaan siitä, että EU:n autoteollisuus säilyttää teknologisen johtoasemansa ja pystyy sen avulla vankistamaan kilpailukykyään, ja luodaan työpaikkoja. Lisäksi kuluttajien polttoainekustannukset pienenevät. Ehdotus auttaa myös saavuttamaan EU:n Pariisin ilmastosopimuksessa antamat sitoumukset. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden kasvattamiseen tähtäävällä kannustinjärjestelmällä on määrä etenkin vähentää ilmansaasteita ja vastaavasti parantaa ilmanlaatua ja toimia näin ihmisten terveyden hyväksi. Sillä täydennetään käynnissä olevia toimia, joilla puututaan ilmanlaatuongelmiin kaupungeissa, alueilla ja valtakunnallisesti.

Tarkemmin sanottuna sillä annetaan teollisuudelle selkeä signaali ja ennustettavuutta investoimiseen, työpaikkojen luomiseen, innovointiin ja kilpailukyvyn parantamiseen. Lisäksi sillä nopeutetaan päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoa ja energiatehokkaan teknologian kehittämistä EU:ssa. Näin se tarjoaa perustan, jonka pohjalta EU:n autoteollisuus voi edelleen menestyä globaaleilla markkinoilla. Kun tueksi toteutetaan

---

[3] COM(2017) 283 final.

[4] Ricardo-AEA and TEPR (2015), *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of $CO_2$ emissions from light-duty vehicles*. Saatavana osoitteessa https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

tarvittavat EU:n ja kansallisen tason rinnakkaistoimenpiteet, on odotettavissa investointeja myös latausinfrastruktuuriin.

Uusilla hallinnointiin liittyvillä järjestelyillä varmistetaan, että hiilidioksidipäästö- ja polttoaineenkulutusarvot edustavat vastaisuudessa kuluttajien tieliikenteessä havaitsemia arvoja. Ehdotuksella varmistetaan lisäksi se, että taakka jakautuu tasapuolisesti valmistajien kesken.

Ehdotus kuuluu laajempaan liikkuvuuspakettiin, johon sisältyvillä kysyntäpuolen toimilla tuetaan tässä ehdotuksessa esitettyjä tarjontapuolen toimenpiteitä. Puhtaiden ja energiatehokkaiden maantieajoneuvojen edistämisestä annetulla direktiivillä 2009/33/EY pyritään piristämään puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen markkinoita. Ehdotetulla muutoksella varmistetaan, että direktiivi kattaa kaikki merkitykselliset hankintakäytännöt, että siinä annetaan selkeitä ja pitkälle ajalle ulottuvia signaaleja markkinoille ja että sen säännökset ovat entistä yksinkertaisempia ja paremmin toimivia. Tarkoituksena on parantaa liikenteen panosta hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöjen vähentämisessä sekä alan kilpailukyvyn ja kasvun edistämisessä.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevassa direktiivissä aiheena ovat sisämarkkinoiden yhteiset standardit, vähimmäisvaatimukset asianmukaiselle infrastruktuurille, jota on määrä kehittää kansallisten toimintakehysten kautta, sekä kuluttajille annettavat tiedot polttoaineiden ja ajoneuvojen yhteensopivuudesta. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevassa toimintasuunnitelmassa puolestaan esitetään joukko suosituksia, joilla tehostetaan direktiivin mukaisten kansallisten toimintakehysten täytäntöönpanoa ja parannetaan yhteentoimivan polttoaineinfrastruktuurin suunnittelua ja rahoitusta.

Erityisellä akkuihin liittyvällä aloitteella autetaan muodostamaan täysimittainen arvoketju akkujen kehittämiselle ja valmistamiselle EU:ssa.

Lisäksi komissio aikoo vuoden 2018 alkupuoliskolla esittää hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet uusille raskaille hyötyajoneuvoille.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tällä ehdotuksella edesautetaan energiaunionia koskevassa puitestrategiassa[5] asetettua tavoitetta siirtyä vähähiiliseen, turvalliseen ja kilpailukykyiseen talouteen. Ehdotus auttaa saavuttamaan EU:n vuoteen 2030 ulottuvissa ilmasto- ja energiapolitiikan puitteissa asetetut tavoitteet, kuten sen, että EU:n omia kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasosta. Päästökauppajärjestelmän ulkopuolisilla aloilla, joihin myös tieliikenne kuuluu, kasvihuonekaasupäästöjä on vuoteen 2030 mennessä vähennettävä ainakin 30 prosenttia vuoteen 2005 verrattuna. Komissio on ehdottanut jäsenvaltioille vuoteen 2030 ulottuvia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteita päästökauppajärjestelmän ulkopuoliset alat kattavassa taakanjaksoasetuksessa.[6] Vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevat kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit auttavat jäsenvaltioita näiden tavoitteiden saavuttamisessa.

---

5 COM(2015) 80 final.

6 Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030 joustavaa energiaunionia varten ja Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi sekä järjestelmästä kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja niistä raportoimiseksi sekä muista ilmastonmuutosta koskevista tiedoista raportoimiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (COM(2016) 482 final).

EU:n ilmastonmuutospolitiikan kulmakivenä oleva päästökauppajärjestelmä auttaa puolestaan energia-alan irtautumista hiilestä. Energia-alan merkitys tieliikenteen kannalta kasvaa, kun sähköajoneuvojen osuus ajoneuvokannasta kasvaa.

Tutkimuksen seitsemännestä puiteohjelmasta ja Horisontti 2020 -ohjelmasta on osoitettu yli 1,5 miljardia euroa rahoitusta, jolla tuetaan akkuihin, vaihtoehtoisiin polttoaineisiin ja kaikkiin ajoneuvojen sähköistämisen osatekijöihin liittyvää tutkimus- ja kehittämistoimintaa.

Komission vuonna 2016 ehdottamalla tarkistetulla uusiutuvia energialähteitä koskevalla direktiivillä (RED II -direktiivi)[7] halutaan vähentää polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjä ottamalla käyttöön EU:n tasoinen velvoite, jonka mukaan polttoaineentoimittajien on vuoteen 2030 mennessä kasvatettava vähäpäästöisten ja uusiutuvien polttoaineiden (mukaan luettuina uusiutuva sähkö ja kehittyneet biopolttoaineet) osuus toimituksista vähintään 6,8 prosenttiin.

Ehdotuksessa eurovinjettidirektiivin tarkistamiseksi on tarkoitus ottaa käyttöön päästöominaisuuksiin perustuvia maksuja, joiden avulla voidaan palkita ympäristöä parhaiten säästäviä ajoneuvoja ja kannustaa ajoneuvokannan uudistamiseen.[8]

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Kuten hiljattain hyväksytyssä uudistetussa EU:n teollisuuspoliittisessa strategiassa[9] tuotiin esiin, EU:n talous tarvitsee nykyaikaisen ja kilpailukykyisen autoteollisuuden. Jotta ala voisi säilyttää teknologisen johtoasemansa ja menestyä globaaleilla markkinoilla, sen on kuitenkin nopeutettava siirtymistä kohti kestävämpää teknologiaa ja uusia liiketoimintamalleja. Vain näin voidaan varmistaa, että Euroopassa on kaikkein kilpailukykyisin, innovatiivisin ja kestävin teollisuus vuonna 2030 ja sen jälkeenkin.

Autoteollisuus kuuluu myös toukokuussa 2016 käynnistetyn alakohtaista osaamisyhteistyötä koskevan komission suunnitelman[10] kohdealoihin. Suunnitelman puitteissa voidaan ehdottaa hankkeita, jotka keräävät yhteen keskeisiä työmarkkinapuolten sidosryhmiä hahmottelemaan ammattipätevyyksiin ja taitoihin liittyviä haasteita, joita ratkaistaisiin räätälöidyillä valtakunnallisilla tai alueellisilla strategioilla.

## 2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Tämän ehdotuksen oikeusperustana on SEUT-sopimuksen 192 artikla. SEUT-sopimuksen 191 artiklan ja 192 artiklan 1 kohdan mukaisesti Euroopan unioni edistää muun muassa seuraavien tavoitteiden saavuttamista: ympäristön laadun säilyttäminen, suojelu ja parantaminen, sellaisten toimenpiteiden edistäminen kansainvälisellä tasolla, joilla puututaan alueellisiin tai maailmanlaajuisiin ympäristöongelmiin, ja erityisesti ilmastonmuutoksen torjuminen.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

EU:n tasolla on vuosina 2009 ja 2011 asetettu henkilö- ja pakettiautoille hiilidioksidipäästönormit, joiden mukaiset tavoitteet ulottuvat vuosiin 2020 ja 2021. Jollei

---

7 Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (uudelleenlaadittu) (COM(2016) 767 final).

8 Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin 1999/62/EY muuttamisesta (COM(2017) 275 final).

9 COM(2017) 479 final.

10 http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

tällä alalla toteuteta lisää EU:n tason toimia, uusien kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä ei todennäköisesti saada juurikaan aikaan merkittävää lisävähennystä, kuten EU:ssa nähtiin henkilöautojen päästöjen tapauksessa vuosina 1995–2006. Päästöjen voidaan edelleen odottaa vähenevän hieman vuoden 2021 jälkeen, kun ajoneuvokantaa koko ajan uudistetaan uudemmilla henkilö- ja pakettiautoilla, jotka täyttävät vuosien 2020 ja 2021 hiilidioksidipäästönormit. Koska liikenteen odotetaan kuitenkin jatkavan kasvuaan, hiilidioksidipäästöjen kokonaisvähennyksillä ei pystyttäisi saavuttamaan vuoden 2030 kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitetta eikä täyttämään Pariisin ilmastosopimuksen mukaisia sitoumuksia.

EU:n toimet ovat perusteltuja sekä ilmastonmuutoksen rajatylittävien vaikutusten vuoksi että ajoneuvojen sisämarkkinoiden turvaamiseksi. Ilman EU:n toimia olisi vaarana, että jäsenvaltiot ottaisivat käyttöön erilaisia järjestelmiä, joilla ne pyrkivät vähentämään kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä. Jos näin kävisi, järjestelmien tavoitteet ja suunnitteluparametrit vaihtelisivat, ja sen vuoksi tarvittaisiin monia erilaisia teknologisia vaihtoehtoja ja ajoneuvokonfiguraatioita, jolloin mittakaavaedut jäisivät saamatta. Kansalliset ja paikalliset toimet ovat todennäköisesti vähemmän tehokkaita, koska ne saattavat olla epäyhtenäisiä ja sen vuoksi hajanaistaa sisämarkkinoita.

Koska eri valmistajien markkinaosuudet eri jäsenvaltioissa vaihtelevat, jäsenvaltioiden erilaiset säädökset vaikuttaisivat niihin eri tasoisesti, mikä saattaisi vääristää kilpailua. Se lisäisi valmistajille vaatimusten noudattamisesta koituvia kustannuksia, ja Euroopan markkinoiden hajanaisuus heikentäisi kannustimia suunnitella polttoainetehokkaita henkilö- ja pakettiautoja.

Yhteisten standardien ja yhteisten teknisten ratkaisujen puuttuessa syntyisi lisäkustannuksia sekä komponenttien toimittajille että ajoneuvojen valmistajille. Nämä kustannukset kuitenkin siirrettäisiin viime kädessä kuluttajille, jotka joutuisivat maksamaan kasvihuonekaasupäästöjen samantasoisesta vähentymisestä korkeamman hinnan kuin ilman koordinoituja EU:n toimia.

- **Suhteellisuusperiaate**

Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen. Ehdotuksessa vahvistetaan uudet normit kustannustehokkaalla tavalla, jotta henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää vaaditusti ja yhteisesti sovittujen EU:n vuoteen 2030 ulottuvien ilmasto- ja energiapolitiikan puitteiden mukaisesti ja samalla voidaan huolehtia siitä, että toimenpiteistä aiheutuva taakka jakautuu tasapuolisesti valmistajien kesken.

- **Toimintatavan valinta**

Koska tällä ehdotuksella laaditaan uudelleen kaksi voimassa olevaa asetusta, asetus on ainoa soveltuva väline.

Uudelleenlaadinnan avulla voidaan tässä tapauksessa yhdistää kaksi pitkälti samanlaista aiempaa asetusta yhdeksi säädökseksi, jolla tehdään halutut muutokset, kodifioidaan nämä muutokset aiempien säädösten muuttumattomien säännösten kanssa ja kumotaan nämä säädökset. Ehdotettu uudelleenlaadittu asetus on komission paremmasta lainsäädännöstä tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa[11] antamien sitoumusten mukainen.

[11] EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

## 3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Voimassa olevista asetuksista tehtiin laaja arviointi osana sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa REFIT-ohjelmaa. Arviointi saatiin päätökseen huhtikuussa 2015, ja sen laatijoiden loppuraportti on julkaistu.[12]

Arviointiraportissa tarkasteltiin asetuksia alkuperäisissä säädöksissä asetettujen tavoitteiden valossa. Arvioinnissa tultiin siihen tulokseen, että asetukset olivat edelleen merkityksellisiä ja laajasti ottaen johdonmukaisia ja että ne olivat saaneet aikaan huomattavia päästövähennyksiä ja olleet myös asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa alun perin ennakoitua kustannustehokkaampia. Ne ovat myös luoneet tuntuvaa EU:n tason lisäarvoa, jota ei olisi voitu saavuttaa samassa määrin kansallisilla toimenpiteillä.

Arvioinnissa tehtiin seuraavat keskeiset päätelmät:

- Asetukset ovat perusteltuja vielä nytkin ja myös vuoden 2020 jälkeen.
- Asetuksilla on onnistuttu vähentämään hiilidioksidipäästöjä paremmin kuin aiemmilla teollisuuden vapaaehtoisilla sopimuksilla.
- Henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä koskevan asetuksen ansioksi voitaneen lukea 65–85 prosenttia pakokaasupäästöjen vähentymisestä asetuksen voimaantulosta lähtien. Kevyiden kuljetusajoneuvojen osalta asetuksella on ollut tärkeä rooli päästövähennysten nopeuttamisessa.
- Kilpailukykyyn ja innovointiin kohdistuvat vaikutukset näyttävät olleen yleisesti ottaen myönteisiä, eikä kilpailu ole vääristynyt.
- Arviointiraportissa tuotiin esiin seuraavat heikkoudet:
    - NEDC-testisykli ei vastaa riittävällä tavalla todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä, ja testisyklin aikaisten ja ajonaikaisten päästöjen ero on kasvamassa, mikä on heikentänyt asetusten tuomaa hyötyä.
    - Asetuksissa ei oteta huomioon päästöjä, jotka johtuvat polttoaineen tuotannosta tai liittyvät ajoneuvojen valmistukseen ja käytöstäpoistoon.
    - Jotkin asetusten rakennepiirteet (menettelyt) ovat todennäköisesti vaikuttaneet asetusten vaikuttavuuteen. Erityisesti massan käyttö hyötyparametrina rankaisee massan pienentämisen käytöstä päästöjenvähennystarkoituksessa.
- Asetuksilla on saatu aikaan yhteiskunnalle taloudellista nettohyötyä.
- Valmistajille aiheutuneet kustannukset ovat jääneet paljon alun perin ennakoitua pienemmiksi, kun vähentämisteknologiat ovat yleisesti ottaen osoittautuneet odotettua halvemmiksi.
- Elinkaarenmittaiset polttoainesäästöt ovat suuremmat kuin alkuvaiheen valmistuskustannukset, mutta ne ovat jääneet odotettua pienemmiksi, mikä johtuu ennen muuta siitä, etteivät ajoneuvojen päästöt testisyklissä vastaa todellisissa ajo-olosuhteissa syntyviä päästöjä.

[12] Ricardo-AEA and TEPR (2015), *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of $CO_2$ emissions from light-duty vehicles*. Saatavana osoitteessa https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

- Asetukset ovat pääosin sisäisesti ja keskenään johdonmukaisia.
- Asetusten tehoa (vaikkakin vain rajoitetusti) heikentäviä menettelyjä ovat kapealla erikoisalalla toimiviin valmistajiin sovellettava poikkeus, superbonukset ja siirtymäaika (henkilöautot).
- Markkinoiden yhdenmukaistaminen on ratkaisevin EU:n tason lisäarvoon liittyvä näkökohta, ja onkin epätodennäköistä, että koordinoimaton toiminta olisi ollut yhtä tehokasta. Asetuksilla varmistetaan yhteiset vaatimukset ja minimoidaan sitä kautta valmistajille aiheutuvat kustannukset sekä annetaan sääntelyyn liittyvää varmuutta.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Komissio pyysi sidosryhmiltä palautetta seuraavin toimin:

- julkinen verkkokuuleminen 20. heinäkuuta – 28. lokakuuta 2016
- sidosryhmäseminaari (24. maaliskuuta 2017), jossa esitettiin julkisen kuulemisen tulokset
- työpaikkoihin ja taitoihin liittyvä sidosryhmäseminaari (26. kesäkuuta 2017)
- tapaamiset autonvalmistajia, komponenttien ja materiaalien toimittajia ja polttoaineentoimittajia edustavien toimialajärjestöjen kanssa
- kahdenväliset tapaamiset jäsenvaltioiden viranomaisten, ajoneuvonvalmistajien, tavarantoimittajien, työmarkkinaosapuolten ja kansalaisjärjestöjen kanssa
- sidosryhmien tai jäsenvaltioiden toimittamat kannanotot.

Yhteenveto sidosryhmien kuulemisesta esitetään tähän ehdotukseen liittyvän vaikutustenarvioinnin liitteessä 2.

Sidosryhmien kuulemisten tulokset ovat pääpiirteissään seuraavanlaiset: Tavoitetasojen osalta henkilö- ja pakettiautojen valmistajat kannattavat yleensä vähemmän kunnianhimoisia vuodelle 2030 asetettavia tavoitetasoja kuin ympäristö- ja kuljetusalan kansalaisjärjestöt tai kuluttajajärjestöt, jotka haluaisivat asettaa kunnianhimoisemmat tavoitteet sekä vuodelle 2025 että vuodelle 2030. Toimenpiteiden aiheuttaman taakan jakautumisen osalta valmistajat tukevat massaan perustuvaa raja-arvokäyrää, kun taas ympäristö- ja kuljetusalan kansalaisjärjestöt ja kuluttajajärjestöt käyttäisivät mieluummin jalanjälkeä hyötyparametrina. Autoteollisuus enimmäkseen vastustaa vähäpäästöisille ja päästöttömille ajoneuvoille asetettavia tavoitteita, kun taas tällainen lähestymistapa saa kannatusta akunvalmistajilta ja sähköntuottajilta, infrastruktuuri-investoijilta, monilta ilmanlaatuongelmista kärsiviltä eurooppalaisilta kaupungeilta sekä useimmilta ympäristö- ja kuljetusalan kansalaisjärjestöiltä. Kuluttajajärjestöt suhtautuvat vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja koskeviin kannustimiin neutraalisti.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Vaikutustenarvioinnissa hyödynnetään voimassa olevien asetusten arvioinnista[13] saatua näyttöä.

Taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristövaikutusten määrällisen arvioinnin osalta vaikutustenarviointiraportissa nojataan erityisiin kustannuskäyriin, jotka kattavat laajan kirjon

[13] Ricardo-AEA and TEPR (2015), *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of $CO_2$ emissions from light-duty vehicles*. Saatavana osoitteessa https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

uusinta teknologiaa, jolla vähennetään henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä. Lisäksi käytetään erilaisia mallinnuksia. Arvioinnissa kehiteltiin erilaisia malleja, jotka perustuvat PRIMES-TREMOVE-malliin ja ennustavat maantieliikenteen alan kehitystä. Analyysiä täydennettiin soveltamalla muita mallinnusvälineitä, kuten GEM-E3- ja E3ME-malleja (makrotaloudellisten vaikutusten osalta) ja JRC:n DIONE-mallia, jonka uusilla piirteillä arvioidaan vaikutuksia valmistajien (luokkien) tasolla.

Uuden kevyiden ajoneuvojen kannan kasvihuonekaasupäästöistä ja muista ominaisuuksista hankittiin tietoja seurantatiedoista, joita jäsenvaltiot toimittavat vuosittain ja joita Euroopan ympäristökeskus EEA kerää kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöistä annettujen asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 nojalla.

Sidosryhmien kuulemisen lisäksi kerättiin lisätietoja teettämällä ulkoisilla toimeksisaajilla useita selvityksiä, joissa tarkasteltiin etenkin seuraavia seikkoja:

- käytettävissä olevat teknologiat, joita voidaan tarkasteltavalla kaudella käyttää uusien kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen, sekä niiden tehokkuus ja kustannukset
- tekijät, jotka voivat vaikuttaa teollisuuden kilpailukykyyn ja työllisyyteen
- testinaikaisten ja todellisten ajonaikaisten päästöjen eron kasvaminen ja siihen vaikuttavat tekijät
- erilaisten sääntelymallien, sääntelyssä käytettävien parametrien ja mahdollisten rakennepiirteiden (menettelyjen) vaikutukset
- vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin ja epäpuhtauspäästöihin.

Luettelo selvityksistä esitetään tähän ehdotukseen liittyvän vaikutustenarvioinnin liitteessä 1.

- **Vaikutustenarviointi**

Tähän ehdotukseen liittyvä vaikutustenarviointi on valmisteltu ja laadittu noudattaen parempaa sääntelyä koskevia ohjeita, ja sääntelyvalvontalautakunta on antanut siitä 13. lokakuuta 2017 puoltavan lausunnon, joka sisältää varaumia.

Lautakunnan suosittamat parannukset on sisällytetty lopulliseen versioon. Tämä koskee seuraavia: 1) kuvaus yhteyksistä EU:n muihin poliittisiin aloitteisiin ja etenkin komission esittämiin laajempiin liikkuvuuspaketteihin, 2) selostus keskeisistä ongelmakohdista, jotka haittaavat päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen yleistymistä, sekä siitä, miten asetusehdotuksella voitaisiin niihin puuttua, 3) selvennys EU:n teollisuuden kohtaamasta kilpailukykyhaasteesta ja etenkin teknologisen johtoaseman menettämisen riskistä sekä selostus siitä, miten asetusehdotuksella voitaisiin niiden osalta auttaa, 4) poliittiseen päätökseen liittyvät keskeiset kompromissit ja 5) sääntelytaakan ja yksinkertaistusmahdollisuuksien arviointi.

*Toimintavaihtoehdot*

Vaikutustenarvioinnissa tarkastellut toimintavaihtoehdot on ryhmitelty käyttäen perustana viittä keskeistä osatekijää, joilla puututaan kartoitettuihin ongelmiin ja pyritään toimintatavoitteisiin.

**1) Tavoitteet (taso, ajoitus ja parametrit)**

Arvioinnissa analysoitiin vuoteen 2030 ulottuvalle ajalle asetettavia eri tavoitetasoja, jotka vaihtelivat siten, että vuonna 2030 vähennystä olisi saatu 10–40 prosenttia verrattuna EU:n henkilöautokannan vuoden 2021 keskitavoitteeseen ja pakettiautokannan vuoden 2020

tavoitteeseen. Lisäksi arvioitiin kahta vaihtoehtoa, jotka edustavat Euroopan parlamentin esittämiä tavoitetasoja, joita komissio lupautui vuoden 2014 neuvotteluissa arvioimaan.

Tavoitteiden ajoituksen osalta tarkasteltiin vaihtoehtoja, joiden mukaan asetetaan vain vuotta 2023 koskeva tavoite, asetetaan tavoitteet vuosille 2025 ja 2030 tai asetetaan vuotuiset tavoitteet kaikille vuosille 2022–2030. Tavoitteen ilmaisemiseen käytettävien parametrien osalta tarkasteltiin nykyistä pakokaasupäästöihin perustuvaa mallia (”tankista pyöriin”) ja erinäisiä muita vaihtoehtoja (”lähteeltä pyöriin”, ”elinkaaripäästöt”, ”ajokilometripainotus”).

Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon mukaan asetetaan sekä henkilö- että pakettiautojen osalta EU:n uutta ajoneuvokantaa koskevat hiilidioksidipäästötavoitteet, joiden mukaan päästöt ovat vuonna 2030 pienentyneet 30 prosentilla vuoden 2021 tavoitteista.

Päästötavoitteiden määrittämisparametrina säilytetään parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa ”lähteeltä pyöriin” -malli, jossa tavoitteet asetetaan hiilidioksidigrammoina kilometriä kohden ajoneuvokannan myyntipainotetulle keskiarvolle, koska tämä malli on täysin johdonmukainen suhteessa muihin poliittisiin välineisiin eikä parametria vaihtamalla olisi saatu merkittävää hyötyä. Tavoitteiden ajoituksen kannalta parhaaksi arvioitiin vaihtoehto, jonka mukaan henkilö- ja pakettiautoille asetetaan uudet, vuodesta 2025 sovellettavat hiilidioksidipäästötavoitteet ja tiukemmat, vuodesta 2030 lähtien sovellettavat tavoitteet. Näin pyritään varmistamaan, että vuoteen 2030 mennessä saavutetaan riittävä hiilidioksidipäästöjen kokonaisvähennys, joka auttaa saavuttamaan taakanjakoasetuksessa vahvistetut tavoitteet. Tällaisella lähestymistavalla annetaan myös selkeä ja aikainen signaali, jolla edistetään investointeja vähäpäästöisiin ja päästöttömiin ajoneuvoihin.

**2) Taakanjako**

Nykyisten asetusten mukaisesti määritetään raja-arvokäyrän avulla päästötavoitteet yksittäisille valmistajille aloittaen koko EU:n ajoneuvokantaa koskevista tavoitteista. Tämä lineaarinen käyrä määrittelee hiilidioksidipäästöjen ja ajokuntoisen ajoneuvon massan välisen suhteen.

Nykymallin lisäksi vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin seuraavia vaihtoehtoja: muutetaan raja-arvokäyrän kaltevuutta, käytetään toista hyötyparametria (esim. jalanjälkeä) tai luovutaan hyötyparametrin käytöstä (sama vähennys tai sama tavoite kaikille valmistajille).

Parhaaksi arvioitu vaihtoehto koko EU:n ajoneuvokantaa koskevien tavoitteiden jakamiseksi yksittäisten valmistajien kesken vuodesta 2025 on, että käytetään raja-arvokäyrää ja asetetaan valmistajakohtaiset tavoitteet käyttäen perustana ajoneuvojen keskimääräistä massaa WLTP-testissä ja käyrän kulmakertoimia, jotta vähentämisestä aiheutuvat taakka jakautuu tasaisesti eri valmistajille.

**3) Päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevat kannustimet (kannustimien määritelmät ja tyypit)**

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin erilaisia vähäpäästöisten ajoneuvojen määritelmiä käyttäen kahta erityyppistä päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin sovellettavaa kannustinta:

- *Sitova toimintaohje:* kaikilta valmistajilta edellytettäisiin samaa päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta.
- *Hyvitysjärjestelmä:* Tässä kannustimessa otettaisiin valmistajakohtaisen hiilidioksidipäästötavoitteen määrittämisessä huomioon päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan ajoneuvokannasta. Hyvityksenä

tietyn päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen vertailuarvon ylittämisestä valmistajalle asetettaisiin vähemmän tiukka hiilidioksidipäästötavoite.

Kummankin tyypin osalta harkittiin eritasoisia ohje- tai vertailuarvoja.

Parhaana päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevana kannustinmekanismina pideltiin hyvitysjärjestelmää.

**4) Kustannustehokkaan täytäntöönpanon mahdollistavat tekijät**

Tarkasteltavaksi otettiin erilaisia tekijöitä, jotka mahdollistavat kustannustehokkaan täytäntöönpanon. Niihin kuului nykyisissä asetuksissa jo olevia toimenpiteitä, kuten ekoinnovaatiot, yhteenliittymät ja poikkeukset. Lisäksi tarkasteltiin uusia tekijöitä, kuten kauppaa sekä tallettamista ja lainaamista.

Parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa säilytetään ekoinnovointisäännökset mutta laajennetaan niiden soveltamisalaa ottamalla mukaan ilmastointijärjestelmät ja mahdollistetaan enimmäisvaikutuksen 7 g/km tarkistaminen. Myös yhteenliittymäsäännökset säilytetään, kuitenkin niin, että selkeytetään menettelyä, jolla valmistajat voivat muodostaa avoimia yhteenliittymiä. Vaihtoehdossa ei oteta käyttöön mahdollisuutta käydä kauppaa, tallettaa tai lainata bonuksia. Lisäksi poistetaan mahdollisuus myöntää autonvalmistajille kapealla erikoisalalla toimiviin valmistajiin sovellettava poikkeus.

**5) Hallintotapa**

Se, miten tehokkaasti tavoitteilla onnistutaan käytännössä vähentämään hiilidioksidipäästöjä, riippuu yhtäältä siitä, miten hyvin testausmenetelmä edustaa keskimääräisiä todellisia ajo-olosuhteita, ja toisaalta siitä, missä määrin markkinoille saatetut ajoneuvot vastaavat tyyppihyväksynnässä testattuja vertailuajoneuvoja. Euroopan parlamentti antoi autoteollisuuden päästömittauksista tehdyn selvityksen jälkeen tähän liittyvän suosituksen, jossa korostettiin markkinavalvonnan ratkaisevaa merkitystä järjestelmän säilyttämisessä uskottavana ja luotettavana.

Tätä taustaa vasten ja tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) antamien suositusten mukaisesti harkittiin useaa vaihtoehtoa. Niistä ensimmäisen mukaan kerättäisiin, julkaistaisiin ja seurattaisiin tietoja polttoaineenkulutuksesta todellisissa ajo-olosuhteissa käyttäen perustana tyyppihyväksyntälainsäädännössä valmistajille asetettavaa velvollisuutta asentaa uusiin ajoneuvoihin standardoidut polttoaineenkulutuksen mittauslaitteet. Toisessa vaihtoehdossa voitaisiin ottaa käyttöön markkinavalvontatoimenpiteitä, jotka liittyvät tuotannon vaatimustenmukaisuuteen ja käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastuksiin.

Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon mukaan komissiolle siirretään valta i) mahdollistaa todellisissa ajo-olosuhteissa toteutuvaa polttoaineenkulutusta koskevien tietojen kerääminen, julkaiseminen ja seuraaminen sekä asettamaan poikkeamista ilmoittamista koskeva velvollisuus, johon liittyy oikaisumenetelmä, ja ii) oikaisemaan ilmoitetut hiilidioksidipäästöarvot, jos parannetussa markkinavalvonnassa paljastuu poikkeamia.

Vaikutustenarvioinnin tiivistelmän viite: SWD(2017) 650.

Sääntelyvalvontalautakunnan lausunnon viite: SEC(2017) 476.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotus on komission vakaasti ajaman paremman sääntelyn tavoitteen mukaisesti valmisteltu kattavasti, ja se perustuu avoimuuteen ja sidosryhmien jatkuvaan osallistumiseen.

Vaikutustenarvioinnissa analysoitiin myös keinoja yksinkertaistaa lainsäädäntöä ja vähentää tarpeettomia hallinnollisia kustannuksia.

Valmistajat, joiden ajoneuvoja ensirekisteröidään alle tuhat kappaletta vuodessa ja jotka ovat usein pk-yrityksiä, voivat edelleen saada vapautuksen hiilidioksidipäästötavoitteiden noudattamisesta. Tällaiset de minimis -vapautukset vähentävät pienille valmistajille koituvia vaatimusten noudattamisesta aiheutuvia ja hallinnollisia kustannuksia. Lisäksi niillä helpotetaan uusien valmistajien tuloa markkinoille, mutta EU:n koko ajoneuvokannan hiilidioksidipäästövähennyksiin kokonaisuutena niillä ei ole merkittäviä vaikutuksia.

Ehdotuksessa lisäksi säilytetään lukuisia kustannustehokkaan täytäntöönpanon mahdollistavia tekijöitä, kuten se, että valmistajat voivat muodostaa yhteenliittymiä ja vähentää näin vaatimusten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia.

Päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ajoneuvoihin sovellettava hyvitysjärjestelmä ei lisäisi hallinnollista rasitetta. Kapealla erikoisalalla toimiviin valmistajiin sovellettavasta poikkeuksesta luopuminen puolestaan keventää hallinnollista rasitetta.

Vaatimustenmukaisuusjärjestelmään ja sakkojen tasoon ei kaavailla muutosta. Hallintotapaa liittyvien toimintavaihtoehtojen vaikutukset riippuvat toimenpiteiden konkreettisesta täytäntöönpanosta.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet.

## 4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotus ei edellytä lisärahoitusta.

## 5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Ehdotuksen pohjana on nykyisillä asetuksilla perustettu vuotuinen raportointi- ja seurantamenettely. Jotta voidaan arvioida valmistajien onnistumista vuotuisten päästötavoitteidensa saavuttamisessa, jäsenvaltiot ilmoittavat vuosittain komissiolle tiedot kaikista ensirekisteröidyistä henkilö- ja pakettiautoista. Tyyppihyväksyttyjen hiilidioksidipäästö- ja massa-arvojen lisäksi seurataan joitakin muitakin tietoja, kuten polttoainetyyppiä ja ekoinnovaatioilla saavutettuja hiilidioksidipäästövähennyksiä.

Komissio julkaisee Euroopan ympäristökeskuksen tuella vuosittain edellisen kalenterivuoden seurantatiedot, joihin sisältyvät valmistajakohtaiset hiilidioksidipäästölaskelmat. Valmistajilla on mahdollisuus ilmoittaa jäsenvaltioiden toimittamissa alustavissa tiedoissa olevista virheistä. Tämä vakiintunut valvontajärjestelmä muodostaa tärkeän perustan lainsäädännön vaikutusten seurannalle.

Jotta seurantajärjestelmän hallinnollista puolta voitaisiin vahvistaa, vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin vaihtoehtoa, jonka mukaan tarkastettaessa, onko valmistaja noudattanut vaatimuksia, otetaan huomioon se, ovatko ajoneuvojen päästöt tyyppihyväksyttyjen hiilidioksidipäästöjen mukaisia.

Vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyn lisäksi vaikutustenarvioinnissa esitettiin luettelo keskeisistä indikaattoreista, joilla seurataan niiden poliittisten tavoitteiden

toteutumista, jotka tällä ehdotuksella on määrä saavuttaa. Täydennykseksi käytetään eräitä toiminnallisia tavoitteita ja indikaattoreita.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

***1 artikla – Kohde ja tavoitteet***

Artiklassa esitetään koko EU:n ajoneuvokantaa koskevat hiilidioksidipäästötavoitteet, joita sovelletaan uusiin henkilöautoihin ja uusiin kevyisiin kuljetusajoneuvoihin vuosista 2020, 2025 ja 2030. Asetusta on tarkoitus soveltaa vuodesta 2020, jotta uuteen tavoitejärjestelmään voidaan siirtyä yhdenmukaisesti vuodesta 2025 alkaen. Sen vuoksi asetus sisältää jo vahvistetut koko EU:n ajoneuvokantaan vuonna 2020 sovellettavat tavoitteet eli henkilöautojen osalta 95 g/km (NEDC-pohjainen) ja kevyiden kuljetusajoneuvojen osalta 147 g/km (NEDC-pohjainen) samoin kuin uudet, vuosia 2025 ja 2030 koskevat tavoitteet.

Vuodesta 2021 lähtien päästötavoitteet perustuvat uuteen päästötestausjärjestelmään eli yhdenmukaistettuun kevyiden ajoneuvojen kansainväliseen testimenetelmään (WLTP). WLTP-pohjaiset vuosien 2025 ja 2030 koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet ilmoitetaan sen vuoksi prosentteina vuoden 2021 keskimääräisistä päästötavoitteista, jotka on määritetty kullekin valmistajalle liitteessä I olevan 4 kohdan mukaisesti.

***2 artikla – Soveltamisala***

Tässä artiklassa määritellään tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvoluokat viittaamalla tyyppihyväksyntälainsäädäntöön. Lisäksi siinä selvennetään, että niihin valmistajiin, joiden ajoneuvoja ensirekisteröidään vuosittain alle 1 000 kappaletta, sovellettavaa de minimis -vapautusta ei pitäisi soveltaa, jos vapautukseen oikeutettu hakija kuitenkin hakee poikkeusta ja hänelle myönnetään sellainen.

***3 artikla – Määritelmät***

Artiklaan on lisätty uudet ’EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavan tavoitteen’, ’päästöttömän ja vähäpäästöisen ajoneuvon’ ja ’testimassan’ määritelmät.

***4 artikla – Päästötavoitteet***

Tässä artiklassa vahvistetaan valmistajan yleinen velvollisuus varmistaa, että sen ensirekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt kalenterivuonna eivät ylitä sen vuotuista päästötavoitetta. Tavoite on valmistajakohtainen, ja se lasketaan sovellettavan koko EU:n ajoneuvokantaa koskevan tavoitteen, raja-arvokäyrän, valmistajan ajoneuvokannan keskimääräisen massan ja vertailumassan ($M_0$ tai $TM_0$) funktiona. Massa lasketaan ajoneuvon ajokuntoisen massan perusteella vuoden 2024 loppuun asti. Vuodesta 2025 lähtien olisi sen sijaan käytettävä ajoneuvon testimassaa, joka on lähempänä valmiin ajoneuvon todellista massaa. Vuosien 2020–2030 päästötavoitteiden laskentakaavat esitetään liitteessä I olevassa A ja B osassa. Vuosien 2020–2024 tavoitteiden laskemisessa käytetään voimassa olevassa lainsäädännössä esitettyjä kaavoja.

Valmistajan päästötavoitetta laskettaessa olisi vuodesta 2025 alkaen otettava huomioon päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan ajoneuvokannasta. Tämän osuuden laskemisessa päästöttömät ja vähäpäästöiset ajoneuvot olisi laskettava painottamalla kunkin ajoneuvon päästöjä. Jos osuus ylittää koko EU:n ajoneuvokantaa koskevan vertailuarvon, valmistajalle myönnetään korkeampi päästötavoite.

Kevyiden kuljetusajoneuvojen tapauksessa erotetaan taakanjaossa toisistaan ne kevyiden kuljetusajoneuvojen valmistajat, joiden ajoneuvojen keskimääräinen testimassa on suurempi kuin keskimääräinen vertailumassa ($TM_0$), ja ne, joiden ajoneuvojen keskimääräinen testimassa on pienempi kuin $TM_0$. Ensiksi mainitun ryhmän osalta raja-arvokäyrän kaltevuus

pidetään vakiona ajan suhteen, kun taas toiseksi mainitun ryhmän osalta sovelletaan samaa mallia kuin henkilöautojen tapauksessa eli kulmakerrointa muutetaan koko EU:n ajoneuvokannan tavoitteen mukaisesti.

***5 artikla – Henkilöautoihin sovellettavan tavoitteen 95 g $CO_2$/km superbonukset***

Säännös pysyy ennallaan, ja sitä sovelletaan vuoden 2022 loppuun asti.

***6 artikla – Yhteenliittymien muodostaminen***

Säännökset, joita sovelletaan sidossuhteessa olevien yritysten ja riippumattomien valmistajien yhteenliittymien muodostamiseen, pysyvät ennallaan. Artiklaan on kuitenkin lisätty uutena elementtinä se, että komissiolle siirretään valta selventää riippumattomien valmistajien yhteenliittymäjärjestelyjen edellytyksiä erityisesti kilpailusääntöihin nähden.

***7 artikla – Seuranta ja ilmoittaminen***

Jäsenvaltioilta saatavien hiilidioksidipäästötietojen seurantaan sovellettavat yleiset säännökset säilyvät ennallaan. Artiklassa kuitenkin tiukennetaan jäsenvaltioiden velvollisuutta varmistaa tietojen korkea laatu ja tehdä yhteistyötä komission kanssa.

Lisäksi otetaan käyttöön mekanismi, jolla seurantaa varten otetaan huomioon poikkeamat, jotka on havaittu käytössä olevien ajoneuvon hiilidioksidipäästöissä verrattuna tyyppihyväksyntäarvoihin. Mekanismin perustana on ehdotus, jonka mukaan tyyppihyväksyntälainsäädännössä otetaan käyttöön menettely hiilidioksidipäästöarvojen käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastamiseksi. Tyyppihyväksyntäviranomaisten olisi ilmoitettava kaikista havaituista poikkeamista, jotka komissio sitten ottaa huomioon tarkastaessaan, noudattavatko valmistajat tavoitteitaan. Lisäksi komissiolle siirretään valta vahvistaa tällaisen menettelyn yksityiskohdat täytäntöönpanosäädöksellä.

***8 artikla – Liikapäästömaksu***

Tässä artiklassa esitetään kaava, jolla lasketaan taloudelliset seuraamukset siinä tapauksessa, että valmistaja ylittää tavoitteensa. Voimassa olevien asetusten mukainen liikapäästömaksu eli 95 euroa per g $CO_2$/km pysyy ennallaan.

***9 artikla – Valmistajien suoritustason julkaiseminen***

Artiklassa luetellaan tiedot, jotka komissio julkaisee siitä, miten valmistajat ovat täyttäneet vuotuiset tavoitteensa (vuotuinen seurantapäätös). Julkaistavien tietojen luetteloon on lisätty tietoparametrina testimassa, jota on määrä käyttää hyötyparametrina vuodesta 2025 alkaen.

***10 artikla – Tietyille valmistajille myönnettävät poikkeukset***

Artiklassa säilytetään pienten valmistajien (jotka vastaavat 1 000–10 000 rekisteröitävästä henkilöautosta tai 1 000–22 000 rekisteröitävästä pakettiautosta) mahdollisuus hakea poikkeusta päästötavoitteestaan.

Kapealla erikoisalalla toimivilla valmistajilla (jotka vastaavat 10 000–30 000 ensirekisteröitävästä ajoneuvosta) on edelleen mahdollisuus saada poikkeus tavoitteesta 95 g $CO_2$/km. Vuodesta 2025 lähtien näiden valmistajien on kuitenkin täytettävä liitteen I mukaisesti lasketut päästötavoitteet.

***11 artikla – Ekoinnovaatiot***

Valmistajat voivat edelleen saada hyötyä pienemmistä keskimääräisistä päästöistä varustamalla ajoneuvonsa ekoinnovaatioilla, jotka on hyväksytty tämän artiklan mukaisesti. Jotta voitaisiin ottaa huomioon ekoinnovaatioiden avulla saavutettujen säästöjen muutokset, jotka voivat johtua sääntömääräisen testausmenettelyn muuttumisesta, komissiolle siirretään valta mukauttaa hiilidioksidisäästöille asetettua enimmäisosuutta (7 g $CO_2$/km), jonka

valmistaja voi ottaa huomioon keskimääräisten päästöjen vähentämiseksi. Tätä säädösvallan siirtoa olisi sovellettava vuodesta 2025 alkaen.

Ekoinnovaatioiden hyväksyttävyyskriteerit pysyvät ennallaan vuoden 2024 loppuun. Kun viittaus kokonaisvaltaisen lähestymistavan mukaisiin toimenpiteisiin poistuu vuoden 2025 alusta, myös ajoneuvojen ilmastointilaitteita voidaan pitää ekoinnovaationa.

***12 artikla – Todelliset ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt ja energiankulutus***

Tässä artiklassa siirretään komissiolle valta seurata ja arvioida WLTP-testimenetelmän edustavuutta todellisiin olosuhteisiin nähden ja varmistaa, että yleisölle tiedotetaan, miten edustavuus muuttuu ajan mittaan.

Sitä varten komissiolle olisi oltava valtuudet pyytää jäsenvaltioita ja valmistajia keräämään ja ilmoittamaan todellisia olosuhteita vastaavat tiedot.

***13 artikla – Lukujen $M_0$ ja $TM_0$ mukauttaminen***

Hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä aiheutuva taakka jaetaan valmistajien kesken käyttäen perustana ajoneuvokannan keskimääräistä massaa tiettynä ajanjaksona. Tämä vertailuarvo on $M_0$ tai $TM_0$ sen mukaan, käytetäänkö ajokuntoisen ajoneuvon massaa (M) vai ajoneuvon testimassaa (TM). Säännöksellä selvennetään menettelyä, jolla vertailumassa-arvoa mukautetaan sen varmistamiseksi, että päästötavoitteet vastaavat edelleen koko EU:n ajoneuvokannan tavoitetta. Vuodesta 2025 alkaen näitä mukautuksia olisi tehtävä tiheämmin eli joka toinen vuosi eikä enää joka kolmas vuosi. Tiheämmillä mukautuksilla voidaan ottaa aikaisemmin huomioon keskimääräisen testimassan muutokset ja niiden vaikutukset valmistajien sijoittumiseen raja-arvokäyrällä.

***14 artikla – Uudelleentarkastelu ja kertomus***

Tämän artiklan mukaan komissio antaa tämän asetuksen vaikuttavuudesta kertomuksen ja liittää siihen tarvittaessa ehdotuksen. Kertomus olisi ehdotuksen mukaan toimitettava vuonna 2024, jotta aikataulu vastaisi taakanjakoasetuksessa ja päästökauppadirektiivissä olevia uudelleentarkastelua ja raportointia koskevia säännöksiä.

Artiklassa säilytetään tyyppihyväksyntämenettelyn tarkistamista koskevat säännökset sekä säädösvallan siirrot, joiden ansiosta voidaan ottaa huomioon sääntömääräisen testausmenettelyn muuttuminen.

***15 ja 16 artikla – Komiteamenettely ja säädösvallan siirto***

Nämä ovat komiteamenettelyyn ja säädösvallan siirtoon sovellettavia vakiosäännöksiä.

***17 artikla – Asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttaminen***

Muutoksen tarkoituksena on lisätä asetukseen (EY) N:o 715/2007 (asetus tyyppihyväksynnästä Euro 5- ja Euro 6 -rajojen mukaisten päästöjen osalta) oikeusperusta, jonka nojalla komissio voi laatia menettelyn hiilidioksidipäästöarvojen käytönaikaisen vaatimustenmukaisuuden tarkastamiseksi. Menettelyä tarvitaan, jotta voidaan toteuttaa tehokasta markkinavalvontaa, jota sovelletaan tyyppihyväksyntäjärjestelmään sekä tavoitteiden noudattamisen tarkastamisessa käytettäviin hiilidioksidipäästöarvoihin.

***18 ja 19 artikla – Kumoaminen ja voimaantulo***

Asetukset (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumotaan 1. päivästä tammikuuta 2020. Säädöksen olisi tultava voimaan 20 päivän kuluessa sen julkaisemisesta.

***Liitteet I–V***

**Liitteessä I** esitetään kaavat, joilla lasketaan vuotuiset päästötavoitteet, jotka valmistajien ensirekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräisten päästöjen olisi saavutettava. A osa koskee henkilöautoja ja B osa kevyitä kuljetusajoneuvoja.

**Liitteissä II ja III** esitetään seurannassa käytettävät tietoparametrit, joita tarvitaan tavoitteiden laskemisessa ja tavoitteiden noudattamisen tarkastamisessa. Kevyitä kuljetusajoneuvoja koskevassa liitteessä III viitataan lisäksi tarpeeseen ottaa huomioon monivaiheisesti tyyppihyväksyttävien ajoneuvojen erityispiirteet.

**Liitteessä IV** luetellaan uudelleenlaaditun säädöksen piiriin kuuluvat säädökset eli perusasetukset (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 muutossäädöksineen.

**Liite V** sisältää vastaavuustaulukon.

↓ 510/2011 (mukautettu)
⇨ uusi

2017/0293 (COD)

Ehdotus

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**

**päästönormien asettamisesta ⌦ uusille henkilöautoille ja ⌫ uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ⇨ ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta ⇦ (uudelleenlaadittu teksti)**

(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 lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

⇩ uusi

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 443/2009[14] ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 510/2011[15] on muutettu tuntuvasti useita kertoja. Koska uusia muutoksia on tarpeen tehdä, mainitut asetukset olisi selkeyden vuoksi uudelleenlaadittava.

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

[15] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 510/2011, annettu 11 päivänä toukokuuta 2011, päästönormien asettamisesta uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (EUVL L 145, 31.5.2011, s. 1).

(2) Tätä asetusta olisi sovellettava 1 päivästä tammikuuta 2020, jotta siirtymä tapahtuisi yhdenmukaisesti ja tehokkaasti asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 uudelleenlaadinnan ja kumoamisen jälkeen. On kuitenkin aiheellista säilyttää mainituissa asetuksissa vahvistetut hiilidioksidipäästönormit ja keinot niiden saavuttamiseksi muutoksitta vuoteen 2024 saakka.

---

~~🡻 443/2009 johdanto-osan 1 kappale~~

~~Tämän asetuksen tavoitteena on asettaa päästönormit yhteisössä rekisteröitäville uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, samalla kun varmistetaan sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta.~~

---

~~🡻 510/2011 johdanto-osan 1 kappale (mukautettu)~~

~~Ilmastonmuutosta koskevalla Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksella, joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta neuvoston päätöksellä 94/69/EY[16], pyritään vakiinnuttamaan ilmakehän kasvihuonekaasupitoisuudet tasolle, jolla ihmisen toiminnan vaikutukset eivät aiheuta vaaraa ilmastojärjestelmälle. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi maapallon vuotuisen keskilämpötilan kokonaisnousu ei saisi olla yli kahta celsiusastetta suhteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon. Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) neljäs arviointiraportti osoittaa, että tämän tavoitteen saavuttamiseksi maailmanlaajuisen kasvihuonekaasupäästöjen kasvun olisi saavutettava huippunsa vuoteen 2020 mennessä. Eurooppa-neuvosto sitoutui 8 ja 9 päivänä maaliskuuta 2007 pitämässään kokouksessa selkeästi vähentämään yhteisön kasvihuonekaasupäästöjä vuoteen 2020 mennessä vähintään 20 prosenttia vuoden 1990 tasoon verrattuna ja 30 prosenttia siinä tapauksessa, että muut kehittyneet maat sitoutuvat vastaaviin päästövähennyksiin ja että taloudellisesti edistyneemmät kehitysmaat sitoutuvat osallistumaan pyrkimyksiin valmiuksiensa mukaisesti.~~

---

⇩ uusi

(3) Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa eurooppalaisessa strategiassa[17] asetetaan seuraava selkeä tavoite: tämän vuosisadan puoleenväliin mennessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen on oltava vähintään 60 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990 ja vakaalla uralla kohti nollatasoa. Terveyttämme vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä on vähennettävä jyrkästi ilman viivettä. Perinteisten polttomoottoreiden päästöjä on tarpeen vähentää edelleen vuoden 2020 jälkeen. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen on oltava käytössä ja saatava merkittävä markkinaosuus vuoteen 2030 mennessä.

---

16 ~~EYVL L 33, 7.2.1994, s. 11.~~

17 Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia, COM(2016) 501 final.

(4) Komission tiedonannoissa Eurooppa liikkeellä[18] ja Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevan eurooppalaisen strategian toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuuttaan ja työntekijöitään[19] korostetaan, että henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit ovat keskeinen innovoinnin ja tehokkuuden edistäjä, parantavat osaltaan autoteollisuuden kilpailukykyä ja avaavat tietä päästöttömille ja vähäpäästöisille ajoneuvoille teknologianeutraalilla tavalla.

(5) Tässä asetuksessa luodaan selkeä väylä tieliikennealan hiilidioksidipäästöjen vähentämiselle ja edistetään sitovaa tavoitetta, jonka mukaan EU:n kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään 40 prosenttia verrattuna vuoden 1990 tasoihin, kuten vahvistettiin 23 ja 24 päivänä lokakuuta 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä ja hyväksyttiin Pariisin sopimuksen mukaisena unionin suunniteltuna kansallisesti määriteltävänä panoksena 6 päivänä maaliskuuta 2015 pidetyssä ympäristöneuvoston kokouksessa.

(6) Lokakuussa 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä vahvistettiin, että kasvihuonekaasupäästöjä vähennettäisiin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005 sellaisilla aloilla, jotka eivät ole osa Euroopan unionin päästökauppajärjestelmää. Tieliikenteen osuus näiden alojen päästöistä on huomattava, ja päästöt ovat tällä alalla tuntuvasti vuoden 1990 tasojen yläpuolella. Jos tieliikenteen päästöt lisääntyvät entisestään, tämä vesittää niitä vähennyksiä, joita muilla aloilla saadaan aikaan ilmastonmuutoksen torjumiseksi.

(7) Lokakuussa 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä korostettiin, että on tärkeää vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja riskejä, jotka liittyvät liikennealan riippuvuuteen fossiilisista polttoaineista, soveltamalla kokonaisvaltaista ja teknologianeutraalia toimintatapaa, jolla edistetään liikenteen päästöjen vähentämistä ja energiatehokkuutta, sähköistä liikennettä sekä uusiutuvien energialähteiden käyttöä liikenteessä myös vuoden 2020 jälkeen.

(8) Kysyntää hillitsevä energiatehokkuus on yksi 25 päivänä helmikuuta 2015 hyväksytyn energiaunionistrategian viidestä toisiaan vahvistavasta ja toisiinsa läheisesti liittyvästä ulottuvuudesta, kun tavoitteena on varmistaa kaikille kuluttajille unionissa varma, kestävä, kilpailukykyinen ja kohtuuhintainen energiansaanti. Energiaunionistrategiassa todetaan, että vaikka kaikilla talouden aloilla on toteutettava toimia energiankulutuksen tehostamiseksi, liikennealalla on valtavaa energiatehokkuuspotentiaalia, joka on myös saavutettavissa keskittymällä jatkossakin henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseen vuoden 2030 perspektiivistä.

(9) Vuonna 2015 tehdyssä asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 arvioinnissa tultiin siihen tulokseen, että kyseiset asetukset ovat olleet merkitykselliset ja laajasti ottaen johdonmukaiset ja että ne ovat saaneet aikaan huomattavia energiasäästöjä ja olleet samaan aikaan alun perin ennakoitua kustannustehokkaampia. Ne ovat myös luoneet unionille tuntuvaa lisäarvoa, jota ei olisi voitu saavuttaa samassa määrin kansallisilla toimenpiteillä.

---

[18] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – EUROOPPA LIIKKEELLÄ Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla (COM(2017)0283 final).

[19] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle [....].

(10) Sen vuoksi on aiheellista jatkaa kyseisten asetusten tavoitteisiin pyrkimistä vahvistamalla uudet EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavat hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille vuoteen 2030 saakka. Vähennystasoja määriteltäessä on otettu huomioon näiden tasojen tehokkuus pyrittäessä kustannustehokkaasti vähentämän taakanjakoasetuksen […/…] soveltamisalaan kuuluvien alojen päästöjä vuoteen 2030 mennessä. Samoin on otettu huomioon yhteiskunnalle, valmistajille ja ajoneuvojen käyttäjille aiheutuvat kustannukset ja säästöt, näiden tasojen suorat ja epäsuorat vaikutukset työllisyyteen, kilpailukykyyn ja innovaatioon sekä sivuhyödyt, joita saadaan vähentyneinä ilmansaasteina ja energiaturvallisuutena.

(11) Vuonna 2017 tuli voimaan uusi testimenetelmä, jolla mitataan kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta, eli komission asetuksessa (EU) 2017/1151[20] vahvistettu yhdenmukaistettu kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälinen testimenetelmä (WLTP). Tällä uudella testimenetelmällä mitattavat hiilidioksidipäästö- ja polttoaineenkulutusarvot vastaavat paremmin todellisia ajo-olosuhteita. Sen vuoksi on aiheellista, että uudet hiilidioksidipäästötavoitteet perustuvat kyseisellä testimenetelmällä mitattuihin hiilidioksidipäästöihin. Kun kuitenkin otetaan huomioon, että WLTP:llä mitatut hiilidioksidipäästöt ovat tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi saatavilla vuodesta 2021 alkaen, on aiheellista määritellä uudet päästönormit vähennystasoina, jotka vahvistetaan suhteessa vuonna 2021 sovellettavien päästötavoitteiden mainitun vuoden keskiarvoon.

---

🡻 443/2009 johdanto-osan 2 kappale (mukautettu)

~~Ilmastonmuutosta koskeva Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimus, joka on hyväksytty Euroopan yhteisön puolesta neuvoston päätöksellä 94/69/EY[21], edellyttää, että kaikki osapuolet laativat ja panevat täytäntöön kansallisia ja tarvittaessa alueellisia ohjelmia, jotka sisältävät ilmastonmuutosta lieventäviä toimia. Tältä osin komissio ehdotti tammikuussa 2007, että Euroopan unionin olisi pyrittävä kansainvälisissä neuvotteluissa asettamaan tavoitteeksi kehittyneiden maiden kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 30 prosentilla vuoteen 2020 mennessä (verrattuna vuoden 1990 tasoon) ja että unionin olisi itse sitouduttava vakaasti ja itsenäisesti vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä ainakin 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä (verrattuna vuoden 1990 tasoon) muiden kehittyneiden maiden saavuttamista vähennyksistä riippumatta. Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hyväksyneet tämän tavoitteen.~~

---

[20] ⇨ Komission asetus (EU) 2017/1151, annettu 1 päivänä kesäkuuta 2017, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 1). ⇦

[21] ~~EYVL L 33, 7.2.1994, s. 11.~~

↓ 443/2009 johdanto-osan 3 kappale

~~Näistä sitoumuksista seuraa muun muassa, että kaikkien jäsenvaltioiden on tarpeen vähentää henkilöautojen päästöjä huomattavasti. Jotta saataisiin aikaan nämä tarvittavat laajat päästövähennykset, jäsenvaltioiden ja yhteisön olisi toteutettava politiikkoja ja toimenpiteitä teollisuuden ja energia-alan lisäksi myös muilla yhteisön talouden aloilla. Tieliikenne on toiseksi suurin kasvihuonekaasupäästöjä aiheuttava ala unionissa, ja sen päästöt lisääntyvät edelleen. Jos tieliikenteen ilmastonmuutosvaikutukset lisääntyvät entisestään, ne heikentävät huomattavasti niiden vähennysten merkitystä, joita muilla aloilla saadaan aikaan ilmastonmuutoksen torjumiseksi.~~

↓ 510/2011 johdanto-osan 3 kappale

~~Jotta tarvittaviin päästövähennyksiin päästäisiin, jäsenvaltioiden ja unionin olisi toteutettava strategioita ja toimenpiteitä kaikilla unionin talouden aloilla, ei ainoastaan teollisuuden alalla ja energia-alalla. Jäsenvaltioiden pyrkimyksistä vähentää kasvihuonekaasupäästöjään yhteisön kasvihuonekaasupäästöjen vähentämissitoumusten täyttämiseksi vuoteen 2020 mennessä 23 päivänä huhtikuuta 2009 tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä 406/2009/EY ([22]) säädetään 10 prosentin keskimääräisestä päästövähennyksestä vuoden 2005 tasoihin verrattuna aloilla, kuten tieliikenteessä, jotka eivät kuulu unionin päästöoikeuksien kaupan järjestelmään, joka on perustettu kasvihuonekaasujen päästöjen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä 13 päivänä lokakuuta 2003 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY ([23]). Tieliikenne on toiseksi suurin kasvihuonekaasu-päästöjen aiheuttaja unionissa, ja sen päästöt, mukaan lukien kevyiden kuljetusajoneuvojen päästöt, lisääntyvät edelleen. Jos tieliikenteen päästöt yhä kasvavat, se heikentää huomattavasti muilla aloilla toteutettuja ponnisteluja ilmastonmuutoksen torjumiseksi.~~

↓ 443/2009 johdanto-osan 4 kappale

~~Yhteisön laajuiset uusia henkilöautoja koskevat tavoitteet antavat valmistajille enemmän suunnitteluvarmuutta ja joustavuutta hiilidioksidin vähentämistä koskevien vaatimusten täyttämisen suhteen kuin erilliset kansalliset vähennystavoitteet tarjoaisivat. Päästönormeja asetettaessa on tärkeää ottaa huomioon, miten ne vaikuttavat markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn, mitä suoria ja välillisiä kustannuksia niistä aiheutuu elinkeinolle ja mitä etuja niistä saadaan, kun vauhditetaan innovointia ja energiankulutuksen vähentämistä.~~

[22] ~~EUVL L 140, 5.6.2009, s. 136.~~
[23] ~~EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32.~~

↓ 443/2009 johdanto-osan 5 kappale (mukautettu)

(12) ~~Tämä asetus perustuu vakiintuneeseen menettelytapaan, jolla mitataan ja seurataan yhteisössä rekisteröityjen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen seurantajärjestelmästä 22 päivänä kesäkuuta 2000 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1753/2000/EY[24] mukaisesti.~~ Hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevat vaatimukset on tärkeää asettaa niin, että ajoneuvojen valmistajille taataan edelleen ennustettavuus ja suunnitteluvarmuus kaikkialla ~~yhteisössä~~ ⌦ unionissa ⌫ koko niiden ~~uuden~~ ⌦ uusien autojen ⌫ ⌦ ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman ⌫ ~~auto~~ ⌦ ajoneuvo ⌫ kannan osalta.

↓ 510/2011 johdanto-osan 5 kappale

~~Euroopan autoteollisuuden kilpailukyvyn parantamiseksi olisi käytettävä kannustinjärjestelmiä, joissa esimerkiksi hyvitetään ekoinnovaatioita ja myönnetään superbonuksia.~~

⇩ uusi

(13) Uusien henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman unionin koko ajoneuvokannan vähennystasot olisi sen vuoksi vahvistettava vuodeksi 2025 ja vuodeksi 2030, kun otetaan huomioon aika, joka kuluu ajoneuvokannan uusiutumiseen, ja se, että tieliikennealan on osaltaan edistettävä vuoden 2030 ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista. Tämä asteittainen lähestymistapa antaa myös autoteollisuudelle selkeän ja varhaisen signaalin olla viivyttämättä energiatehokkaiden teknologioiden sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuontia markkinoille.

(14) Vaikka unioni on maailman suurimpia moottoriajoneuvojen valmistajia ja osoittaa teknologista johtajuutta tällä alalla, kilpailu kovenee ja maailmanlaajuinen autoteollisuusala muuttuu nopeasti, kun innovoidaan sähköisiin voimalaitteisiin sekä vuorovaikutteiseen, verkotettuun ja automatisoituun liikkuvuuteen. Jotta unioni voi säilyttää maailmanlaajuisen kilpailukykynsä ja markkinoillepääsyn, se tarvitsee sääntelykehyksen, mukaan lukien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen alalla erityisen kannustimen, jolla luodaan laajat kotimarkkinat ja tuetaan teknologista kehitystä ja innovointia.

(15) Käyttöön olisi otettava erityinen kannustinmekanismi, jolla helpotetaan sujuvaa siirtymistä kohti päästötöntä liikkuvuutta. Tämä hyvitysmekanismi olisi suunniteltava niin, että sillä edistetään päätöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille.

(16) Vahvistamalla vertailuarvo päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuudelle EU:n ajoneuvokannasta sekä ottamalla käyttöön hyvin suunniteltu mekanismi, jolla

[24] ~~EYVL L 202, 10.8.2000, s. 1.~~

mukautetaan valmistajakohtaista hiilidioksiditavoitetta sen mukaan, mikä on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan omassa ajoneuvokannassa, tarjotaan voimakas ja uskottava signaali tällaisten uusien ajoneuvojen kehittämiselle ja käyttöönotolle, kun samaan aikaan mahdollistetaan perinteisten polttomoottoreiden tehostaminen.

(17) Kun määritetään päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hyvityksiä, on aiheellista ottaa huomioon hiilidioksidipäästöjen erot eri ajoneuvojen välillä. Mukautumismekanismilla on määrä varmistaa, että vertailuarvotasoa paremmin suoriutuva valmistaja saa suuremman hiilidioksiditavoitteen. Jotta varmistettaisiin tasapainoinen lähestymistapa, olisi vahvistettava raja-arvot sille, miten paljon mukautuksia voidaan kyseisessä mekanismissa tehdä. Näin luodaan kannustimia, joilla edistetään lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ajoissa tapahtuvaa käyttöönottoa sekä tuodaan kuluttajille, kilpailukyvylle ja ympäristölle huomattavia etuja.

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 6 kappale (mukautettu)

~~Komissio hyväksyi vuonna 1995 autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian. Strategia perustui kolmeen pilariin: autoteollisuuden vapaaehtoiset sitoumukset päästöjen vähentämiseksi, kuluttajavalistuksen parantaminen ja polttoainetehokkaiden autojen edistäminen verotoimenpitein.~~

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 7 kappale (mukautettu)

~~Vuonna 1998 Euroopan autonvalmistajien liitto (ACEA) sitoutui vähentämään uusien autojen keskimääräisiä päästöjä niin, että ne saadaan tasolle 140 g $CO_2$/km vuoteen 2008 mennessä, ja vuonna 1999 Japanin autonvalmistajien liitto (JAMA) sekä Etelä-Korean autonvalmistajien liitto (KAMA) sitoutuivat saavuttamaan saman tason vuoteen 2009 mennessä. Komissio tunnusti nämä sitoumukset seuraavissa henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä antamissaan suosituksissa: 1999/125/EY[25] (ACEA), annettu 5 päivänä helmikuuta 1999, 2000/303/EY[26] (KAMA), annettu 13 päivänä huhtikuuta 2000, ja 2000/304/EY[27] (JAMA), annettu 13 päivänä huhtikuuta 2000.~~

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 8 kappale (mukautettu)

~~Komissio antoi 7 päivänä helmikuuta 2007 kaksi rinnakkaista tiedonantoa: tiedonanto "Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset" ja tiedonanto kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehyksestä 2000-lukua varten (CARS 21 -aloite). Tiedonannoissa korostetaan, että on lähennytty tavoitetta, joka on 2008/2009 mennessä 140 g $CO_2$/km, mutta~~

---

25 ~~EYVL L 40, 13.2.1999, s. 49.~~

26 ~~EYVL L 100, 20.4.2000, s. 55.~~

27 ~~EYVL L 100, 20.4.2000, s. 57.~~

~~että yhteisön tavoitetta 120 g $CO_2$/km ei saavutettaisi vuoteen 2012 mennessä, jollei toteuteta lisätoimenpiteitä.~~

---

↓ 510/2011 johdanto-osan 8 kappale (mukautettu)

~~Kevyiden kuljetusajoneuvojen päästöjen vähentämistavoitetta koskevien säännösten täytäntöönpanon pitäisi olla yhdenmukainen sen sääntelykehyksen kanssa, jonka mukaisesti pannaan täytäntöön uuden henkilöautokannan päästöille asetetut tavoitteet, jotka on vahvistettu päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 443/2009 ([28]).~~

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 9 kappale (mukautettu)

~~Tiedonannoissa ehdotettiin kokonaisvaltaista lähestymistapaa yhteisön tavoitteen 120 g $CO_2$/km saavuttamiseksi vuoteen 2012 mennessä ja ilmoitettiin, että komissio tekisi ehdotuksen sääntelykehykseksi, jonka tarkoituksena on yhteisön tavoitteen saavuttaminen keskittymällä hiilidioksidipäästöjen pakollisiin vähennyksiin, jotta saavutetaan uuden autokannan keskimääräisten päästöjen tavoite 130 g $CO_2$/km parantamalla ajoneuvojen moottorien teknologiaa. Valmistajien vapaaehtoisissa sitoumuksissa omaksutun lähestymistavan mukaisesti tämä kattaa seikat, jotka otetaan huomioon henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa 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 asetuksen (EY) N:o 715/2007 ([29]) mukaisesti. Lisävähennys 10 g $CO_2$/km tai vastaavansuuruinen vaikutus, jos se on teknisesti tarpeen, saavutetaan muilla teknisillä parannuksilla ja lisäämällä kestävien biopolttoaineiden käyttöä.~~

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 10 kappale (mukautettu)

(18) Sääntelykehyksellä, jolla pyritään saavuttamaan ~~uuden autokannan~~ ⌦ uusien autojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman ajoneuvokannan ⌫ keskimääräisten päästöjen tavoite, olisi varmistettava, että päästöjen vähentämistavoitteet ovat ~~kilpailun kannalta puolueettomia~~ ⌦ kilpailuneutraaleja ⌫ sekä sosiaalisesti oikeudenmukaisia ja kestäviä sekä sellaisia, että niissä otetaan huomioon eurooppalaisten ajoneuvojen valmistajien moninaisuus ja vältetään perusteettomasi vääristämästä niiden välistä kilpailua. ~~Sääntelykehys olisi oltava sellainen, että yhteisö voi saavuttaa Kioton pöytäkirjan mukaiset tavoitteensa, ja sitä olisi täydennettävä muilla läheisemmin käyttöön liittyvillä välineillä, kuten eriytetyllä auto- ja energiaverotuksella.~~

---

28 ~~EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1.~~

29 ~~EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1.~~

🡻 443/2009 johdanto-osan 11 kappale

~~Olisi varmistettava Euroopan unionin yleisestä talousarviosta saatava asianmukainen rahoitus, jolla edistetään sellaisen teknologian kehittämistä, jolla on tarkoitus vähentää huomattavasti maantieajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä.~~

🡻 443/2009 johdanto-osan 12 kappale (mukautettu)
⇨ uusi

(19) Jotta ~~automarkkinoiden~~ ⌦ henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen markkinoiden ⌫ monimuotoisuus ja kyky vastata erilaisiin kuluttajien tarpeisiin säilyisi, ~~henkilöautojen~~ hiilidioksiditavoitteet olisi määriteltävä lineaarisessa suhteessa ~~autojen~~ ⌦ ajoneuvojen ⌫ tarjoamaan hyötyyn. ⇨ Massan säilyttämistä hyötyparametrina pidetään johdonmukaisena nykyisen järjestelmän kanssa. Jotta voitaisiin ottaa paremmin huomioon maanteillä liikkuvien ajoneuvojen massa, parametri olisi muutettava ajokuntoisen ajoneuvon massasta ajoneuvon testimassaan, kuten täsmennetään 1 päivänä kesäkuuta 2017 annetussa asetuksessa (EU) 2017/1151, vuodesta 2025 alkaen. ⇦ ~~Lisäksi massaa koskevat tiedot ovat helposti saatavilla. Tietoja olisi kerättävä myös vaihtoehtoisista hyötyparametreista, kuten ”jalanjäljestä” (raideväli kertaa akseliväli), jotta voidaan helpottaa pitkän aikavälin arvioiden tekemistä hyötyperusteisesta lähestymistavasta. Komission olisi vuoteen 2014 mennessä arvioitava tietojen saatavuutta ja tarvittaessa tehtävä Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotus hyötyparametrin mukauttamisesta.~~

⇩ uusi

(20) Olisi vältettävä sitä, että EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavia tavoitteita muutetaan ajoneuvokannan keskimääräisen massan muuttuessa. Keskimääräisen massan muutokset olisi sen vuoksi otettava viipymättä huomioon päästötavoitteiden laskelmissa ja tässä tarkoituksessa käytetyn keskimääräisen massa-arvon mukautukset olisi sen vuoksi tehtävä joka toinen vuosi vuodesta 2025 alkaen.

(21) Jotta voidaan jakaa päästövähennystoimet kilpailuneutraalilla ja oikeudenmukaisella tavalla, joka heijastaa henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen markkinoiden monimuotoisuutta, ja jotta voidaan ennakoida vuonna 2021 tapahtuvaa siirtymistä WLTP:llä mitattuihin päästötavoitteisiin, on aiheellista määrittää raja-arvokäyrän kaltevuus käyttäen perustana kyseisenä vuonna ensimmäisen kerran rekisteröitävien ajoneuvojen päästöjä ja ottaa huomioon EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavien tavoitteiden muutos vuosien 2021, 2025 ja 2030 välillä sen varmistamiseksi, että vähentämistoimet jakautuvat tasapuolisesti kaikkien valmistajien kesken. Kun kyseessä ovat kevyet kuljetusajoneuvot, ajoneuvojen valmistajiin sovellettavaa lähestymistapaa olisi sovellettava myös kevyempien, autosta johdettujen pakettiautojen valmistajiin, kun taas raskaampiin segmentteihin kuuluvien ajoneuvojen valmistajien osalta olisi vahvistettava jyrkempi kiinteä kaltevuus koko tavoitejakson ajaksi.

↓ 443/2009 johdanto-osan 13 kappale (mukautettu)
⇨ uusi

(22) Tämän asetuksen tavoitteena on luoda autoteollisuudelle kannustimia investoida uusiin teknologioihin. Asetuksella edistetään aktiivisesti ekoinnovointia ⇨, ja siinä säädetään mekanismista, jonka avulla on tarkoitus ottaa huomioon ⇦ ~~, ja siinä otetaan huomioon~~ tuleva tekninen kehitys. ~~Erityisesti olisi edistettävä innovatiivisten käyttövoimatekniikoiden kehittämistä, sillä niiden aiheuttamat päästöt ovat tavanomaisten henkilöautojen aiheuttamia merkittävästi alhaisemmat. Näin edistetään Euroopan teollisuuden pitkän aikavälin kilpailukykyä ja luodaan lisää korkeatasoisia työpaikkoja. Komission olisi arvioitava mahdollisuutta sisällyttää ekoinnovointitoimia asetuksen (EY) N:o 715/2007 14 artiklan 3 kohdan nojalla tapahtuvaan testimenettelyjen tarkistamiseen ottamalla huomioon tällaisen sisällyttämisen tekniset ja taloudelliset vaikutukset.~~ ⇨ Kokemus on osoittanut, että ekoinnovaatioilla on menestyksekkäästi edistetty asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kustannustehokkuutta ja todellisten ajonaikaisten hiilidioksidipäästöjen alentamista. Tämä menettely olisi sen vuoksi säilytettävä ja sen soveltamisalaa olisi laajennettava niin, että kannustetaan ilmastointijärjestelmien tehokkuusparannuksiin. ⇦

↓ 510/2011 johdanto-osan 12 kappale

~~Kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja 13 päivänä joulukuuta 1999 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 1999/94/EY ([30]) edellytetään jo, että autoja koskevissa mainosjulkaisuissa annetaan loppukäyttäjille viralliset tiedot ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineenkulutuksesta. Komissio on mainosjulkaisuja koskevien direktiivin 1999/94/EY säännösten soveltamisesta muuhun tiedonvälitykseen 26 päivänä maaliskuuta 2003 antamassaan suosituksessa 2003/217/EY ([31]) tulkinnut tätä siten, että se sisältää mainonnan. Direktiivin 1999/94/EY soveltamisalaa olisi siten laajennettava koskemaan kevyitä kuljetusajoneuvoja, jotta kaikkien kevyiden kuljetusajoneuvojen mainoksissa olisi viimeistään vuonna 2014 annettava loppukäyttäjille viralliset tiedot ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineenkulutuksesta, jos mainonnassa esitetään energiaan tai hintaan liittyviä tietoja.~~

⇩ uusi

(23) Sen vuoksi olisi varmistettava tasapaino niiden kannustimien välillä, joita annetaan ekoinnovaatioihin ja sellaisiin teknologioihin, joiden päästövähennystehokkuus osoitetaan virallisella testimenetelmällä. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää ekoinnovaatiosäästöissä enimmäisvaikutus, jonka valmistaja voi ottaa huomioon tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi. Komissiolla olisi oltava mahdollisuus tarkistaa enimmäisvaikutuksen tasoa, jotta erityisesti voidaan ottaa huomioon

~~[30] EYVL L 12, 18.1.2000, s. 16.~~
~~[31] EUVL L 82, 29.3.2003, s. 33.~~

virallisen testimenetelmän muutokset. On aiheellista myös selventää, miten säästöt olisi laskettava tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi.

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 14 kappale

~~Ottaen huomioon asetuksen voimaantulon jälkeen markkinoille tuotavien, erittäin vähän hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien ajoneuvotekniikkojen varhaisten sukupolvien huomattavan korkeat tutkimus- ja kehitys- sekä yksikkötuotantokustannukset, tässä asetuksessa pyritään väliaikaisesti nopeuttamaan ja helpottamaan äärimmäisen vähän hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien autojen yhteisön markkinoille saattamista niiden kaupallistamisen alkuvaiheessa.~~

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 15 kappale (mukautettu)

~~Tiettyjen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö voi vähentää polttoaineen koko elinkaaren aikaisia ("well-to-wheel") hiilidioksidipäästöjä merkittävästi. Tämä asetus sisältää sen vuoksi erityisiä säännöksiä, joilla pyritään edistämään tiettyjä vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen käytön lisäämistä yhteisön markkinoilla.~~

---

↓ 510/2011 johdanto-osan 15 kappale

~~Komission olisi 1 päivään tammikuuta 2012 mennessä polttoaineenkulutusta ja sen mittaamista koskevan tiedon keruun tehostamiseksi harkittava asiaan liittyvän lainsäädännön muuttamista siten, että kaikkien ajoneuvojen varustaminen polttoaineenkulutusta osoittavalla mittarilla tehtäisiin pakolliseksi niille valmistajille, jotka hakevat tyyppihyväksyntää N1-luokan ajoneuvoille, sellaisina kuin ne on määritelty puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY ([32]) liitteessä II.~~

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 16 kappale

~~Jotta oltaisiin johdonmukaisia komission laatimassa autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevassa yhteisön strategiassa omaksutun lähestymistavan ja erityisesti autonvalmistajien liittojen tekemien vapaaehtoisten sitoumusten kanssa, tavoitetta olisi sovellettava yhteisössä ensimmäistä kertaa rekisteröitäviin uusiin henkilöautoihin, joita ei, väärinkäytösten välttämiseksi rajoitettua aikaa lukuun ottamatta, ole aiemmin rekisteröity yhteisön ulkopuolella.~~

---

[32] ~~EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.~~

↓ 510/2011 johdanto-osan 16 kappale

~~Jotta varmistettaisiin johdonmukaisuus asetuksen (EY) N:o 443/2009 kanssa ja vältettäisiin väärinkäytökset, tavoitetta olisi sovellettava uusiin kevyisiin kuljetusajoneuvoihin, jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aikaisemmin rekisteröity unionin ulkopuolella rajoitettua aikaa lukuun ottamatta.~~

↓ 510/2011 johdanto-osan 17 kappale

(24) Direktiivissä 2007/46/EY luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen hyväksyntää koskevat hallinnolliset säännökset ja yleiset tekniset vaatimukset. Tämän asetuksen noudattamisesta olisi oltava vastuussa sama taho, joka vastaa koko tyyppihyväksyntämenettelystä direktiivin 2007/46/EY mukaisesti ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta.

↓ 443/2009 johdanto-osan 18 kappale

(25) Erityiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2007/46/EY liitteessä II, sovelletaan tyyppihyväksynnän osalta erityisiä vaatimuksia, ja ne olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. ~~Ajoneuvot, jotka on hyväksytty M$_1$-luokkaan ennen tämän asetuksen voimaantuloa, jotka on valmistettu erityisesti kaupallisiin tarkoituksiin pyörätuolin käytön mahdollistamiseksi ajoneuvon sisällä ja jotka ovat direktiivin 2007/46/EY liitteessä II esitetyn erityiskäyttöön tarkoitetun ajoneuvon määritelmän mukaisia, olisi myös jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle yhteisön vammaisten auttamiseen pyrkivän politiikan mukaisesti.~~

↓ 510/2011 johdanto-osan 18 kappale (mukautettu)

~~Valmistajien olisi voitava päättää itse, miten ne aikovat saavuttaa tämän asetuksen mukaiset tavoitteensa, ja niiden olisi voitava keskiarvottaa päästöt koko uudelle ajoneuvokannalleen sen sijaan, että jokaisen yksittäisen ajoneuvon olisi täytettävä hiilidioksidipäästötavoitteet. Valmistajia olisi siksi vaadittava varmistamaan, että kaikkien niiden uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräiset päästöt, jotka rekisteröidään unionissa ja joista valmistajat ovat vastuussa, eivät ylitä näille ajoneuvoille asetettuja keskimääräisiä päästötavoitteita.~~ ~~Tämä vaatimus olisi sen käyttöönoton helpottamiseksi otettava käyttöön asteittain vuosina 2014–2017. Tämä on johdonmukaista asetuksessa (EY) N:o 443/2009 asetettujen määräaikojen ja säädetyn siirtymäajan kanssa.~~

↓ 443/2009 johdanto-osan 19 kappale (mukautettu)

~~Valmistajilla olisi oltava liikkumavaraa sen suhteen, miten ne aikovat saavuttaa tämän asetuksen mukaiset tavoitteensa, ja niiden olisi voitava keskiarvottaa päästöt koko uudelle autokannalleen sen sijaan, että kunkin yksittäisen auton olisi täytettävä hiilidioksidipäästötavoitteet. Valmistajia olisi siksi vaadittava varmistamaan, että kaikkien niiden uusien autojen keskimääräiset päästöt, jotka rekisteröidään yhteisössä ja joista valmistajat ovat vastuussa, eivät ylitä näille autoille asetettuja keskimääräisiä päästötavoitteita.~~ ~~Tämä vaatimus olisi siirtymisen helpottamiseksi otettava käyttöön asteittain vuosien 2012 ja 2015 välisenä aikana.~~

↓ 510/2011 johdanto-osan 19 kappale (mukautettu)

~~Jotta voidaan varmistaa, että tavoitteissa otetaan huomioon pienten ja erikoistuneiden valmistajien erityispiirteet ja että tavoitteet vastaavat valmistajan vähennyspotentiaalia, näille valmistajille olisi asetettava vaihtoehtoisia päästövähennystavoitteita, joissa otetaan huomioon tietyn valmistajan ajoneuvojen tekniset mahdollisuudet vähentää hiilidioksidipäästöjä ja jotka ovat yhdenmukaisia kyseisen markkinasegmentin ominaispiirteiden kanssa.~~ ~~Tämä poikkeus olisi otettava huomioon liitteen I sisältämien päästötavoitteiden uudelleentarkastelussa, joka on saatettava päätökseen viimeistään vuoden 2013 alkuun mennessä.~~

↓ 443/2009 johdanto-osan 20 kappale (mukautettu)
⇨ uusi

(26) Ei ole tarkoituksenmukaista käyttää samaa menetelmää päästövähennystavoitteiden määrittämiseksi suurten valmistajien ja sellaisten pienimuotoista tuotantoa harjoittavien valmistajien osalta, joita pidetään tässä asetuksessa määritettyjen arviointiperusteiden nojalla riippumattomina. Tällaisilla pienimuotoista tuotantoa harjoittavilla valmistajilla olisi oltava ⇨ mahdollisuus hakea sellaisten ⇦ ~~vaihtoehtoiset päästövähennystavoitteet~~ vaihtoehtoisten päästövähennystavoitteiden soveltamista, jotka liittyvät tietyn valmistajan ajoneuvoja koskeviin teknisiin mahdollisuuksiin vähentää hiilidioksidipäästöjään ja jotka vastaavat kyseisten markkinasegmenttien ominaispiirteitä. ~~Tämä poikkeus olisi otettava huomioon liitteen I sisältämien päästötavoitteiden uudelleentarkastelussa, joka on saatettava päätökseen viimeistään vuoden 2013 alkuun mennessä.~~

↓ 333/2014 johdanto-osan 7 kappale (mukautettu)
⇨ uusi

(27) Kun otetaan huomioon ajoneuvon tarjoaman hyödyn mukaan määriteltyjen päästötavoitteiden noudattamisesta pienille valmistajille aiheutuva kohtuuton vaikutus, poikkeusmenettelyyn liittyvä suuri hallinnollinen taakka ja näiden valmistajien

myymien autojen hiilidioksidipäästöjen vähennyksistä saatava marginaalinen hyöty, alle 1 000 ~~uutta~~ unionissa vuosittain rekisteröityä uutta henkilöautoa ⌦ ja uutta kevyttä kuljetusajoneuvoa ⌫ tuottavat valmistajat olisi suljettava päästötavoitteen ja liikapäästömaksun soveltamisen ulkopuolelle. ⇨ Jos vapautuksen saanut valmistaja kuitenkin hakee poikkeusta ja poikkeus myönnetään, on aiheellista edellyttää valmistajan noudattavan kyseistä poikkeustavoitetta. ⇦ ~~Jotta oikeusvarmuus voidaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa varmistaa tällaisten valmistajien osalta, on erityisen tärkeää soveltaa tätä poikkeusta 1 päivästä tammikuuta 2012.~~

---

| ↓ 333/2014 johdanto-osan 9 kappale (mukautettu)<br>⇨ uusi |
|---|

(28) ⇨ Menettelyllä, jolla myönnetään kapealla erikoisalalla toimiville valmistajille poikkeuksia ajoneuvokannan tavoitteesta, joka on 95 g $CO_2$/km, ⇦ ~~Poikkeusten myöntämistä kapealla erikoisalalla toimiville valmistajille koskevaa menettelyä olisi jatkettava vuotta 2020 pitemmälle. Jotta kapealla erikoisalalla toimivien~~ ⇨ varmistetaan, että kyseisten ⇦ valmistajien vähennyspyrkimykset ~~olisivat~~ ovat yhdenmukaisia suurten valmistajien kanssa ⇨ kyseisen tavoitteen osalta. ⇦ ~~, näihin pieniin valmistajiin olisi vuodesta 2020 alkaen sovellettava keskimääräisten päästöjen tavoitetta, joka on 45 prosenttia alhaisempi kuin niihin vuonna 2007 sovellettu.~~ ⇨ Kokemus on kuitenkin osoittanut, että kapealla erikoisalalla toimivilla valmistajilla on sama potentiaali kuin suurilla valmistajilla päästä hiilidioksiditavoitteisiin, ja vuodesta 2025 alkaen vahvistettujen tavoitteiden osalta ei pidetä tarkoituksenmukaisena erotella näitä kahta valmistajien luokkaa toisistaan. ⇦

---

| ↓ 510/2011 johdanto-osan 20 kappale |
|---|

~~Unionin strategiassa henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi vahvistettiin kokonaisvaltainen lähestymistapa, jonka tavoitteena on saavuttaa unionin päästötavoite 120 g $CO_2$/km vuoteen 2012 mennessä, ja esitettiin pidemmän aikavälin näkemys päästöjen lisävähennyksistä. Asetuksessa (EY) N:o 443/2009 otetaan tämä pidemmän aikavälin näkemys huomioon ja asetetaan uuden autokannan keskimääräiseksi päästötavoitteeksi 95 g $CO_2$/km. Jotta varmistettaisiin yhdenmukaisuus tämän lähestymistavan kanssa ja annettaisiin valmistajille suunnitteluvarmuutta, kevyille kuljetusajoneuvoille olisi asetettava pitkän aikavälin hiilidioksidipäästötavoite, jota sovellettaisiin vuodesta 2020 alkaen.~~

---

| ↓ 443/2009 johdanto-osan 21 kappale (mukautettu) |
|---|

~~Pienimuotoista tuotantoa harjoittavien valmistajien olisi voitava hyötyä vaihtoehtoisesta tavoitteesta, joka on 25 prosenttia alempi kuin niiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vuonna 2007. Vastaava tavoite olisi määriteltävä tapauksissa, joissa valmistajan keskimääräisiä päästöjä koskevia tietoja ei ole olemassa vuodelta 2007. Tämä poikkeus olisi~~

~~otettava huomioon liitteen I sisältämien päästötavoitteiden uudelleentarkastelussa, joka on saatettava päätökseen viimeistään vuoden 2013 alkuun mennessä.~~

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 22 kappale (mukautettu)
⇨ uusi

(29) Määritettäessä kaikkien niiden uusien autojen ⌦ ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen ⌫ keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä, jotka rekisteröidään ~~yhteisössä~~ ⌦ unionissa ⌫ ja joista valmistajat ovat vastuussa, olisi otettava huomioon kaikki autot ⌦ ja kevyet kuljetusajoneuvot ⌫ riippumatta niiden massasta tai muista ominaispiirteistä. Vaikka henkilöautot ⌦ ja kevyet kuljetusajoneuvot ⌫ , joiden vertailumassa ylittää 2 610 kg ja joihin ei ole ulotettu tyyppihyväksyntää asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan ~~a~~ ⇨ 2 ⇦ kohdan mukaisesti, eivät kuulu asetuksen (EY) N:o 715/2007 soveltamisalaan, näiden ~~autojen~~ ⌦ ajoneuvojen ⌫ päästöt olisi mitattava saman mittausmenettelyn mukaisesti kuin se, joka komission asetuksessa (EY) N:o 692/2008[33] ⌦, asetuksessa (EU) 2017/1151 ja komission täytäntöönpanoasetuksissa (EU) 2017/1152[34] ja (EU) 2017/1153[35] ⌫ on säädetty ~~henkilöautoja~~ ⌦ kevyitä kuljetusajoneuvoja ⌫ varten. Tulokseksi saadut hiilidioksidipäästöjen arvot olisi kirjattava ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistukseen, jotta ne voidaan sisällyttää seurantajärjestelmään.

---

↓ 510/2011 johdanto-osan 22 kappale (mukautettu)

(30) Valmistuneiden ⌦ kevyiden kuljetus ⌫ ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt olisi kohdennettava perusajoneuvon valmistajalle.

---

↓ 510/2011 johdanto-osan 23 kappale

~~Jotta valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästö- ja polttoainetehokkuusarvojen asianmukaisuus voidaan varmistaa, komission olisi esitettävä erityistä menettelyä ja tarvittaessa harkittava tyyppihyväksyntäsäädösten tarkistamista.~~

---

33 Komission asetus (EY) N:o 692/2008, annettu 18 päivänä heinäkuuta 2008, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta (EUVL L 199, 28.7.2008, s. 1).

34 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/1152, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2017, menetelmän vahvistamisesta sääntömääräisen testausmenettelyn muuttumisen huomioon ottamiseksi tarvittavien korrelaatioparametrien määrittämiseksi kevyiden hyötyajoneuvojen osalta ja asetuksen (EU) N:o 293/2012 muuttamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 644).

35 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/1153, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2017, menetelmän vahvistamisesta sääntömääräisen testausmenettelyn muuttumisen huomioon ottamiseksi tarvittavien korrelaatioparametrien määrittämiseksi ja asetuksen (EU) No 1014/2010 muuttamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 679).

⇩ uusi

(31) Huomioon olisi otettava niiden kevyiden kuljetusajoneuvojen valmistajien erityistilanne, jotka valmistavat keskeneräisiä ajoneuvoja, jotka tyyppihyväksytään useammassa vaiheessa. Vaikka nämä valmistajat ovat vastuussa hiilidioksidipäästöjä koskevien tavoitteiden saavuttamisesta, niillä olisi oltava mahdollisuus kohtuullisen varmasti ennakoida, millaiset valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat. Komission olisi varmistettava, että nämä tarpeet otetaan asianmukaisesti huomioon asetuksessa (EU) 2017/1151.

---

🡻 443/2009 johdanto-osan 23 kappale

(32) Jotta valmistajat voisivat saada liikkumavaraa tämän asetuksen mukaisten tavoitteidensa saavuttamisessa, ne voivat halutessaan muodostaa yhteenliittymiä avoimelta ja syrjimättömältä pohjalta. Yhteenliittymän muodostamista koskeva sopimuksen kesto saisi olla enintään viisi vuotta, mutta se voidaan uusia. Yhteenliittymään kuuluvien valmistajien olisi katsottava saavuttaneen tämän asetuksen mukaiset tavoitteensa, kun koko yhteenliittymän keskimääräiset päästöt eivät ylitä yhteenliittymälle asetettuja päästötavoitteita.

---

⇩ uusi

(33) Se, että valmistajat voivat muodostaa yhteenliittymiä, on osoittautunut kustannustehokkaaksi tavaksi noudattaa hiilidioksidipäästötavoitteita ja helpottaa erityisesti tavoitteiden noudattamista, kun kyseessä ovat valmistajat, jotka tuottavat vain vähän erilaisia ajoneuvoja. Kilpailuneutraliteetin parantamiseksi komissiolla olisi oltava valtuudet selkeyttää edellytyksiä, joissa riippumattomat valmistajat voivat muodostaa yhteenliittymän, jotta ne olisivat vastaavassa asemassa kuin sidossuhteessa olevat yritykset.

---

🡻 443/2009 johdanto-osan 24 kappale

(34) Tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on otettava käyttöön tehokas valvontamekanismi, jolla säännösten noudattamista valvotaan.

---

⇩ uusi

(35) Tämän asetuksen mukaisiin hiilidioksidivähennyksiin pääsemiseksi on myös olennaisen tärkeää, että käytössä olevien ajoneuvojen päästöt vastaavat tyyppihyväksynnässä määritettyjä hiilidioksidiarvoja. Sen vuoksi komission olisi oltava mahdollista ottaa huomioon valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa mahdolliset järjestelmään liittyvät vaatimustenvastaisuudet, jotka

tyyppihyväksyntäviranomaiset ovat havainneet käytössä olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä.

(36) Jotta komissio pystyisi toteuttamaan tällaisia toimenpiteitä, sillä olisi oltava valtuudet laatia ja panna täytäntöön menetelmä, jolla voidaan todentaa markkinoille tuotujen kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen käytönaikainen vaatimustenmukaisuus. Tätä varten asetusta (EY) N:o 715/2007 olisi muutettava.

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 25 kappale (mukautettu)
⇨ uusi

(37) Uusien henkilöautojen ⌦ ja kevyiden kuljetusajoneuvojen ⌫ hiilidioksidipäästöt mitataan ~~yhteisössä~~ ⌦ unionissa ⌫ yhdenmukaistetulla menetelmällä, josta säädetään asetuksessa (EY) N:o 715/2007. Tästä asetuksesta koituvan hallinnollisen taakan saattamiseksi mahdollisimman vähäiseksi olisi sen noudattamista arvioitava niiden tietojen perusteella, jotka koskevat uusien autojen ⌦ ja kevyiden kuljetusajoneuvojen ⌫ rekisteröintejä ~~yhteisössä~~ ⌦ unionissa ⌫ ja jotka jäsenvaltiot ovat keränneet ja ilmoittaneet komissiolle. Jotta voidaan varmistaa noudattamisen arviointiin käytettävien tietojen johdonmukaisuus, tietojen keräämistä ja ilmoittamista koskevat säännöt olisi yhdenmukaistettava mahdollisimman pitkälle. ⇨ Sen vuoksi olisi selkeästi mainittava toimivaltaiset viranomaiset, joiden vastuulla on virheettömien ja täydellisten tietojen toimittaminen, ja todettava, että kyseisten ja viranomaisten ja komission on tehtävä tehokasta yhteistyötä tietojen laatuun liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi. ⇦

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 26 kappale (mukautettu)

~~Direktiivissä 2007/46/EY säädetään, että valmistajien on annettava vaatimustenmukaisuustodistus, jonka on seurattava kunkin uuden henkilöauton mukana, ja että jäsenvaltiot saavat rekisteröidä uuden ajoneuvon ja sallia sen käyttöönoton ainoastaan, jos sillä on voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus. Jäsenvaltioiden keräämien tietojen olisi yhdenmukaisia valmistajan henkilöautolle antaman vaatimustenmukaisuustodistuksen kanssa ja perustuttava ainoastaan siihen. Jos jäsenvaltiot perustelluista syistä eivät käytä rekisteröintiprosessin loppuunsaattamiseen ja uuden henkilöauton käyttöönottoon vaatimuksenmukaisuustodistusta, niiden olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet, joilla varmistetaan seurantamenettelyn asianmukainen täsmällisyys. Vaatimustenmukaisuustodistusten tietoja varten olisi oltava yhteisön standarditietokanta. Sitä olisi käytettävä yhteisenä referenssinä, jonka avulla jäsenvaltiot voivat pitää helpommin yllä rekisteröintitietojaan ajoneuvojen ensirekisteröinnin yhteydessä.~~

---

↓ 510/2011 johdanto-osan 27 kappale (mukautettu)

(38) Sitä, miten hyvin valmistajat saavuttavat tässä asetuksessa määritetyt tavoitteet, olisi arvioitava unionin tasolla. Valmistajien, joiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät tämän asetuksen nojalla sallitut keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, olisi

maksettava liikapäästömaksu kultakin kalenterivuodelta. ~~1 päivästä tammikuuta 2014 alkaen. Maksun suuruuden olisi määräydyttävä sen perusteella, missä määrin valmistaja on ylittänyt raja-arvon. Yhdenmukaisuuden varmistamiseksi liikapäästömaksumekanismin olisi oltava samanlainen kuin asetuksessa (EY) N:o 443/2009 säädetty mekanismi.~~ Liikapäästömaksuista kertyviä määriä olisi pidettävä ~~Euroopan~~ unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

---

↓ 510/2011 johdanto-osan 28 kappale

(39) Kansallisissa toimenpiteissä, joita jäsenvaltiot mahdollisesti pitävät voimassa tai ottavat käyttöön Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 193 artiklan mukaisesti, ei olisi, kun otetaan huomioon tämän asetuksen tavoite ja siinä säädetyt menettelyt, määrättävä lisäseuraamuksia tai ankarampia seuraamuksia valmistajille, jotka eivät täytä tämän asetuksen mukaisia tavoitteitaan.

---

↓ 510/2011 johdanto-osan 29 kappale

(40) Tämä asetus ei saisi rajoittaa unionin kilpailusääntöjen täysimääräistä soveltamista.

---

↓ 443/2009 johdanto-osan 30 kappale (mukautettu)

~~Komission olisi harkittava uusia menettelytapoja pitkän aikavälin tavoitteen saavuttamiseksi, erityisesti käyrän jyrkkyyttä, hyötyparametria ja liikapäästömaksujen järjestelmää.~~

---

↓ 510/2011 johdanto-osan 31 kappale

~~Maantiekulkuneuvojen nopeudella on suuri vaikutus niiden polttoaineenkulutukseen ja hiilidioksidipäästöihin. Jos kevyillä kuljetusajoneuvoilla ei ole nopeusrajoituksia, on lisäksi mahdollista, että suurimmista nopeuksista vallitsee kilpailua, joka saattaa johtaa ylisuureen voimansiirtoon ja siihen liittyvään tehottomuuteen hitaampien käyttöolosuhteiden johdosta. Tästä syystä on asianmukaista tutkia tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimien asettamisesta ja käytöstä yhteisössä 10 päivänä helmikuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/6/ETY ([36]) soveltamisalan laajentamisen toteuttamiskelpoisuutta, jotta siihen voitaisiin sisällyttää tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat kevyet kuljetusajoneuvot.~~

---

[36] ~~EYVL L 57, 2.3.1992, s. 27.~~

↓ 443/2009 johdanto-osan 31 kappale (mukautettu)

~~Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY[37] mukaisesti.~~

⇩ uusi

(41) Se, kuinka tehokkaasti tässä asetuksessa säädetyillä tavoitteilla pystytään todellisuudessa vähentämään hiilidioksidipäästöjä, riippuu hyvin paljon virallisen testimenetelmän edustavuudesta. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) antaman lausunnon[38] ja autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta annetun Euroopan parlamentin suosituksen mukaisesti[39] olisi otettava käyttöön mekanismi, jolla arvioidaan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen todellista edustavuutta ja energian kulutusarvoja määriteltyinä asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti. Komissiolla olisi oltava valtuudet varmistaa tällaisten tietojen julkinen saatavuus ja tarvittaessa kehittää menetelmät, joita tarvitaan kartoittamaan ja keräämään tällaisten arviointien suorittamiseksi tarvittavat tiedot.

(42) Vuonna 2024 on tarkoitus tarkastella edistymistä, jota on tapahtunut [taakanjakoasetuksen ja päästökauppajärjestelmää koskevan direktiivin] nojalla. Sen vuoksi on aiheellista arvioida tämän asetuksen tehokkuutta samana vuonna, jotta näiden välineiden mukaisia toimenpiteitä voidaan arvioida koordinoidulla ja johdonmukaisella tavalla.

(43) Asetukset (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 olisi kumottava 1 päivästä tammikuuta 2020.

↓ 333/2014 johdanto-osan 15 kappale (mukautettu)

(44) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset ⌦ tämän ⌫ asetuksen ~~(EY) N:o 443/2009~~ täytäntöönpanolle, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. ~~Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011[40] mukaisesti.~~

37 ~~EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.~~

38 Tieteellisten neuvonantajien korkean tason ryhmän tieteellinen lausunto 1/2016 ”Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO2 emissions and laboratory testing”.

39 Autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta 4 päivänä huhtikuuta 2017 annettu Euroopan parlamentin suositus neuvostolle ja komissiolle (2016/2908(RSP)).

40 ~~Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).~~

⇩ uusi

(45) Tämän asetuksen 6 artiklan 8 kohtaan, 7 artiklan 7 ja 8 kohtaan, 8 artiklan 3 kohtaan, 11 artiklan 2 kohtaan, 12 artiklan 3 kohtaan ja 14 artiklan 3 kohtaan liittyvää täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011[41] mukaisesti.

🡻 443/2009 johdanto-osan 32 kappale (mukautettu)

~~Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta muuttaa tämän asetuksen soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella seuranta- ja ilmoitusvaatimuksia, hyväksyä menettelyjä liikapäästömaksujen keräämiseksi, antaa yksityiskohtaisia säännöksiä tiettyjä valmistajia koskevasta poikkeuksesta ja mukauttaa liitettä I, jotta voidaan ottaa huomioon yhteisössä rekisteröitävien uusien henkilöautojen massan kehitys ja hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa käytettävään sääntömääräiseen testausmenettelyyn tehdyt muutokset. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.~~

🡻 333/2014 johdanto-osan 16 kappale (mukautettu)
⇨ uusi

(46) ⇨ Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi tai täydentämiseksi ⇦ ~~K~~komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä ⌦ säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja ⌫ säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti ~~asetuksen (EY) N:o 443/2009~~ ~~liitteen~~ liitteiden II ⌦ ja III ⌫ muuttamiseksi tietovaatimusten ja tietoparametrien osalta, niiden sääntöjen täydentämiseksi, jotka koskevat tietyistä päästötavoitteista poikkeamisen hyväksyttävyydelle asetettujen vaatimusten tulkintaa, poikkeushakemusten sisältöä ja hiilidioksidipäästöjä koskevien vähentämisohjelmien sisältöä ja arviointia, ~~asetuksen (EY) N:o 443/2009 liitteessä I~~ ⌦ 13 artiklassa ⌫ ~~tarkoitetun luvun~~ tarkoitettujen lukujen $M_0$ ⇨ ja $TM_0$ ⇦ mukauttamiseksi ⇨, 11 artiklassa tarkoitetun enimmäisvaikutuksen, joka on 7 g $CO_2$/km, mukauttamiseksi ⇦ ⌦ sekä 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen, liitteessä I esitettyjen kaavojen mukauttamiseksi ⌫ ~~uusien henkilöautojen kolmen edeltävän kalenterivuoden keskimääräiseen massaan ja asetuksen (EY) N:o 443/2009 liitteen I kaavojen mukauttamiseksi~~. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla ⌦ , ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa[42] vahvistettujen periaatteiden mukaisesti ⌫. ~~Komission olisi~~

[41] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

[42] EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

~~delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan~~ ⌦ Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, ⌫ Euroopan parlamentille ja neuvostolle ~~yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti~~ ⌦ toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä ⌫ .

---

| 🡻 443/2009 johdanto-osan 33 kappale (mukautettu) |
|---|

~~Yksinkertaistamisen ja oikeudellisen selkeyden vuoksi päätös N:o 1753/2000/EY olisi kumottava.~~

---

| 🡻 510/2011 johdanto-osan 34 kappale (mukautettu) |
|---|

(47) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli hiilidioksidipäästöjä koskevien vaatimusten vahvistamista uusille ⌦ henkilöautoille ja uusille ⌫ kevyille kuljetusajoneuvoille, vaan se voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

---

| 🡻 443/2009 (mukautettu) |
|---|

*1 artikla*

**Kohde ja tavoitteet**

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen ⌦ ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen ⌫ hiilidioksidipäästöjä koskevat vaatimukset, jotta voidaan varmistaa sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta ~~ja saavuttaa Euroopan yhteisön yleinen tavoite saada uuden autokannan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt tasolle 120 g $CO_2$/km~~. ~~Asetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen, jota mitataan asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden sekä innovatiivisten teknologioiden mukaisesti, tasoksi 130 g $CO_2$/km, joka saavutetaan parantamalla ajoneuvojen moottoriteknologiaa.~~

↓ 510/2011 (mukautettu)

~~*1 artikla*~~

**~~Kohde ja tavoitteet~~**

~~1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevat vaatimukset. Asetuksessa vahvistetaan uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen, joita mitataan asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti, tasoksi 175 g $CO_2$/km, joka saavutetaan parantamalla ajoneuvoteknologiaa sekä hyödyntämällä innovatiivisia teknologioita.~~

↓ 333/2014 1 artiklan 1 kohta (mukautettu)

~~Tässä asetuksessa asetetaan unionissa rekisteröitävän uuden autokannan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen, jotka mitataan asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 liitteen XII ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä innovatiivisia teknologioita hyödyntäen, tavoitetasoksi vuodesta 2020 alkaen 95 g $CO_2$/km.~~

↓ 253/2014 1 artiklan 1 kohta (mukautettu)
⇨ uusi

2. Tässä asetuksessa vahvistetaan ⌦ unionissa rekisteröityjen uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ⌫ ⇨ EU:n koko kyseisen ajoneuvokannan ⇦ ⌦ tavoitetasoksi 95 g $CO_2$/km ja ⌫ unionissa rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ⇨ EU:n koko kyseisen ajoneuvokannan ⇦ ~~, joita mitataan asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti sekä hyödyntäen innovatiivista teknologiaa,~~ tavoitetasoksi 147 $CO_2$/km ⇨ 1 päivästä tammikuuta ⇦ ~~vuodesta~~ 2020 alkaen ~~147 $CO_2$/km~~ ⇨, mitattuna 31 päivään joulukuuta 2020 saakka asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja täytäntöönpanoasetusten (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153 mukaisesti ja 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti. ⇦

↓ 443/2009 (mukautettu)
⇨ uusi

3. Tätä asetusta täydennetään ⇨ 31 päivään joulukuuta 2024 asti ⇦ osana ⌦ komission vuonna 2007 Euroopan parlamentille ja neuvostolle antamassa tiedonannossa[43] tarkoitettua ⌫ ~~yhteisön~~ ⌦ unionin ⌫ kokonaisvaltaista lähestymistapaa lisätoimenpiteillä, jotka vastaavat 10:n g $CO_2$/km vähennystä.

[43] Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille, annettu 7 päivänä helmikuuta 2007, Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset (KOM(2007) 19 lopullinen).

⇩ uusi

4. Tammikuun 1 päivästä 2025 sovelletaan seuraavia EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia tavoitteita:

a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden 15 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.1 kohdan mukaisesti;

b) kevyistä kuljetusajoneuvoista muodostuvan uuden ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden 15 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.1 kohdan mukaisesti.

5. Tammikuun 1 päivästä 2030 sovelletaan seuraavia tavoitteita:

a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisisten päästötavoitteiden 30 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.2 kohdan mukaisesti;

b) kevyistä kuljetusajoneuvoista muodostuvan uuden ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden 30 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.2 kohdan mukaisesti.

---

🡻 443/2009 (mukautettu)

*2 artikla*

**Soveltamisala**

1. Tätä asetusta sovelletaan ⌦ seuraaviin moottoriajoneuvoihin: ⌫

a) direktiivin 2007/46/EY liitteessä II ~~määriteltyihin~~ määritellyt $M_1$-luokan ~~moottoriajoneuvoihin~~ moottoriajoneuvot, jäljempänä ’henkilöautot’, jotka rekisteröidään ~~yhteisössä~~ ⌦ unionissa ⌫ ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity ~~yhteisön~~ ⌦ unionin ⌫ ulkopuolella, jäljempänä ’uudet henkilöautot’~~.~~;

~~2. Aiempaa rekisteröintiä, joka on tehty yhteisön ulkopuolella alle kolme kuukautta ennen yhteisössä tehtyä rekisteröintiä, ei oteta huomioon.~~

~~3. Tätä asetusta ei sovelleta direktiivin 2007/46/EY liitteessä II olevan A osan 5 kohdassa määriteltyihin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin.~~

---

🡻 333/2014 1 artiklan 2 kohta (mukautettu)

~~4. Jäljempänä olevaa 4 artiklaa, 8 artiklan 4 kohdan b ja c alakohtaa, 9 artiklaa ja 10 artiklan 1 kohdan a ja c alakohtaa ei 1 päivästä tammikuuta 2012 sovelleta valmistajiin, jotka,~~

~~yhdessä kaikkien siihen sidossuhteessa olevien yritysten kanssa on valmistanut alle 1 000 unionissa edellisen kalenterivuoden aikana rekisteröityä uutta henkilöautoa.~~

---

↓ 510/2011 (mukautettu)

~~*2 artikla*~~

**~~Soveltamisala~~**

~~1. Tätä asetusta sovelletaan~~ b) direktiivin 2007/46/EY liitteessä II ~~määriteltyihin~~ määritellyt $N_1$-luokan ~~moottoriajoneuvoihin~~ moottoriajoneuvot, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kilogrammaa, sekä $N_1$-luokan ~~ajoneuvoihin~~ ajoneuvot, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan nojalla, jäljempänä ’kevyet kuljetusajoneuvot’, jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity unionin ulkopuolella, jäljempänä ’uudet kevyet kuljetusajoneuvot’.

2. Aiempaa rekisteröintiä, joka on tehty unionin ulkopuolella alle kolme kuukautta ennen unionissa tehtyä rekisteröintiä, ei oteta huomioon.

3. Tätä asetusta ei sovelleta direktiivin 2007/46/EY liitteessä II olevan A osan 5 kohdassa määriteltyihin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin.

---

↓ 253/2014 1 artiklan 2 kohta (mukautettu)
⇨ uusi

4. Jäljempänä olevia 4 artiklaa, ~~8~~ 7 artiklan 4 kohdan b ja c alakohtaa, ~~9~~ 8 artiklaa ja ~~9~~ ~~10~~ artiklan 1 kohdan a ja c alakohtaa ei sovelleta valmistajiin, joiden kaikki yritykset yhteensä ovat vastuussa ⌦ alle 1 000:sta unionissa edellisen kalenterivuoden aikana rekisteröidystä uudesta henkilöautosta tai ⌫ alle 1 000:sta unionissa edellisen kalenterivuoden aikana rekisteröidystä uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta ⇨, paitsi jos kyseinen valmistaja hakee poikkeusta ja se myönnetään 10 artiklan mukaisesti ⇦.

---

↓ 443/2009 (mukautettu)

~~*3 artikla*~~

~~Määritelmät~~

~~1. Tässä asetuksessa tarkoitetaan:~~

~~a) ”keskimääräisillä hiilidioksidipäästöillä” kaikkien tietyn valmistajan valmistamien uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa;~~

~~b) ”vaatimustenmukaisuustodistuksella” direktiivin 2007/46/EY 18 artiklassa tarkoitettua todistusta;~~

~~c) ”valmistajalla” henkilöä tai tahoa, joka vastaa hyväksyntäviranomaiselle kaikista EY:n tyyppihyväksyntämenettelyyn liittyvistä seikoista direktiivin~~

~~2007/46/EY mukaisesti samoin kuin tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta;~~

~~d) ”massalla” korilla varustetun ajokuntoisen auton massaa vaatimustenmukaisuustodistuksen mukaisena ja direktiivin 2007/46/ETY liitteessä I olevassa 2.6 kohdassa määriteltynä;~~

~~e) ”jalanjäljellä” auton raideväliä kerrottuna akselivälillä vaatimustenmukaisuustodistuksen mukaisena ja direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.1 ja 2.3 jaksossa määriteltynä;~~

~~g) ”päästötavoitteella” kaikkien tietyn valmistajan valmistamien uusien henkilöautojen liitteen I mukaisesti sallittujen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa tai, jos valmistajalle on myönnetty 11 artiklan mukainen poikkeus, tämän poikkeuksen mukaisesti määritettyä päästötavoitetta.~~

~~2. Tässä asetuksessa: ”sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmällä” tarkoitetaan valmistajaa ja siihen sidossuhteessa olevia yrityksiä. Valmistajien osalta ’sidossuhteessa olevalla yrityksellä’ tarkoitetaan:~~

~~a) yrityksiä, jossa valmistajalla on suoraan tai välillisesti:~~

---

↓ 333/2014 1 artiklan 3 kohta (mukautettu)

– ~~valtuudet käyttää yli puolta äänimäärästä, tai~~

---

↓ 443/2009 (mukautettu)

– ~~valtuudet nimittää yli puolet hallintoneuvoston, hallituksen tai yritystä lain mukaan edustavien elinten jäsenistä, tai~~

– ~~oikeus johtaa yrityksen liiketoimintaa;~~

~~b) yrityksiä, joilla on, suoraan tai välillisesti, a-alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet valmistajaan nähden;~~

~~c) yrityksiä, joissa b-alakohdassa tarkoitetulla yrityksellä on, suoraan tai välillisesti, a-alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet;~~

~~d) yrityksiä, joissa valmistajalla on yhden tai useamman a-, b- tai c-alakohdassa tarkoitetun yrityksen kanssa a-alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet taikka joissa kahdella tai useammalla a-, b- tai c-alakohdassa tarkoitetuista yrityksistä on yhteisesti tällaiset oikeudet tai valtuudet;~~

~~e) yrityksiä, joissa a-alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet ovat yhteisesti valmistajan tai yhden tai useamman siihen sidossuhteessa olevan a-d-alakohdassa tarkoitetun yrityksen ja yhden tai useamman kolmannen osapuolen hallussa.~~

| ↓ 510/2011 (mukautettu)<br>⇨ uusi |
|---|

*3 artikla*

**Määritelmät**

1. Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) ’keskimääräisillä hiilidioksidipäästöillä’ ~~kaikkien~~ tietyn valmistajan valmistamien ⌦ kaikkien uusien henkilöautojen tai kaikkien uusien ⌫ kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa;

b) ’vaatimustenmukaisuustodistuksella’ direktiivin 2007/46/EY 18 artiklassa tarkoitettua todistusta;

c) ’valmistuneella ajoneuvolla’ ⌦ kevyttä kuljetus ⌫ ajoneuvoa, jolle on myönnetty tyyppihyväksyntä direktiivin 2007/46/EY mukaisen monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn tuloksena;

d) ’valmiilla ajoneuvolla’ ⌦ kevyttä kuljetus ⌫ ajoneuvoa, jonka ei tarvitse olla valmistunut, jotta se täyttäisi direktiivin 2007/46/EY sitä koskevat tekniset vaatimukset;

e) ’perusajoneuvolla’ ⌦ kevyttä kuljetus ⌫ ajoneuvoa, jota käytetään monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn alkuvaiheen aikana;

f) ’valmistajalla’ henkilöä tai elintä, joka vastaa hyväksyntäviranomaiselle kaikista EY:n tyyppihyväksyntämenettelyyn liittyvistä seikoista direktiivin 2007/46/EY mukaisesti samoin kuin tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta;

g) ’⇨ ajokuntoisen ajoneuvon ⇦ massalla’ korilla varustetun ajokuntoisen ⌦ henkilöauton tai kevyen kuljetus ⌫ ajoneuvon massaa vaatimustenmukaisuustodistuksen mukaisena ja direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.6 kohdassa määriteltynä;

~~h) ’hiilidioksidipäästöillä’ kevyiden kuljetusajoneuvojen päästöjä, jotka on mitattu asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti ja määritelty valmiin tai valmistuneen ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistuksessa hiilidioksidipäästöjen massaksi (yhdistetty);~~

| ↓ 443/2009 (mukautettu)<br>⇨ uusi |
|---|

~~f)~~h) ’hiilidioksidipäästöillä’ henkilöauton ⌦ tai kevyen kuljetusajoneuvon ⌫ hiilidioksidipäästöjä, jotka on mitattu asetuksen (EY) N:o 715/2007 ⌦ ja sen täytäntöönpanoasetusten ⌫ mukaisesti ja määritelty ⌦ ajoneuvon ⌫ vaatimustenmukaisuustodistuksessa ~~$CO_2$~~ ⌦ hiilidioksidi ⌫ päästöjen massaksi (yhdistetty). Sellaisten henkilöautojen ⇨ tai kevyiden kuljetusajoneuvojen ⇦ osalta, joita ei ole tyyppihyväksytty asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti, ’hiilidioksidipäästöillä’ tarkoitetaan hiilidioksidipäästöjä, jotka on mitattu ⇨ 31 päivään joulukuuta 2020 ⇦

asetuksessa (EY) N:o 692/2008 ⇨ ja 1 päivästä tammikuuta 2021 asetuksessa (EU) 2017/1151 ⇦ ~~henkilöautoja varten~~ määritetyn mittausmenetelmän mukaisesti tai tällaisten ~~henkilöautojen~~ ⌦ ajoneuvojen ⌫ hiilidioksidipäästöjen määrittämistä koskevien komission hyväksymien menettelyjen mukaisesti;

---

🡻 510/2011
⇨ uusi

~~i~~i) ’jalanjäljellä’ akselivälillä kerrottua keskimääräistä raideväliä vaatimustenmukaisuustodistuksen mukaisena ja direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.1 ja 2.3 kohdassa määriteltynä;

~~i~~j) ’päästötavoitteella’ tietyn valmistajan ~~valmistamien uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen~~ liitteen I mukaisesti ~~määriteltyjen ohjeellisten hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa~~ ⇨ määriteltyä vuotuista tavoitetta ⇦ tai, jos valmistajalle on myönnetty ~~11~~ 10 artiklan nojalla poikkeus, kyseisen poikkeuksen mukaisesti määritettyä päästötavoitetta;

---

⇩ uusi

k) ’EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavalla tavoitteella’ kaikkien uusien henkilöautojen tai kaikkien uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä, jotka on tarkoitus saavuttaa tietyllä ajanjaksolla;

l) ’testimassalla’ henkilöauton tai kevyen kuljetusajoneuvon testimassaa, sellaisena kuin se on ilmoitettuna vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja määriteltynä asetuksen (EU) 2017/1151 liitteessä XXI olevan 3.2.25 kohdan mukaisesti;

m) ’päästöttömällä ja vähäpäästöisellä ajoneuvolla’ henkilöajoneuvoa tai kevyttä kuljetusajoneuvoa, jonka pakokaasupäästöt ovat 0–50 g $CO_2$/km määriteltynä asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti.

---

🡻 510/2011

~~k~~n) ’hyötykuormalla’ eroa direktiivin 2007/46/EY liitteen II mukaisen suurimman teknisesti sallitun massan (kuormitettuna) ja ajoneuvon massan välillä.

2. Tässä asetuksessa ’sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmällä’ tarkoitetaan valmistajaa ja siihen sidossuhteessa olevia yrityksiä. Valmistajien osalta ’sidossuhteessa olevalla yrityksellä’ tarkoitetaan:

a) yrityksiä, jossa valmistajalla on suoraan tai välillisesti:

i) valtuudet käyttää yli puolta äänimäärästä; tai

ii) valtuudet nimittää yli puolet hallintoneuvoston, hallituksen tai yritystä lain mukaan edustavien elinten jäsenistä; tai

iii) oikeus johtaa yrityksen liiketoimintaa;

b) yrityksiä, joilla on, suoraan tai välillisesti, a alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet valmistajaan nähden;

c) yrityksiä, joissa b alakohdassa tarkoitetulla yrityksellä on, suoraan tai välillisesti, a alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet;

d) yrityksiä, joissa valmistajalla on yhden tai useamman a, b tai c alakohdassa tarkoitetun yrityksen kanssa a alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet taikka joissa kahdella tai useammalla a, b tai c alakohdassa tarkoitetuista yrityksistä on yhteisesti tällaiset oikeudet tai valtuudet;

e) yrityksiä, joissa a alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet ovat yhteisesti valmistajan tai yhden tai useamman siihen sidossuhteessa olevan a–d alakohdassa tarkoitetun yrityksen ja yhden tai useamman kolmannen osapuolen hallussa.

*4 artikla*

**Päästötavoitteet**

---

⇩ uusi

1. Valmistajan on varmistettava, että sen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt eivät ylitä seuraavia hiilidioksidipäästötavoitteita:

a) kalenterivuoden 2020 osalta päästötavoitteet, jotka on määritelty henkilöautojen osalta liitteessä I olevan A osan 1 ja 2 kohdan mukaisesti ja kevyiden kuljetusajoneuvojen osalta liitteessä I olevan B osan 1 ja 2 kohdan mukaisesti, tai, jos valmistajalle on myönnetty 10 artiklan mukainen poikkeus, tämän poikkeuksen mukaisesti;

---

🡻 510/2011 (mukautettu)
⇨ uusi

b) ~~K~~kunkin ~~kevyiden kuljetusajoneuvojen valmistajan on varmistettava, etteivät sen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylitä 1 päivänä tammikuuta 2014 alkavana kalenterivuonna ja kunakin seuraavana kalenterivuonna~~ kalenterivuoden osalta ⇨ vuodesta 2021 vuoteen 2024 saakka ⇦ ~~päästötavoitetta~~ päästötavoite, joka ~~sille~~ on määritelty ⌦ tapauksen mukaan ⌫ ~~liitteen~~ liitteessä I olevan A tai B kohdan 3 ja 4 alakohdan mukaisesti, tai, jos valmistajalle on myönnetty ~~11~~ 10 artiklan nojalla poikkeus, tämän poikkeuksen ja liitteessä I olevan A tai B kohdan 5 alakohdan mukaisesti;~~.~~

---

⇩ uusi

c) kunkin vuodesta 2025 alkavan kalenterivuoden osalta päästötavoitteet, jotka on määritelty liitteessä I olevan A tai B osan 6.3 kohdan mukaisesti.

↓ 510/2011 (mukautettu)

⌦ 2. Kun kyseessä on kevyt kuljetusajoneuvo ja ⌫ ~~J~~jos valmistuneen ajoneuvon päästötietoja ei ole saatavilla, perusajoneuvon valmistajan on käytettävä perusajoneuvon päästötietoja keskimääräisten hiilidioksidipäästöjensä määrittämiseksi.

~~Kunkin valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi otetaan huomioon seuraavat prosentuaaliset osuudet asianomaisena vuonna rekisteröidyistä kunkin valmistajan uusista kevyistä kuljetusajoneuvoista:~~

– ~~70 prosenttia vuonna 2014,~~

– ~~75 prosenttia vuonna 2015,~~

– ~~80 prosenttia vuonna 2016,~~

– ~~100 prosenttia vuodesta 2017 alkaen.~~

---

↓ 443/2009 (mukautettu)

~~*4 artikla*~~

**~~Päästötavoitteet~~**

~~Kunkin henkilöautojen valmistajan on varmistettava, etteivät sen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylitä 1 päivänä tammikuuta 2012 alkavana kalenterivuonna ja kunakin seuraavana kalenterivuonna päästötavoitetta, joka sille on määritelty liitteen I mukaisesti tai, jos valmistajalle on myönnetty 11 artiklan nojalla poikkeus, tämän poikkeuksen mukaisesti.~~

---

↓ 333/2014 1 artiklan 4 kohta (mukautettu)

3. Kunkin valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi otetaan huomioon seuraavat prosentuaaliset osuudet asianomaisena vuonna rekisteröidyistä kunkin valmistajan uusista henkilöautoista:

– ~~65 prosenttia vuonna 2012,~~

– ~~75 prosenttia vuonna 2013,~~

– ~~80 prosenttia vuonna 2014,~~

– ~~100 prosenttia vuosina 2015–2019,~~

– 95 prosenttia vuonna 2020,

– 100 prosenttia ~~vuoden 2020 lopusta~~ ⌦ vuodesta 2021 ⌫ alkaen.

↓ 443/2009 (mukautettu)

~~*5 artikla*~~

~~**Superbonukset**~~

~~Laskettaessa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä kukin uusi henkilöauto, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g $CO_2$/km, vastaa~~

~~– 3,5:tä autoa vuonna 2012,~~

~~– 3,5:tä autoa vuonna 2013,~~

~~– 2,5:tä autoa vuonna 2014,~~

~~– 1,5:tä autoa vuonna 2015,~~

~~– yhtä autoa vuonna 2016.~~

---

↓ 510/2011 (mukautettu)

~~*5 artikla*~~

~~Superbonukset~~

~~Laskettaessa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä jokainen uusi kevyt kuljetusajoneuvo, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g $CO_2$/km, vastaa~~

~~– 3,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2014,~~

~~– 3,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2015,~~

~~– 2,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2016,~~

~~– 1,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2017,~~

~~– yhtä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuodesta 2018.~~

~~Niin kauan kuin superbonusjärjestelmää sovelletaan, uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g $CO_2$/km, valmistajakohtainen enimmäismäärä, joka otetaan huomioon ensimmäisessä kohdassa vahvistettujen kertoimien soveltamisessa, saa olla enintään 25 000 kevyttä kuljetusajoneuvoa.~~

---

↓ 333/2014 1 artiklan 5 kohta
⇨ uusi

*5 ~~a~~ artikla*

**Tavoitteen 95 g $CO_2$ /km superbonukset**

Laskettaessa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä kukin uusi henkilöauto, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g $CO_2$ /km, vastaa seuraavia henkilöautojen määriä:

– 2 henkilöautoa vuonna 2020,

– 1,67 henkilöautoa vuonna 2021,

– 1,33 henkilöautoa vuonna 2022,

– 1 henkilöauto vuodesta 2023 alkaen,

vuodelta, jona se on rekisteröity kaudella 2020–2022, jolloin kullekin valmistajalle on kuitenkin asetettu enimmäisvaikutus, joka on 7,5 g $CO_2$/km ⇨ , ja jollei täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1153 5 artiklasta muuta johdu ⇦ .

---

↓ 443/2009 (mukautettu)

~~*6 artikla*~~

**~~Vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen päästötavoitteet~~**

~~Jotta voidaan määrittää, noudattaako valmistaja 4 artiklassa tarkoitettuja päästötavoitteitaan, on kunkin asiaa koskevan yhteisön lainsäädännön tai eurooppalaisten teknisten standardien mukaista bensiinisekoitusta, jonka etanolipitoisuus on 85 prosenttia (”E85”), käyttävän ajoneuvon hiilidioksidipäästöjä alennettava viidellä prosentilla 31 päivään joulukuuta 2015 ulottuvalla kaudella ottaen huomioon biopolttoaineita käyttämällä saavutettavat paremmat tekniset ja päästöjen vähentämisvalmiudet. Tätä alennusta sovelletaan ainoastaan, jos vähintään 30 prosenttia siinä jäsenvaltiossa olevista huoltoasemista, jossa ajoneuvo on rekisteröity, tarjoaa tämäntyyppistä vaihtoehtoista polttoainetta, joka täyttää biopolttoaineille asianomaisessa yhteisön lainsäädännössä asetetut kestävyyttä koskevat arviointiperusteet.~~

---

↓ 510/2011 (mukautettu)

~~*6 artikla*~~

**~~Vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien kevyiden kuljetusajoneuvojen päästötavoitteet~~**

~~Määritettäessä, noudattaako valmistaja 4 artiklassa tarkoitettua päästötavoitetta, on 31 päivään joulukuuta 2015 mennessä alennettava viidellä prosentilla sellaisten unionin lainsäädännön tai eurooppalaisten teknisten standardien mukaisten kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidi-päästöjä, joissa voidaan käyttää bioetanolia 85 prosenttia sisältävää bensiinisekoitusta (’E85’), jotta voidaan ottaa huomioon biopolttoaineita käyttämällä saavutettavat paremmat tekniset valmiudet ja päästöjen vähentämismahdollisuudet. Tätä alennusta sovelletaan ainoastaan, jos vähintään 30 prosenttia siinä jäsenvaltiossa olevista huoltoasemista, jossa kevyt kuljetusajoneuvo on rekisteröity, tarjoaa tämäntyyppistä vaihtoehtoista polttoainetta, joka täyttää biopolttoaineille asiaan liittyvässä unionin lainsäädännössä asetetut kestävyyttä koskevat arviointiperusteet.~~

*~~7~~ 6 artikla*

**Yhteenliittymien muodostaminen**

1. ~~Uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen~~ ~~v~~Valmistajat, joille ei ole myönnetty ~~11~~ 10 artiklan mukaista poikkeusta, voivat muodostaa yhteenliittymän täyttääkseen 4 artiklan mukaiset velvoitteensa.

2. Sopimus yhteenliittymän muodostamisesta voi koskea yhtä tai useampaa kalenterivuotta, edellyttäen että minkään sopimuksen kokonaiskesto ei ylitä viittä kalenterivuotta, ja sopimus on tehtävä viimeistään 31 päivänä joulukuuta ensimmäisenä kalenterivuonna, jolta päästöt on tarkoitus yhdistää. Valmistajien, jotka muodostavat yhteenliittymän, on toimitettava komissiolle seuraavat tiedot:

a) valmistajat, jotka kuuluvat yhteenliittymään;

b) valmistaja, joka on nimetty yhteenliittymän johtajaksi ja joka toimii yhteenliittymän yhteystahona ja vastaa kaikkien niiden liikapäästömaksujen suorittamisesta, jotka yhteenliittymälle asetetaan ~~9~~ 8 artiklan mukaisesti;

c) selvitys siitä, että yhteenliittymän johtaja pystyy täyttämään b alakohdan mukaiset velvoitteensa;~~.~~

---

⇩ uusi

d) $M_1$- tai $N_1$-ajoneuvoina rekisteröityen ajoneuvojen luokka, johon yhteenliittymää sovelletaan.

---

🡻 510/2011

3. Jos ehdotettu yhteenliittymän johtaja ei pysty täyttämään vaatimusta yhteenliittymälle ~~9~~ 8 artiklan mukaisesti asetetun liikapäästömaksun suorittamisesta, komissio ilmoittaa tästä valmistajille.

4. Yhteenliittymään kuuluvien valmistajien on yhdessä ilmoitettava komissiolle, jos yhteenliittymän johtaja vaihtuu tai johtajan taloudellisessa tilanteessa tapahtuu muutoksia, jotka voivat vaikuttaa johtajan kykyyn täyttää vaatimus yhteenliittymälle ~~9~~ 8 artiklan mukaisesti asetetun liikapäästömaksun suorittamisesta, ja jos yhteenliittymän kokoonpanossa tapahtuu muutos tai yhteenliittymä purkautuu.

5. Valmistajat voivat sopia yhteenliittymää koskevista järjestelyistä edellyttäen, että nämä sopimukset ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklan mukaisia ja että ne sallivat jokaisen yhteenliittymän jäseneksi hakevan valmistajan avoimen ja syrjimättömän osallistumisen yhteenliittymään kaupallisesti kohtuullisin ehdoin. Yhteenliittymän kaikkien jäsenten on huolehdittava erityisesti siitä, ettei niiden sopiman yhteenliittymää koskevan järjestelyn yhteydessä jaeta eikä vaihdeta tietoja seuraavia tietoja lukuun ottamatta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta unionin kilpailusääntöjen yleistä soveltamista tällaisiin yhteenliittymiin:

a) keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;

b) päästötavoite;

c) rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaismäärä.

6. Edellä olevaa 5 kohtaa ei sovelleta, jos kaikki yhteenliittymässä mukana olevat valmistajat kuuluvat samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään.

7. Edellä 4 artiklassa valmistajille säädettyjen velvoitteiden täyttämisen kannalta valmistajia, jotka kuuluvat yhteenliittymään, josta komissiolle on toimitettu tietoja, pidetään yhtenä ainoana valmistajana, paitsi jos ilmoitus on tehty 3 kohdan nojalla. Yksittäisiä valmistajia ja yhteenliittymiä koskevat seuranta- ja ilmoitustiedot

kirjataan, niistä ilmoitetaan ja ne asetetaan saataville ~~8~~ 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitetussa keskusrekisterissä.

---

⇩ uusi

8. Komissio voi tarkentaa yksityiskohtaiset edellytykset, joita sovelletaan 5 kohdan nojalla luotuun yhteenliittymää koskevaan järjestelyyn, täytäntöönpanosäädöksillä, jotka hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

---

🡻 443/2009 (mukautettu)

~~*7 artikla*~~

**~~Yhteenliittymien muodostaminen~~**

~~1. Valmistajat, joille ei ole myönnetty 11 artiklan mukaista poikkeusta, voivat muodostaa yhteenliittymän täyttääkseen 4 artiklan mukaiset velvoitteensa.~~

~~2. Sopimus yhteenliittymän muodostamisesta voi koskea yhtä tai useampaa kalenterivuotta, mutta kunkin sopimuksen kokonaiskesto ei kuitenkaan saa ylittää viittä kalenterivuotta. Sopimus on tehtävä viimeistään 31 päivänä joulukuuta ensimmäisenä kalenterivuonna, jolta päästöt on tarkoitus yhdistää. Valmistajien, jotka muodostavat yhteenliittymän, on toimitettava komissiolle seuraavat tiedot:~~

~~a) valmistajat, jotka kuuluvat yhteenliittymään;~~

~~b) valmistaja, joka on nimetty yhteenliittymän johtajaksi, ja joka toimii yhteenliittymän yhteystahona ja vastaa kaikkien niiden liikapäästömaksujen suorittamisesta, jotka yhteenliittymälle asetetaan 9 artiklan mukaisesti; ja~~

~~c) selvitys siitä, että yhteenliittymän johtaja pystyy täyttämään b alakohdan mukaiset velvoitteensa.~~

~~3. Jos ehdotettu yhteenliittymän johtaja ei pysty täyttämään vaatimusta, joka koskee yhteenliittymälle 9 artiklan mukaisesti asetetun liikapäästömaksun suorittamista, komissio ilmoittaa tästä valmistajille.~~

~~4. Jos yhteenliittymän johtaja vaihtuu tai johtajan taloudellisessa tilanteessa tapahtuu muutoksia, jotka voivat vaikuttaa johtajan kykyyn täyttää vaatimus, joka koskee yhteenliittymälle 9 artiklan mukaisesti asetetun liikapäästömaksun suorittamista, sekä jos yhteenliittymän kokoonpanossa tapahtuu muutos ja yhteenliittymä purkautuu, yhteenliittymään kuuluvien valmistajien on yhdessä ilmoitettava tästä komissiolle.~~

~~5. Valmistajat voivat sopia yhteenliittymää koskevista järjestelyistä edellyttäen, että ne ovat perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklan mukaisia ja että ne sallivat jokaisen yhteenliittymän jäseneksi hakevan valmistajan avoimen ja syrjimättömän osallistumisen yhteenliittymään kaupallisesti kohtuullisin ehdoin. Rajoittamatta yhteisön kilpailusääntöjen yleistä soveltamista tällaisiin yhteenliittymiin, yhteenliittymän kaikkien jäsenten on huolehdittava erityisesti siitä, ettei niiden sopiman yhteenliittymää koskevan järjestelyn yhteydessä tapahdu mitään tietojen jakoa eikä vaihtoa, lukuun ottamatta seuraavia tietoja:~~

~~a) keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;~~

~~b) päästötavoite;~~

~~c) rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaismäärä.~~

~~6. Edellä olevaa 5 kohtaa ei sovelleta, jos kaikki yhteenliittymässä mukana olevat valmistajat kuuluvat samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään.~~

~~7. Edellä olevan 4 artiklan mukaisten valmistajille kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi valmistajia, jotka kuuluvat yhteenliittymään, josta komissiolle on toimitettu tietoja, pidetään yhtenä ainoana valmistajana, paitsi jos ilmoitus on tehty 3 kohdan nojalla. Yksittäisiä valmistajia ja yhteenliittymiä koskevat seuranta- ja ilmoitustiedot kirjataan, niistä ilmoitetaan ja ne asetetaan saataville 8 artiklan 4 kohdassa tarkoitetussa keskusrekisterissä.~~

*~~8~~ 7 artikla*

***Keskimääräisten päästöjen seuranta ja ilmoittaminen***

1. Kunkin jäsenvaltion on ~~1 päivänä tammikuuta 2010 alkavalta kalenterivuodelta ja~~ kultakin ~~seuraavalta~~ kalenterivuodelta kerättävä tiedot kustakin alueellaan rekisteröidystä uudesta henkilöautosta ⌦ ja uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta ⌫ ~~liitteessä~~ liitteissä II ⌦ ja III ⌫ olevan A osan mukaisesti. Nämä tiedot on annettava kussakin jäsenvaltiossa olevien valmistajien ja niiden nimeämien maahantuojien tai edustajien saataville. Jäsenvaltioiden on pyrittävä kaikin keinoin varmistamaan, että ilmoituksen tekevät elimet toimivat avoimesti. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että sellaisten henkilöautojen, joita ei ole tyyppihyväksytty asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti, hiilidioksidipäästöt mitataan ja kirjataan vaatimustenmukaisuustodistukseen.

2. Jäsenvaltioiden on ~~vuodesta 2011 alkaen~~ kunakin vuonna viimeistään 28 päivänä helmikuuta määriteltävä ~~liitteessä~~ liitteissä II ⌦ ja III ⌫ olevassa ~~B~~ A osassa luetellut tiedot edelliseltä kalenterivuodelta ja toimitettava ne komissiolle. Tiedot on toimitettava liitteessä II olevassa ~~C~~ B osassa ⌦ ja liitteessä III olevassa C osassa ⌫ tarkemmin määritetyssä muodossa.

3. Komission pyynnöstä jäsenvaltioiden on toimitettava myös kaikki 1 kohdan mukaisesti kerätyt tiedot.

4. Komissio pitää keskusrekisteriä jäsenvaltioiden tämän artiklan mukaisesti ilmoittamista tiedoista, ja se suorittaa ~~vuodesta 2011 alkaen~~ kunakin vuonna viimeistään 30 päivänä kesäkuuta kunkin valmistajan osalta seuraavia seikkoja koskevan alustavan laskelman:

   a) keskimääräiset hiilidioksidipäästöt edellisenä kalenterivuonna;

   b) päästötavoitteet edellisenä kalenterivuonna; ~~ja~~

   c) valmistajan edellisen kalenterivuoden keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja sen kyseisen vuoden päästötavoitteen välinen ero.

   Komissio ilmoittaa kullekin valmistajalle tätä koskevan alustavan laskelmansa. Ilmoitus sisältää kunkin jäsenvaltion osalta tiedot uusien rekisteröityjen henkilöautojen ⌦ ja uusien rekisteröityjen kevyiden kuljetusajoneuvojen ⌫ lukumäärästä ja niiden hiilidioksidipäästöistä.

   Keskusrekisterin tiedot ovat julkisesti saatavilla.

5. ~~Valmistajat voivat~~ Valmistaja voi kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun ~~niille~~ sille on ilmoitettu 4 kohdassa tarkoitettu alustava laskelma, ilmoittaa komissiolle tiedoissa mahdollisesti olevista virheistä mainiten sen jäsenvaltion, jossa se katsoo virheen syntyneen.

Komissio tutkii valmistajien tekemät ilmoitukset ja viimeistään 31 päivänä lokakuuta joko vahvistaa 4 kohdan mukaiset alustavat laskelmat tai muuttaa niitä.

~~6. Jos komissio 5 kohdan mukaisten laskelmien perusteella katsoo, että valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt kalenterivuonna 2010 tai 2011 ylittävät valmistajalle kyseiseksi vuodeksi asetetun päästötavoitteen, se ilmoittaa tästä valmistajalle.~~

---

↓ 443/2009 (mukautettu)

~~7~~6. Jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltainen viranomainen, joka kerää ja toimittaa seurantatiedot tämän asetuksen mukaisesti, ja ilmoitettava nimeämänsä toimivaltainen viranomainen komissiolle ~~viimeistään 8 päivänä joulukuuta 2009~~. ~~Komissio ilmoittaa tästä sen jälkeen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.~~

---

↓ 510/2011 (mukautettu)

~~8. Asetuksen (EY) N:o 443/2009 8 artiklan 7 kohdan mukaisesti nimetty toimivaltainen viranomainen kerää ja toimittaa kussakin jäsenvaltiossa seurantatiedot tämän artiklan mukaisesti.~~

---

⇩ uusi

Toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava komissiolle toimitettavien tietojen virheettömyys ja täydellisyys sekä nimitettävä yhteyshenkilö, jonka on vastattava nopeasti komission pyyntöihin korjata toimitetuissa tietosarjoissa olevat virheet ja poisjätöt.

---

↓ 443/2009 (mukautettu)

~~8. Kunkin kalenterivuoden osalta, jona 6 artiklaa sovelletaan, jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle tiedot mainitussa artiklassa tarkoitetusta huoltoasemien osuudesta ja kestävyyden arviointia koskevista perusteista E85:ien osalta.~~

---

↓ 333/2014 1 artiklan 6 kohta (mukautettu)

~~9.~~7. Komissio hyväksyy yksityiskohtaiset säännöt ~~tämän artiklan~~ ⌦ 1–7 kohdan ⌫ mukaisesta tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta sekä liitteen II soveltamisesta täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään ~~14~~ 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

~~Komissiolle siirretään~~ Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä ~~14 a~~ 16 artiklan mukaisesti ~~liitteessä~~ liitteissä II ⌦ ja III ⌫ esitettyjen tietovaatimusten ja tietoparametrien muuttamiseksi.

---

⇩ uusi

8. Tyyppihyväksyntäviranomaisten on viipymättä ilmoitettava komissiolle poikkeamista, joita havaitaan käytössä olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä verrattuna vaatimuksenmukaisuustodistuksissa ilmoitettuihin arvoihin niiden tarkastusten seurauksena, jotka on suoritettu noudattaen asetuksen (EY) N:o 715/2007 [11 a artiklassa] tarkoitettua menettelyä.

Komissio ottaa nämä poikkeamat huomioon laskiessaan valmistajan keskimääräisiä päästöjä.

Komissio voi hyväksyä yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat menettelyjä tällaisista poikkeamista ilmoittamiseksi ja niiden ottamiseksi huomioon keskimääräisten päästöjen laskennassa. Nämä menettelyt hyväksytään täytäntöönpanosäädöksillä 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

---

🡻 510/2011 (mukautettu)

~~*8 artikla*~~

**~~Keskimääräisten päästöjen seuranta ja ilmoittaminen~~**

~~1. Kunkin jäsenvaltion on 1 päivänä tammikuuta 2012 alkavalta kalenterivuodelta ja kultakin seuraavalta kalenterivuodelta kerättävä tiedot kustakin alueellaan rekisteröidystä uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta liitteessä II olevan A osan mukaisesti. Nämä tiedot on annettava kussakin jäsenvaltiossa olevien valmistajien ja niiden nimeämien maahantuojien tai edustajien saataville. Jäsenvaltioiden on pyrittävä kaikin keinoin varmistamaan, että ilmoituksen tekevät elimet toimivat avoimesti.~~

~~2. Kunkin jäsenvaltion on vuodesta 2013 alkaen kunakin vuonna viimeistään 28 päivänä helmikuuta määriteltävä liitteessä II olevassa B osassa luetellut tiedot edelliseltä kalenterivuodelta ja toimitettava ne komissiolle. Tiedot on toimitettava liitteessä II olevassa C osassa määritetyssä muodossa.~~

~~3. Jäsenvaltion on komission pyynnöstä toimitettava myös kaikki 1 kohdan nojalla kerätyt tiedot.~~

~~4. Komissio pitää keskusrekisteriä jäsenvaltioiden tämän artiklan mukaisesti ilmoittamista tiedoista, ja tämän rekisterin tiedot ovat julkisesti saatavilla. Komissio tekee 30 päivään kesäkuuta 2013 mennessä ja kunakin seuraavana vuotena kunkin valmistajan osalta seuraavia seikkoja koskevan alustavan laskelman:~~

~~a) keskimääräiset hiilidioksidipäästöt edellisenä kalenterivuonna;~~

~~b) päästötavoitteet edellisenä kalenterivuonna;~~

~~c) valmistajan edellisen kalenterivuoden keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja sen kyseisen vuoden päästötavoitteen välinen ero.~~

~~Komissio ilmoittaa kullekin valmistajalle tätä koskevan alustavan laskelmansa. Ilmoitus sisältää kunkin jäsenvaltion osalta tiedot uusien rekisteröityjen kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärästä ja niiden hiilidioksidipäästöistä.~~

~~5. Valmistaja voi kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun sille on ilmoitettu 4 kohdassa tarkoitettu alustava laskelma, ilmoittaa komissiolle tiedoissa mahdollisesti olevista virheistä mainiten sen jäsenvaltion, jossa se katsoo virheen syntyneen.~~

~~6. Komissio tutkii valmistajien tekemät ilmoitukset ja viimeistään 31 päivänä lokakuuta joko vahvistaa 4 kohdan mukaiset alustavat laskelmat tai muuttaa niitä.~~

~~7. Jos komissio katsoo kalenterivuosien 2012 ja 2013 osalta sekä 5 kohdan nojalla tehtyjen laskelmien perusteella, että valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät valmistajalle asetetun päästötavoitteen, se ilmoittaa tästä valmistajalle.~~

~~8. Asetuksen (EY) N:o 443/2009 8 artiklan 7 kohdan mukaisesti nimetty toimivaltainen viranomainen kerää ja toimittaa kussakin jäsenvaltiossa seurantatiedot tämän artiklan mukaisesti.~~

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

~~Tämän asetuksen soveltamisesta saatujen kokemusten huomioon ottamiseksi komissio voi muuttaa liitettä II delegoiduilla säädöksillä 15 artiklan mukaisesti ja 16 ja 17 artiklassa säädettyjä ehtoja noudattaen.~~

~~10~~9. Jäsenvaltioiden on lisäksi kerättävä ja ilmoitettava tiedot tämän artiklan mukaisesti sellaisten direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin $M_2$- ja $N_2$-luokkiin kuuluvien ajoneuvojen rekisteröinneistä, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kilogrammaa, sekä sellaisten ajoneuvojen rekisteröinneistä, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

---

🡻 510/2011 (mukautettu)
⇨ uusi

*~~9~~ 8 artikla*

**Liikapäästömaksu**

1. Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät ~~1 päivästä tammikuuta 31 päivään joulukuuta 2014 ja sitä seuraavina kalenterivuosina~~ kalenterivuonna valmistajan päästötavoitteen, komissio määrää valmistajalle tai, kun kyse on yhteenliittymästä, sen johtajalle liikapäästömaksun.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu liikapäästömaksu lasketaan ~~seuraavia kaavoja~~ seuraavaa kaavaa käyttäen:

~~a) vuodesta 2014 vuoteen 2018:~~

~~i) jos päästöylitys on yli 3 g $CO_2$/km:~~

~~((päästöylitys – 3 g $CO_2$/km) × 95 euroa + 45 euroa) × uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä;~~

~~ii) jos päästöylitys on yli 2 g $CO_2$/km muttei yli 3:a g $CO_2$/km:~~

~~((päästöylitys – 2 g $CO_2$/km) × 25 euroa + 20 euroa) × uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä;~~

~~iii) jos päästöylitys on yli 1 g $CO_2$/km muttei yli 2:ta g $CO_2$/km:~~

~~((päästöylitys – 1 g $CO_2$/km) × 15 euroa + 5 euroa) × uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä;~~

~~iv) jos päästöylitys on enintään 1 g $CO_2$/km:~~

~~(päästöylitys × 5 euroa) × uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä;~~

~~b) vuodesta 2019 alkaen:~~

(päästöylitys × 95 euroa) × ~~uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen~~ ⌦ ensimmäisen kerran rekisteröityjen ajoneuvojen ⌫ lukumäärä.

Tässä artiklassa tarkoitetaan:

– ’päästöylityksellä’ sitä positiivista grammojen määrää kilometriä kohden, jolla valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, kun otetaan huomioon ~~12~~ 11 artiklan mukaisesti hyväksyttyjen innovatiivisten teknologioiden ansiosta saavutetut hiilidioksidipäästöjen vähennykset, ylittävät valmistajalle kyseiseksi kalenterivuodeksi tai siksi kalenterivuoden osaksi, jota 4 artiklan mukainen velvoite koskee, asetetun päästötavoitteen, pyöristettynä lähimpään kolmeen desimaaliin, ja

– ’~~uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen~~ ⌦ ensimmäisen kerran rekisteröityjen ajoneuvojen ⌫ lukumäärällä’ tietyn valmistajan valmistamien ja kyseisenä kautena 4 ~~artiklassa~~ artiklan 3 kohdassa säädettyjen vaiheittaisten käyttöönottokriteerien mukaisesti rekisteröityjen ⌦ uusien henkilöautojen tai ⌫ uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärää ⇨ erikseen laskettuna ⇦.

~~3. Komissio hyväksyy yksityiskohtaiset menettelyt tämän artiklan 1 kohdan mukaisten liikapäästömaksujen keräämiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.~~

~~4. Liikapäästömaksusta kertyviä määriä pidetään Euroopan unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.~~

---

🡻 443/2009 (mukautettu)

*~~9 artikla~~*

**~~Liikapäästömaksu~~**

~~1. Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät kalenterivuonna 2012 tai sitä seuraavina kalenterivuosina valmistajan asianomaisen vuoden päästötavoitteen, komissio määrää valmistajalle tai, kun on kyse yhteenliittymästä, sen johtajalle liikapäästömaksun.~~

~~2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu liikapäästömaksu lasketaan seuraavia kaavoja käyttäen:~~

~~a) Vuosina 2012–2018:~~

~~i) Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät sen hiilidioksidipäästötavoitteen yli 3 g $CO_2$/km:~~

~~((Päästöylitys – 3 g $CO_2$/km) × 95 EUR/g $CO_2$/km + 1 g $CO_2$/km × 25 EUR/g $CO_2$/km + 1 g $CO_2$/km × 15 EUR/g $CO_2$/km) + 1 g $CO_2$/km × 5 EUR/g $CO_2$/km) × uusien henkilöautojen lukumäärä.~~

~~ii) Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät sen hiilidioksidipäästötavoitteen yli 2 g $CO_2$/km mutta enintään 3 g $CO_2$/km~~

~~((Päästöylitys – 2 g $CO_2$/km) × 25 EUR/g $CO_2$/km + 1 g $CO_2$/km × 15 EUR/g $CO_2$/km + 1 g $CO_2$/km × 5 EUR/g $CO_2$/km) × uusien henkilöautojen lukumäärä.~~

~~iii) Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät sen hiilidioksidipäästötavoitteen yli 1 g $CO_2$/km mutta enintään 2 g $CO_2$/km:~~

~~((Päästöylitys – 1 g $CO_2$/km) × 15 EUR/g $CO_2$/km + 1 g $CO_2$2/km × 5 EUR/g $CO_2$/km) × uusien henkilöautojen lukumäärä.~~

~~iv) Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät sen hiilidioksidipäästötavoitteen enintään 1 g $CO_2$/km:~~

~~(Päästöylitys × 5 EUR/g $CO_2$/km) × uusien henkilöautojen lukumäärä.~~

~~b) Vuodesta 2019 alkaen:~~

~~(Päästöylitys × 95 EUR/g $CO_2$/km) × uusien henkilöautojen lukumäärä.~~

~~Tässä artiklassa tarkoitetaan ”päästöylityksellä”, joka määräytyy 4 artiklan mukaisesti, sitä positiivista grammojen määrää kilometriä kohden, jolla valmistajan keskimääräiset päästöt – kun otetaan huomioon hyväksyttyjen innovatiivisten teknologioiden ansiosta saavutetut hiilidioksidipäästöjen vähennykset – ylittävät sille kyseiseksi kalenterivuodeksi asetetun päästötavoitteen, pyöristettynä lähimpään kolmeen desimaaliin; ja ”uusien henkilöautojen lukumäärällä” valmistajan valmistamien ja kyseisenä vuonna 4 artiklassa säädettyjen vaiheittaisten käyttöönottokriteerien mukaisesti rekisteröityjen uusien henkilöautojen lukumäärää.~~

---

↓ 333/2014 1 artiklan 7 kohta

3. Komissio päättää täytäntöönpanosäädöksillä keinoista tämän artiklan 1 kohdan mukaisten liikapäästömaksujen perimiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään ~~14~~ 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

---

↓ 443/2009 (mukautettu)

4. Liikapäästömaksusta kertyviä määriä pidetään ~~Euroopan~~ unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

~~*10 artikla*~~

~~**Valmistajien suoritustason julkaiseminen**~~

~~1. Komissio julkaisee vuodesta 2011 alkaen kunakin vuonna viimeistään 31 päivänä lokakuuta luettelon, joka sisältää kustakin valmistajasta seuraavat tiedot:~~

~~a) sen edellisen kalenterivuoden päästötavoite;~~

~~b) sen edellisen kalenterivuoden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;~~

~~c) sen edellisen vuoden keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja kyseisen vuoden päästötavoitteen välinen ero;~~

~~d) kaikkien uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt yhteisössä edellisenä kalenterivuonna; ja~~

~~e) kaikkien uusien henkilöautojen keskimääräinen massa yhteisössä edellisenä kalenterivuonna.~~

~~2. Edellä 1 kohdan mukaisesti julkaistussa luettelossa on 31 päivästä lokakuuta 2013 alkaen ilmoitettava myös, onko valmistaja täyttänyt 4 artiklan mukaiset säädetyt vaatimukset edellisenä kalenterivuonna.~~

---

🡻 510/2011 (mukautettu)
⇨ uusi

*~~10~~ 9 artikla*

**Valmistajien suoritustason julkaiseminen**

1. Komissio julkaisee viimeistään 31 päivänä lokakuuta ~~2013 ja viimeistään 31 päivänä lokakuuta~~ kunakin ~~seuraavana~~ vuonna ⌦ täytäntöönpanosäädöksellä ⌫ luettelon, joka sisältää ~~kustakin valmistajasta~~ seuraavat tiedot:

   a) ⌦ kunkin ⌫ valmistajan edellisen kalenterivuoden päästötavoite;

   b) ⌦ kunkin ⌫ valmistajan edellisen kalenterivuoden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;

   c) valmistajan edellisen kalenterivuoden keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja kyseisen vuoden päästötavoitteen välinen ero;

   d) kaikkien unionissa edellisenä kalenterivuonna rekisteröityjen ⌦ uusien henkilöautojen ja ⌫ uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;

   e) kaikkien unionissa edellisenä kalenterivuonna ⇨, 31 päivään joulukuuta 2020 saakka, ⇦ rekisteröityjen ⇨ ajokuntoisten ⇦ ⌦ uusien henkilöautojen ja ⌫ uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräinen massa;~~.~~

---

⇩ uusi

   f) kaikkien unionissa edellisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräinen testimassa.

---

🡻 510/2011 (mukautettu)

2. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti julkaistussa luettelossa on ~~31 päivästä lokakuuta 2015 alkaen~~ ilmoitettava myös, onko valmistaja täyttänyt 4 artiklan mukaiset vaatimukset edellisenä kalenterivuonna.

⇩ uusi

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun luettelon on sisällettävä, kun se julkaistaan viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2022, seuraavat seikat:

a) 1 artiklan 4 ja 5 kohdassa tarkoitetut EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavat vuosien 2025 ja 2030 tavoitteet, jotka komissio on laskenut liitteessä I olevan A ja B osan 6.1.1 ja 6.1.2 kohdan mukaisesti;

b) arvot $a_{2021}$, $a_{2025}$ ja $a_{2030}$, jotka komissio on laskenut liitteessä I olevan A ja B osan 6.2 kohdan mukaisesti.

---

🡻 510/2011 (mukautettu)
⇨ uusi

*~~11~~ 10 artikla*

**Tietyille valmistajille myönnettävät poikkeukset**

1. Poikkeusta liitteen I mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta voi hakea valmistaja, joka valmistaa vähemmän kuin ⌦ 10 000 unionissa rekisteröitävää uutta henkilöautoa tai vähemmän kuin ⌫ 22 000 unionissa rekisteröitävää uutta kevyttä kuljetusajoneuvoa kalenterivuotta kohden ja joka:

a) ei kuulu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään; tai

b) kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, joka vastaa yhteensä ⌦ alle 10 000 uudesta unionissa rekisteröitävästä henkilöautosta tai ⌫ alle 22 000 uudesta unionissa rekisteröitävästä kevyestä kuljetusajoneuvosta kalenterivuotta kohden; tai

c) kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, mutta sillä on omat tuotantolaitokset ja suunnittelukeskus.

2. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus voidaan myöntää enintään viideksi kalenterivuodeksi ⇨, ja tämä kausi voidaan uusia ⇦ . Hakemus on tehtävä komissiolle, ja siinä on oltava seuraavat tiedot:

a) valmistajan nimi ja yhteyshenkilö;

b) selvitys siitä, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukainen poikkeus;

c) yksityiskohtaiset tiedot valmistajan valmistamista ⌦ henkilöautoista tai ⌫ kevyistä kuljetusajoneuvoista, niiden ⇨ testi ⇦ massa ja hiilidioksidipäästöt mukaan lukien; ja

d) päästötavoite, joka on valmistajan vähennysvalmiuksien mukainen, mukaan lukien taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, ja jossa otetaan huomioon valmistetun ⌦ henkilöautotyypin tai ⌫ kevyen kuljetusajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet.

3. Jos komissio katsoo, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus ja että valmistajan esittämä päästötavoite vastaa sen mahdollisuuksia vähentää päästöjä, mukaan lukien taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, komissio myöntää valmistajalle poikkeuksen ottaen

huomioon valmistetun kevyen kuljetusajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet. ⇨ Hakemus on jätettävä viimeistään 31 päivänä lokakuuta sinä ensimmäisenä vuonna, jona poikkeusta on määrä soveltaa. ⇦

~~4. Valmistajan, jolle on myönnetty tämän artiklan mukainen poikkeus, on ilmoitettava komissiolle välittömästi kaikista muutoksista, jotka vaikuttavat tai voivat vaikuttaa valmistajan kelpoisuuteen kuulua poikkeuksen piiriin.~~

~~5. Jos komissio 4 kohdan mukaisen ilmoituksen perusteella tai muusta syystä katsoo, ettei valmistaja ole enää kelpoinen kuulumaan poikkeuksen piiriin, se kumoaa poikkeuksen seuraavan kalenterivuoden 1 päivästä tammikuuta alkaen ja ilmoittaa tästä valmistajalle.~~

~~6. Jos valmistaja ei saavuta päästötavoitettaan, komissio määrää sille 9 artiklassa säädetyn liikapäästömaksun.~~

~~7. Tämän artiklan 1–6 kohdan täydentämiseksi komissio hyväksyy delegoiduilla säädöksillä 15 artiklan mukaisesti ja 16 ja 17 artiklassa säädettyjä ehtoja noudattaen sääntöjä, jotka koskevat muun muassa poikkeuskelpoisuuden arviointiperusteiden tulkintaa, hakemusten sisältöä sekä hiilidioksidipäästöjen vähentämisohjelmien sisältöä ja arviointia.~~

~~8. Poikkeushakemukset, mukaan lukien niitä tukevat tiedot, 4 kohdan mukaiset ilmoitukset, 5 kohdan mukaiset kumoamiset, 6 kohdan mukaisesti määrätyt liikapäästömaksut ja 7 kohdan nojalla hyväksytyt säädökset on annettava yleisön saataville, jollei Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi 30 päivänä toukokuuta 2001 annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EY) N:o 1049/2001[44] muuta johdu.~~

---

| |
|---|
| 🡻 443/2009 (mukautettu)<br>⇨ uusi |

~~*11 artikla*~~

**~~Tietyille valmistajille myönnettävät poikkeukset~~**

~~1. Valmistaja voi hakea poikkeusta liitteen I mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta, jos valmistaja vastaa alle 10 000 uudesta yhteisössä rekisteröitävästä henkilöautosta kalenterivuotta kohden ja:~~

~~a) se ei kuulu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään; tai~~

~~b) se kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, joka vastaa yhteensä alle 10 000 uudesta yhteisössä rekisteröitävästä henkilöautosta kalenterivuotta kohden; tai~~

~~c) se kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, mutta sillä on omat tuotantolaitokset ja suunnittelukeskus.~~

~~2. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus voidaan myöntää enintään viideksi kalenterivuodeksi. Hakemus on tehtävä komissiolle, ja siinä on oltava seuraavat seikat:~~

~~a) valmistajan ja sen yhteystahon nimi;~~

~~b) selvitys siitä, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukainen poikkeus;~~

---

44 ~~EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43.~~

~~c) yksityiskohtaiset tiedot valmistajan valmistamista henkilöautoista, myös niiden massasta ja hiilidioksidipäästöistä; ja~~

~~d) päästötavoite, joka on valmistajan vähennysvalmiuksien mukainen, mukaan luettuina taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, ja jossa otetaan huomioon valmistetun ajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet.~~

~~3. Jos komissio katsoo, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus ja että valmistajan esittämä päästötavoite on valmistajan vähennysvalmiuksien mukainen, mukaan luettuina taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, ja ottaen huomioon valmistetun ajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet, komissio myöntää valmistajalle poikkeuksen.~~

4. Valmistaja, joka kaikkien siihen sidossuhteessa olevien yritysten kanssa vastaa 10 000–30 0000 uudesta ~~yhteisössä~~ ⌦ unionissa ⌫ rekisteröitävästä henkilöautosta kalenterivuotta kohden, voi hakea poikkeusta ~~liitteen~~ liitteessä I ⇨ olevan A osan 1–4 kohdan ⇦ mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta.

Valmistaja voi tehdä tällaisen hakemuksen itseään tai itseään ja siihen sidossuhteessa olevia yrityksiä varten. Hakemus on tehtävä komissiolle, ja siinä on oltava seuraavat tiedot:

a) kaikki edellä 2 kohdan a ja c alakohdassa tarkoitetut tiedot, mukaan lukien tarvittaessa tiedot myös siihen sidossuhteessa olevista yrityksistä;

---

↓ 333/2014 1 artiklan 8 kohdan b alakohta (mukautettu)

~~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;~~

---

↓ 333/2014 1 artiklan 8 kohdan c alakohta

~~c~~b) ~~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.

---

↓ 443/2009

Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vuodelta 2007 eivät ole tiedossa, komissio määrittää vastaavan suuruisen vähennystavoitteen, joka perustuu parhaaseen saatavissa olevaan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tarkoitettuun teknologiaan, jota on kehitetty massaltaan vastaavia henkilöautoja varten ja jossa on

otettu huomioon valmistetun ajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet. Hakija käyttää tätä tavoitetta b alakohdan soveltamiseksi.

Komissio myöntää valmistajalle poikkeuksen, jos on osoitettu, että tässä kohdassa tarkoitetut poikkeuksen myöntämistä koskevat arviointiperusteet ovat olemassa.

5. Valmistajan, jolle on myönnetty tämän artiklan mukainen poikkeus, on ilmoitettava komissiolle välittömästi kaikista muutoksista, jotka vaikuttavat tai voivat vaikuttaa valmistajan kelpoisuuteen kuulua poikkeuksen piiriin.

6. Jos komissio 5 kohdan mukaisen ilmoituksen perusteella tai muusta syystä katsoo, ettei valmistaja ole enää kelpoinen kuulumaan poikkeuksen piiriin, se kumoaa poikkeuksen seuraavan kalenterivuoden tammikuun 1 päivästä alkaen ja ilmoittaa tästä valmistajalle.

7. ~~Jollei~~ Jos valmistaja ei saavuta päästötavoitettaan, komissio määrää sille ~~9~~ 8 artiklassa säädetyn liikapäästömaksun.

---

↓ 333/2014 1 artiklan 8 kohdan d alakohta

8. Siirretään komissiolle valta antaa tämän artiklan 1–7 kohdan täydentämiseksi ~~antaa 14 a~~ 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa annetaan säännöt poikkeuskelpoisuuden arviointiperusteiden tulkinnasta, hakemusten sisällöstä sekä hiilidioksidipäästöjen vähentämisohjelmien sisällöstä ja arvioinnista.

---

↓ 443/2009

9. Poikkeushakemukset, mukaan lukien niitä tukevat tiedot, 5 kohdan mukaiset ilmoitukset, 6 kohdan mukaiset kumoamiset ja 7 kohdan mukaan määrätyt liikapäästömaksut sekä 8 kohdan nojalla hyväksytyt toimenpiteet on annettava yleisön saataville, jollei ~~Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi 30 päivänä toukokuuta 2001 annetusta~~ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EY) N:o 1049/2001[45] muuta johdu.

*~~12~~ 11 artikla*

**Ekoinnovointi**

---

↓ 333/2014 1 artiklan 9 kohdan a alakohta
⇨ uusi

1. Innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologioiden yhdistelmän (”innovatiivinen teknologiapaketti”) käytön avulla saavutetut hiilidioksidisäästöt otetaan huomioon laitetoimittajan tai valmistajan hakemuksesta.

[45] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1049/2001, annettu 30 päivänä toukokuuta 2001, Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi (EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43).

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

Näiden teknologioiden avulla saavutettu osuus valmistajan ⇨ keskimääräisten ⇦ päästöjen ~~tavoitteen~~ alentumiseen voi olla korkeintaan 7 g $CO_2$/km.

---

⇩ uusi

Komissio voi mukauttaa tätä enimmäisvaikutusta vuodesta 2025 alkaen. Mukautukset tehdään delegoiduilla säädöksillä 16 artiklan mukaisesti.

---

🡻 443/2009 (mukautettu)
➔$_1$ 333/2014 1 artiklan 9 kohdan b alakohta
⇨ uusi

2. ➔$_1$ Komissio hyväksyy 1 kohdassa tarkoitettujen innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologiapakettien hyväksymismenettelyyn sovellettavat yksityiskohtaiset säännökset täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen ~~14~~ 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. ← Nämä yksityiskohtaiset säännökset pohjautuvat seuraaviin innovatiivisia teknologioita koskeviin perusteisiin:

a) laitetoimittajan tai valmistajan on oltava vastuussa siitä, että innovatiivisten teknologioiden käytöllä päästään hiilidioksidin vähentämiseen;

b) innovatiivisilla teknologioilla on oltava todennettava osuus hiilidioksidin vähentämiseen;

c) innovatiiviset teknologiat eivät saa kuulua hiilidioksidimittausten standarditestisyklin piiriin;

d) ~~, eivätkä ne~~ ⌦ innovatiiviset teknologiat eivät ⌫ saa olla sellaisten pakottavien säännösten alaisia, jotka johtuvat 1 artiklassa tarkoitetuista täydentävistä lisätoimenpiteistä, jotka vastaavat 10 g:n $CO_2$/km vähennystä, eivätkä ne saa olla pakottavia muiden ~~yhteisön~~ ⌦ unionin ⌫ oikeuden säännösten nojalla. ⇨ Vuoden 2025 tammikuun 1 päivästä alkaen tätä perustetta ei sovelleta ilmastointijärjestelmien tehokkuusparannuksiin. ⇦

---

🡻 333/2014 1 artiklan 9 kohdan c alakohta

3. Laitetoimittajan tai valmistajan, joka pyytää, että jokin toimenpide hyväksytään innovatiiviseksi teknologiaksi tai innovatiiviseksi teknologiapaketiksi, on toimitettava komissiolle selvitys, johon sisältyy riippumattoman, sertifioidun elimen laatima todentamiskertomus. Jos toimenpiteellä ja toisella jo hyväksytyllä innovatiivisella teknologialla tai innovatiivisella teknologiapaketilla on mahdollisesti keskinäistä vuorovaikutusta, selvityksessä on oltava maininta tästä vuorovaikutuksesta, ja todentamiskertomuksessa on arvioitava, missä määrin tämä vuorovaikutus muuttaa kullakin toimenpiteellä saavutettua vähennystä.

↓ 443/2009

4. Komissio hyväksyy saavutetun vähennyksen 2 kohdassa säädettyjen perusteiden nojalla.

↓ 510/2011 (mukautettu)

~~*12 artikla*~~

**~~Ekoinnovointi~~**

↓ 253/2014 1 artiklan 4 kohdan a alakohta (mukautettu)

~~1. Innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologioiden yhdistelmän (”innovatiivinen teknologiapaketti”) käytön avulla saavutetut hiilidioksidisäästöt otetaan huomioon laitetoimittajan tai valmistajan hakemuksesta.~~

~~Näiden teknologioiden avulla saavutettu osuus valmistajan päästötavoitteen alentumiseen voi olla korkeintaan 7 g $CO_2$/km.~~

↓ 253/2014 1 artiklan 4 kohdan b alakohta (mukautettu)

~~2. Komissio hyväksyy 1 kohdassa tarkoitettujen innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologiapakettien hyväksymistä koskevaan menettelyyn sovellettavat yksityiskohtaiset säännökset täytäntöönpanosäädöksillä viimeistään 31 päivän joulukuuta 2012. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Nämä yksityiskohtaiset säännökset vastaavat asetuksen (EY) N:o 443/2009 12 artiklan 2 kohdan mukaisia säännöksiä, ja ne pohjautuvat seuraaviin innovatiivisia teknologioita koskeviin perusteisiin:~~

↓ 510/2011 (mukautettu)

~~a) laitetoimittajan tai valmistajan on oltava vastuussa siitä, että innovatiivisten teknologioiden käytöllä voidaan vähentää hiilidioksidipäästöjä;~~

~~b) innovatiivisilla teknologioilla on oltava todennettava osuus hiilidioksidin vähentämiseen;~~

~~c) innovatiiviset teknologiat eivät saa kuulua hiilidioksidimittausten standarditestisyklin piiriin eivätkä sellaisten pakollisten säännösten soveltamisalaan, jotka johtuvat asetuksen (EY) N:o 443/2009 1 artiklassa tarkoitetuista täydentävistä lisätoimenpiteistä, joilla saavutetaan vähennys 10 g $CO_2$/km, eivätkä ne saa olla pakollisia muiden unionin oikeuden säännösten nojalla.~~

~~3. Laitetoimittajan tai valmistajan, joka pyytää, että jokin toimenpide hyväksytään innovatiiviseksi teknologiaksi, on toimitettava komissiolle selvitys, johon sisältyy riippumattoman ja sertifioidun elimen laatima todentamiskertomus. Jos toimenpiteellä ja toisella jo hyväksytyllä innovatiivisella teknologialla on mahdollisesti vuorovaikutusta, selvityksessä on oltava maininta tästä vuorovaikutuksesta, ja todentamiskertomuksessa on arvioitava, missä määrin tämä vuorovaikutus muuttaa kullakin toimenpiteellä saavutettua vähennystä.~~

~~4. Komissio hyväksyy saavutetun vähennyksen 2 kohdassa säädettyjen perusteiden nojalla.~~

---

⇩ uusi

*12 artikla*

*Todelliset hiilidioksidipäästöt ja todellinen energiankulutus*

1. Komissio seuraa ja arvioi, kuinka edustavia asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määritetyt hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvot todellisuudessa ovat. Se varmistaa, että yleisölle tiedotetaan siitä, miten edustavuus kehittyy ajan mittaan.

2. Tässä tarkoituksessa komissio varmistaa, että käyttöön saadaan joko valmistajilta tai kansallisilta viranomaisilta luotettavat anonyymeiksi muutetut tiedot henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen todellisista hiilidioksidipäästöistä ja energiankulutuksesta.

3. Komissio voi hyväksyä tässä artiklassa tarkoitetut toimenpiteet täytäntöönpanosäädöksillä, jotka hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

---

🡻 443/2009 (mukautettu)

*13 artikla*

**~~Tarkastelu ja kertomukset~~ ⌦ Lukujen $M_0$ ja $TM_0$ mukauttaminen ⌫**

~~1. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle vuonna 2010 kertomuksen, jossa tarkastellaan sitä, miten kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön kokonaisvaltaisen lähestymistavan täytäntöönpanossa on edistytty.~~

---

⇩ uusi

1. Mukautetaan liitteessä I olevassa A ja B osassa tarkoitettuja lukuja $M_0$ ja $TM_0$ seuraavasti:

↓ 443/2009 (mukautettu)
⇨ uusi

~~2.~~ a) viimeistään 31 ~~päivään~~ päivänä lokakuuta ~~2014 mennessä~~ ⌦ 2020 ⌫ ~~sekä sen jälkeen joka kolmas vuosi hyväksytään toimenpiteitä liitteen I muuttamiseksi , siinä tarkoitetun luvun~~ mukautetaan ⌦ liitteessä I olevan A osan 1–5 kohdassa ⌫ mainittu luku $M_0$ ~~mukauttamiseksi~~ uusien ⇨ ajokuntoisten ⇦ henkilöautojen kolmen edeltävän kalenterivuoden ⇨ eli vuosien 2017, 2018 ja 2019 ⇦ keskimääräiseen massaan. ⇨ Tätä uutta arvoa $M_0$ sovelletaan 1 päivän tammikuuta 2022 ja 31 päivän joulukuuta 2024 välisenä aikana; ⇦

⇩ uusi

b) viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2022 mukautetaan liitteessä I olevan B osan 1–5 kohdassa mainittu luku $M_0$ uusien ajokuntoisten kevyiden kuljetusajoneuvojen kolmen edellisen kalenterivuoden eli vuosien 2019, 2020 ja 2021 keskimääräiseen massaan. Tätä uutta lukua $M_0$ sovelletaan vuonna 2024;

c) viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2022 määritetään vuoden 2025 ohjeelliseksi $TM_0$-luvuksi uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen vuoden 2021 keskimääräinen testimassa;

d) viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2024 ja sen jälkeen joka toinen vuosi mukautetaan liitteessä I olevassa A ja B osassa $TM_0$-luvut uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen kahden edellisen kalenterivuoden, alkaen kalenterivuosista 2022 ja 2023, keskimääräiseen testimassaan. Kutakin uutta $TM_0$-lukua sovelletaan mukautuspäivää seuraavan kalenterivuoden 1 päivästä tammikuuta.

↓ 443/2009

~~Nämä toimenpiteet tulevat ensimmäisen kerran voimaan 1 päivänä tammikuuta 2016 sekä sen jälkeen joka kolmas vuosi.~~

↓ 333/2014 1 artiklan 10 kohdan a alakohta (mukautettu)

2. Komissio hyväksyy ~~nämä~~ ⌦ 1 kohdassa tarkoitetut ⌫ toimenpiteet delegoiduilla säädöksillä ~~14 a~~ 16 artiklan mukaisesti.

↓ 510/2011

*~~13~~ 14 artikla*

**Uudelleentarkastelu ja kertomus**

⇩ uusi

1. Komissio esittää vuonna 2024 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen vaikuttavuudesta ja tarvittaessa ehdotuksen tämän asetuksen muuttamiseksi. Kyseisessä kertomuksessa tarkastellaan muun muassa asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määriteltyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen todellista edustavuutta, päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuurin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU[46] mukaisesti raportoitua käyttöönottoa.

🡻 253/2014 1 artiklan 5 kohdan a alakohta (mukautettu)

~~1. Komissio tarkastelee 31 päivään joulukuuta 2015 mennessä uudelleen tätä asetusta, erityisesti siinä asetettuja päästötavoitteita ja keinoja hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamiseksi uusille kevyille kuljetusajoneuvoille vuoden 2020 jälkeistä ajanjaksoa varten. Arvioinnin tarvittavasta vähennysasteesta olisi sen vuoksi oltava yhdenmukainen unionin pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen kustannustehokkaan vähennysteknologian kehittämisen vaikutusten kanssa. Komissio toimittaa tämän arvioinnin tuloksista kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Kertomukseen on tarvittaessa sisällytettävä asianmukaisia ehdotuksia tämän asetuksen muuttamiseksi, mukaan lukien mahdollisesti asetettava realistinen ja saavutettavissa oleva tavoite kattavan vaikutustenarvioinnin perusteella, jossa tarkastellaan, ovatko kevyitä kuljetusajoneuvoja valmistava teollisuus ja siitä riippuvaiset teollisuudenalat kilpailukykyisiä jatkossa. Näitä ehdotuksia laatiessaan komissio huolehtii siitä, että kyseiset ehdotukset ovat kilpailun kannalta mahdollisimman neutraaleja sekä sosiaalisesti oikeudenmukaisia ja kestäviä.~~

🡻 510/2011 (mukautettu)

~~2. Komissio tekee tarvittaessa vuoteen 2014 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen siitä, että tämän asetuksen soveltamisalaan sisällytetään direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin $N_2$- ja $M_2$-luokkiin kuuluvat ajoneuvot, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kilogrammaa, sekä sellaiset ajoneuvot, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti, jotta voidaan saavuttaa vuodesta 2020 alkaen sovellettava pitkän aikavälin tavoite.~~

~~3. Vaikutustenarvioinnin jälkeen komissio julkaisee vuoteen 2014 mennessä kertomuksen, jossa käsitellään jalanjälkeä ja hyötykuormaa koskevien tietojen saatavuutta ja niiden käyttöä hyötyparametreina päästötavoitteiden määrittämisessä, ja tekee tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen liitteen I muuttamisesta tavallista lainsäätämisjärjestystä noudattaen.~~

~~5. Komissio muuttaa 31 päivään lokakuuta 2016 mennessä ja sen jälkeen joka kolmas vuosi liitettä I delegoiduilla säädöksillä 15 artiklan mukaisesti ja 16 ja 17 artiklassa säädettyjä~~

[46] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

~~ehtoja noudattaen kyseisessä liitteessä tarkoitetun luvun $M_o$ mukauttamiseksi uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen kolmen edeltävän kalenterivuoden keskimääräiseen massaan.~~

~~Nämä mukautukset tulevat ensimmäisen kerran voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 sekä sen jälkeen joka kolmas vuosi.~~

~~4. Komissio luo 31 päivään joulukuuta 2011 mennessä menettelyn, jonka avulla voidaan laskea valmistuneiden ajoneuvojen asianmukaiset hiilidioksidipäästö-, polttoainetehokkuus- ja massa-arvot, ja varmistaa, että perusajoneuvon valmistajalla on oikea-aikaisesti käytössään valmistuneen ajoneuvon massa- ja hiilidioksidipäästötiedot.~~

~~6. Komissio sisällyttää kevyet kuljetusajoneuvot asetuksen (EY) N:o 443/2009 13 artiklan 3 kohdan mukaiseen hiilidioksidipäästöjen mittausmenetelmien tarkistukseen.~~

~~Komissio sisällyttää kevyet kuljetusajoneuvot asetuksen (EY) N:o 443/2009 13 artiklan 4 kohdan mukaiseen direktiivin 2007/46/EY tarkistukseen.~~

---

↓ 443/2009 (mukautettu)
⇨ uusi

~~3~~2. Komissio ~~aloittaa vuonna 2012,~~ ⇨ ottaa huomioon 12 artiklan nojalla suoritetut arvioinnit ja voi tarvittaessa ⇦ ~~vaikutusten arvioinnin tarkistaakseen~~ tarkistaa ~~vuoteen 2014 mennessä asetuksen (EY) N:o 715/2007 14 artiklan 3 kohdan säännösten mukaisesti mainitussa~~ asetuksessa ⌦ (EY) N:o 715/2007 ⌫ säädettyjä hiilidioksidipäästöjen mittausmenetelmiä. Komissio tekee erityisesti aiheellisia ehdotuksia mukauttaakseen näitä menettelyjä siten, että ne kuvastavat riittävästi ~~ajoneuvojen~~ henkilöautojen ⌦ ja kevyiden kuljetusajoneuvojen ⌫ todellisia hiilidioksidipäästöjä~~, ja sisällyttääkseen niihin sellaiset 12 artiklassa määritetyt hyväksytyt innovatiiviset teknologiat, jotka saattavat vaikuttaa testisykliin~~. ~~Komissio varmistaa, että näitä menettelyjä tarkistetaan myöhemmin säännöllisesti.~~

---

↓ 443/2009 (mukautettu)

~~4. Komissio tarkistaa direktiiviä 2007/46/EY vuoteen 2010 mennessä siten, että kukin tyyppi/variantti/versio vastaa erityistä innovatiivisten teknologioiden kokonaisuutta.~~

---

↓ 333/2014 1 artiklan 10 kohdan c alakohta (mukautettu)

~~5. Komissio tarkastelee 31 päivään joulukuuta 2015 mennessä uudelleen tässä asetuksessa asetettuja päästötavoitteita ja keinoja sekä muita tämän asetuksen näkökohtia, muun muassa sitä, onko hyötyparametri edelleen tarpeen ja sitä, onko massa vai jalanjälki paremmin kestävää kehitystä kuvastava hyötyparametri, hiilidioksidipäästötavoitteiden asettamiseksi uusille henkilöautoille vuoden 2020 jälkeistä ajanjaksoa varten. Tältä osin olisi tarvittavan vähennysasteen arvioinnin oltava yhdensuuntainen unionin pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden ja autojen kustannustehokkaan hiilidioksidipäästöjen vähennysteknologian kehittämisen vaikutusten kanssa. Komissio toimittaa tämän arvioinnin tuloksista kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Kertomukseen on sisällytettävä asianmukaisia ehdotuksia tämän asetuksen muuttamiseksi, mukaan lukien sellaisen kattavan vaikutustenarvioinnin perusteella mahdollisesti asetettava realistinen ja saavutettavissa oleva~~

~~tavoite, jossa tarkastellaan, ovatko autoteollisuus ja siitä riippuvaiset teollisuudenalat edelleen kilpailukykyisiä. Näitä ehdotuksia laatiessaan komissio huolehtii siitä, että ne ovat kilpailun kannalta katsottuna mahdollisimman neutraaleja sekä sosiaalisesti oikeudenmukaisia ja kestäviä.~~

---

↓ 443/2009 (mukautettu)

~~6. Tehtyään vaikutusten arvioinnin komissio julkaisee vuoteen 2014 mennessä kertomuksen, jossa käsitellään jalanjälkeä koskevien tietojen saatavuutta ja sen käyttöä hyötyparametrinä päästötavoitteiden määrittämisessä, ja tekee tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen liitteen I muuttamisesta.~~

---

↓ 333/2014 1 artiklan 10 kohdan d alakohta (mukautettu)
⇨ uusi

~~7~~3. Komissio määrittelee täytäntöönpanosäädöksillä tarvittavat korrelaatioparametrit, jotta voidaan ottaa huomioon asetuksessa (EY) N:o 715/2007 ja asetuksessa (EY) N:o 692/2008 ⇨ sekä tapauksen mukaan asetuksessa (EU) 2017/1151 ⇦ tarkoitettujen hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa käytettävään sääntömääräiseen testausmenettelyyn mahdollisesti tehdyt muutokset. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen ~~14~~ 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

~~Komissiolle siirretään~~ Siirretään komissiolle valta ~~hyväksyä~~ antaa delegoituja säädöksiä ~~14 a~~ 16 artiklan mukaisesti liitteessä I olevien kaavojen mukauttamiseksi käyttäen ensimmäisen alakohdan mukaisesti hyväksyttyjä menetelmiä ja samalla varmistaen, että erilaisia hyötyjä tarjoavien ajoneuvojen ja valmistajien vähennysvaatimukset ovat vanhassa ja uudessa testimenettelyssä tiukkuudeltaan vertailukelpoisia.

---

↓ 253/2014 1 artiklan 5 kohdan b alakohta

~~Komissio määrittelee täytäntöönpanosäädöksillä tarvittavat korrelaatioparametrit, jotta voidaan ottaa huomioon asetuksessa (EY) N:o 715/2007 ja komission asetuksessa (EY) N:o 692/2008[47] tarkoitettuun hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa käytettävään sääntömääräiseen testausmenettelyyn mahdollisesti tehdyt muutokset. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.~~

~~Komissiolle siirretään valta hyväksyä delegoituja säädöksiä 15 artiklan mukaisesti ja 16 ja 17 artiklassa säädetyin edellytyksin liitteen I kaavojen mukauttamiseksi käyttäen ensimmäisen alakohdan mukaisesti hyväksyttyjä menetelmiä ja samalla varmistaen, että erilaisia hyötyjä~~

[47] ~~Komission asetus (EY) N:o 692/2008, annettu 18 päivänä heinäkuuta 2008, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta (EUVL L 199, 28.7.2008, s. 1).~~

~~tarjoavien ajoneuvojen ja valmistajien vähennysvaatimukset ovat vanhassa ja uudessa testimenettelyssä tiukkuudeltaan vertailukelpoisia.~~

---

| |
|---|
| ↓ 333/2014 1 artiklan 11 kohta (mukautettu)<br>⇨ uusi |

*~~14~~ 15 artikla*

**Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa […] annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston ~~päätöksen N:o 280/2004/EY~~ ⌦ [asetuksen (EU) […]] ⌫[48] ⇨ [49] ⇦ [~~9~~ 37] artiklalla perustettu ~~ilmastonmuutos~~ ⌦ energiaunioni ⌫ komitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011[50] tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

3. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy luonnosta täytäntöönpanosäädökseksi ja sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

---

| |
|---|
| ↓ 510/2011 (mukautettu) |

~~*14 artikla*~~

~~**Komiteamenettely**~~

~~1. Komissiota avustaa järjestelmästä yhteisön kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja Kioton pöytäkirjan täytäntöönpanemiseksi 11 päivänä helmikuuta 2004 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 280/2004/EY[51] 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.~~

---

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

[49] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) […/…], annettu […], energiaunionin hallinnasta (EUVL L …,…).

[50] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

[51] ~~EUVL L 49, 19.2.2004, s. 1.~~

| |
|---|
| ↓ 253/2014 1 artiklan 6 kohta (mukautettu) |

~~2a. Jos 1 kohdassa tarkoitettu komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy luonnosta täytäntöönpanosäädökseksi ja sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.~~

| |
|---|
| ↓ 333/2014 1 artiklan 12 kohta (mukautettu)<br>⇨ uusi |

*~~14 a~~ 16 artikla*

**Siirretyn säädösvallan käyttäminen**

~~1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.~~

~~2~~1. Siirretään komissiolle ~~8 päivästä huhtikuuta 2014 viiden vuoden ajaksi~~ ⇨ [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi ⇦ valta antaa ~~8~~ 7 artiklan ~~9~~ 7 kohdan toisessa alakohdassa, ~~11~~ 10 artiklan 8 kohdassa, ⇨ 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, ⇦ 13 artiklan 2 ~~kohdan~~ kohdassa ~~kolmannessa alakohdassa~~ sekä ~~13~~ 14 artiklan ~~7~~ 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä. ~~Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.~~

~~3~~2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa ~~8~~ 7 artiklan ~~9~~ 7 kohdan toisessa alakohdassa, ~~11~~ 10 artiklan 8 kohdassa, ⇨ 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, ⇦ 13 artiklan 2 ~~kohdan~~ kohdassa ~~kolmannessa alakohdassa~~ sekä ~~13~~ 14 artiklan ~~7~~ 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

~~4~~3. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

~~5~~4. Edellä olevan ~~8~~ 7 artiklan ~~9~~ 7 kohdan toisen alakohdan, ~~11~~ 10 artiklan 8 kohdan, ⇨ 11 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan, ⇦ 13 artiklan 2 kohdan ~~kolmannen alakohdan~~ ja ~~13~~ 14 artiklan ~~7~~ 3 kohdan toisen alakohdan 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.

↓ 510/2011 (mukautettu)

~~1. Siirretään komissiolle viiden vuoden ajaksi 3 päivästä kesäkuuta 2011 lukien valta antaa 8 artiklan 9 kohdan toisessa alakohdassa, 11 artiklan 7 kohdassa, 13 artiklan 5 kohdassa sekä 13 artiklan 6 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä. Komissio esittää siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään kuusi kuukautta ennen viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto peruuta siirtoa 16 artiklan mukaisesti.~~

~~2. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, se antaa säädöksen tiedoksi samanaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.~~

~~3. Komissiolle siirrettyyn valtaan antaa delegoituja säädöksiä sovelletaan 16 ja 17 artiklassa säädettyjä ehtoja.~~

~~*16 artikla*~~

~~**Säädösvallan siirron peruuttaminen**~~

~~1. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi peruuttaa 8 artiklan 9 kohdassa, 11 artiklan 7 kohdassa, 13 artiklan 5 kohdassa ja 13 artiklan 6 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron.~~

~~2. Toimielin, joka on aloittanut sisäisen menettelyn päättääkseen, peruuttaako se säädösvallan siirron, pyrkii ilmoittamaan asiasta toiselle toimielimelle ja komissiolle kohtuullisessa ajassa ennen lopullisen päätöksen tekemistä sekä ilmoittaa samalla, mitä siirrettyä säädösvaltaa mahdollinen peruuttaminen koskee, ja mainitsee peruuttamisen mahdolliset syyt.~~

~~3. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan joko välittömästi tai jonakin myöhempänä, siinä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta aiemmin annettujen delegoitujen säädösten voimassaoloon. Se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.~~

~~*17 artikla*~~

~~**Delegoitujen säädösten vastustaminen**~~

~~1. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi vastustaa delegoitua säädöstä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun säädös on annettu tiedoksi.~~

~~Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta määräaikaa pidennetään kahdella kuukaudella.~~

~~2. Jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole 1 kohdassa tarkoitetun määräajan päättyessä vastustanut delegoitua säädöstä, se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ja tulee voimaan siinä mainittuna päivänä.~~

~~Delegoitu säädös voidaan julkaista *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ja se voi tulla voimaan ennen kyseisen määräajan päättymistä, jos Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat molemmat ilmoittaneet komissiolle, etteivät ne aio vastustaa kyseistä säädöstä.~~

~~3. Jos joko Euroopan parlamentti tai neuvosto vastustaa delegoitua säädöstä 1 kohdassa tarkoitetun määräajan kuluessa, se ei tule voimaan. Säädöstä vastustava toimielin esittää syyt, miksi se vastustaa delegoitua säädöstä.~~

⇩ uusi

*17 artikla*

**Asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttaminen**

Lisätään asetukseen (EY) N:o 715/2007 11 a artikla seuraavasti:

*”11 a artikla*

**Käytössä olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen vaatimustenmukaisuus**

1. Jollei 2 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen hyväksymisestä ja voimaantulosta muuta johdu, tyyppihyväksyntäviranomaisten on tarkistettava tarkoitustenmukaisten ja edustavien otosten perusteella, että ajoneuvot, jotka on otettu käyttöön ja joille kyseiset viranomaiset ovat myöntäneet tyyppihyväksynnän, ovat vaatimustenmukaisuustodistuksiin kirjattujen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen mukaisia.

2. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädökset 15 artiklan mukaisesti määrittääkseen menettelyt, joilla tarkistetaan käytössä olevien kevyiden ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus sertifioitujen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen osalta.”

🡻 443/2009 (mukautettu)

*~~15~~ 18 artikla*

**Kumoaminen**

~~Kumotaan päätös N:o 1753/2000/EY 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen.~~

~~Mainitun päätöksen 4, 9 ja 10 artiklaa sovelletaan kuitenkin edelleen, kunnes komissio on toimittanut Euroopan parlamentille kertomuksen seurantatiedoista kalenterivuodelta 2009.~~

⇩ uusi

Kumotaan asetukset (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 1 päivästä tammikuuta 2020.

Viittauksia kumottuun asetukseen pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä V olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

🡻 443/2009 (mukautettu)
⇨ uusi

*~~16~~ 19 artikla*

**Voimaantulo**

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

⇨ Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2020. ⇦

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

Tehty Brysselissä

| | |
|---|---|
| *Euroopan parlamentin puolesta* | *Neuvoston puolesta* |
| *Puhemies* | *Puheenjohtaja* |

**YKSINOMAAN TALOUSARVION TULOPUOLEEN VAIKUTTAVAAN SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS**

## 1. EHDOTUKSEN NIMI:

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (uudelleenlaadittu)

## 2. BUDJETTIKOHDAT:

Luku ja momentti: Luku 71 – Sakot ja uhkasakot, alamomentti 7 1 9 1 – Muut sakot ja uhkasakot, joita ei sidota käyttötarkoitukseen

Kyseiseksi vuodeksi budjetoitu määrä: p.m. (ks. kohta 5)

## 3. RAHOITUSVAIKUTUKSET

☐ Ehdotuksella ei ole rahoitusvaikutuksia

☑ Ehdotuksella ei ole rahoitusvaikutuksia menoihin, mutta sillä on seuraava rahoitusvaikutus tuloihin:

(milj. euroa yhden desimaalin tarkkuudella)

| | |
|---|---|
| Budjettikohta | Tulot[52] |
| Luku 71 – Sakot ja uhkasakot, alamomentti 7 1 9 1 – Muut sakot ja uhkasakot, joita ei sidota käyttötarkoitukseen | p.m.<br>(ks. kohta 5) |

## 4. PETOSTENTORJUNTA

Sen lisäksi, että sovelletaan varainhoitoasetusta petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi, osana vuotuista seuranta- ja raportointimenettelyä tehdään toimitettujen tietojen laadunvalvonta ja varmennus.

## 5. MUUT HUOMAUTUKSET

Ehdotuksen 8 artiklan mukaisesti komissio määrää valmistajalle tai, kun kyse on yhteenliittymästä, sen johtajalle liikapäästömaksun, jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät valmistajan päästötavoitteen. Tämä menettely on voimassa olevien asetuksen (EY) N:o 443/2009[53] 9 artiklan 1 kohdan ja asetuksen (EU) N:o 510/2011[54]

[52] Perinteisistä omista varoista (maatalousmaksut, sokerimaksut, tullimaksut) ilmoitetaan nettomäärät, jotka saadaan vähentämällä bruttomääristä 20 prosenttia jäsenvaltioiden kantokuluja.

[53] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127

9 artiklan 1 kohdan mukainen ja yhdistetään ja korvataan uudella lainsäädännöllä. Menettelyt liikapäästömaksujen keräämiseksi vahvistetaan komission päätöksessä 2012/100/EU[55] ja komission päätöksessä 2012/99/EU.[56]

Koska tuloja syntyy vain siinä tapauksessa, että valmistaja ylittää päästötavoitteensa, mahdollisten tulojen syntymistä tai määrää ei voida ennakoida.

54 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514

55 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100

56 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099