

▼B**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****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 175 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Tämän asetuksen tavoitteena on asettaa päästönormit yhteisössä rekisteröitäville uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, samalla kun varmistetaan sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta.
- (2) Ilmastonmuutosta koskeva Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimus, joka on hyväksytty Euroopan yhteisön puolesta neuvoston päätöksellä 94/69/EY ⁽³⁾, 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.

⁽¹⁾ EUVL C 77, 31.3.2009, s. 1.⁽²⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 17. joulukuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 6. huhtikuuta 2009.⁽³⁾ EYVL L 33, 7.2.1994, s. 11.

▼B

- (3) 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 ilmastomuutosvaikutukset lisääntyvät entisestään, ne heikentävät huomattavasti niiden vähennysten merkitystä, joita muilla aloilla saadaan aikaan ilmastomuutoksen torjumiseksi.
- (4) 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.
- (5) 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 ⁽¹⁾ mukaisesti. Hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevat vaatimukset on tärkeää asettaa niin, että ajoneuvojen valmistajille taataan edelleen ennustettavuus ja suunnitteluvarmuus kaikkialla yhteisössä koko niiden uuden autokannan osalta.
- (6) 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.
- (7) Vuonna 1998 Euroopan autonvalmistajien liitto (ACEA) sitoutui vähentämään uusien autojen keskimääräisiä päästöjä niin, että ne saadaan tasolle 140 g CO₂/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 ⁽²⁾ (ACEA), annettu 5 päivänä helmikuuta 1999, 2000/303/EY ⁽³⁾ (KAMA), annettu 13 päivänä huhtikuuta 2000, ja 2000/304/EY ⁽⁴⁾ (JAMA), annettu 13 päivänä huhtikuuta 2000.

⁽¹⁾ EYVL L 202, 10.8.2000, s. 1.

⁽²⁾ EYVL L 40, 13.2.1999, s. 49.

⁽³⁾ EYVL L 100, 20.4.2000, s. 55.

⁽⁴⁾ EYVL L 100, 20.4.2000, s. 57.

▼B

- (8) 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 lähennetty tavoitetta, joka on 2008/2009 mennessä 140 g CO₂/km, mutta että yhteisön tavoitetta 120 g CO₂/km ei saavutettaisi vuoteen 2012 mennessä, jollei toteuteta lisätoimenpiteitä.
- (9) Tiedonannoissa ehdotettiin kokonaisvaltaista lähestymistapaa yhteisön tavoitteen 120 g CO₂/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 CO₂/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 ⁽¹⁾ mukaisesti. Lisävähennys 10 g CO₂/km tai vastaavansuuruinen vaikutus, jos se on teknisesti tarpeen, saavutetaan muilla teknisillä parannuksilla ja lisäämällä kestävien biopolttoaineiden käyttöä.
- (10) Sääntelykehyksellä, jolla pyritään saavuttamaan uuden autokannan keskimääräisten päästöjen tavoite, olisi varmistettava, että päästöjen vähentämistavoitteet ovat kilpailun kannalta puolueettomia 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 Kiiton pöytäkirjan mukaiset tavoitteensa, ja sitä olisi täydennettävä muilla läheisemmin käyttöön liittyvillä välineillä, kuten eriytetyllä auto- ja energiaverotuksella.
- (11) Olisi varmistettava Euroopan unionin yleisestä talousarviosta saatava asianmukainen rahoitus, jolla edistetään sellaisen teknologian kehittämistä, jolla on tarkoitus vähentää huomattavasti maantiejäoneuvojen hiilidioksidipäästöjä.
- (12) Jotta automarkkinoiden monimuotoisuus ja kyky vastata erilaisiin kuluttajien tarpeisiin säilyisi, henkilöautojen hiilidioksiditavoitteet olisi määriteltävä lineaarisessa suhteessa autojen tarjoamaan hyötyyn. Tarkoituksenmukainen parametri tämän hyödyn kuvaamiseksi on auton massa, joka korreloi tämänhetkisten päästöjen kanssa ja johtaa näin ollen todenmukaisempiin ja kilpailun kannalta puolueettomiin tavoitteisiin. Lisäksi massaa koskevat tiedot ovat helposti saatavilla. Tietoja olisi kerättävä myös vaihtoehtoisista hyötyparametreista, kuten ”jalanjäljestä” (raideväli kertaa

⁽¹⁾ EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1.

▼B

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.

- (13) Tämän asetuksen tavoitteena on luoda autoteollisuudelle kannustimia investoida uusiin teknologioihin. Asetuksella edistetään aktiivisesti ekoinnovointia, 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.
- (14) 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 alkuvaiheissa.
- (15) Tiettyjen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö voi vähentää elinkaarenaikaisia ("well-to-wheel") hiilidioksidipäästöjä merkittävästi. Tämä asetus sisältää sen vuoksi erityisiä säännöksiä, joilla pyritään edistämään tiettyjä vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen käytön lisäämistä yhteisön markkinoilla.
- (16) Jotta oltaisiin johdonmukaisia komission laatimassa autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevassa yhteisön strategiassa omaksutun lähestymistavan ja erityisesti autonvalmistajien liiton 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.
- (17) 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 direktiivissä 2007/46/EY ⁽¹⁾ 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 saman tahon, joka mainitun direktiivin mukaisesti vastaa tyyppihyväksyntämenettelyn kaikista näkökohdista samoin kuin tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta.

⁽¹⁾ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

▼B

- (18) Erityiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2007/46/EY liitteessä II, sovelletaan tyyppi-hyväksynnän osalta erityisiä vaatimuksia, ja ne olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Ajoneuvot, jotka on hyväksytty M₁-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 tarkoitettujen ajoneuvon määritelmän mukaisia, olisi myös jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle yhteisön vammaisten auttamiseen pyrkivän politiikan mukaisesti.
- (19) 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.
- (20) 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 vaihtoehtoiset päästövähennystavoitteet, jotka liittyvät tietyn valmistajan ajoneuvoja koskeviin tekniisiin mahdollisuuksiin vähentää hiilidioksidipäästöjään ja jotka vastaavat kyseisten markkinasegmenttien ominaispiirteitä. Tämä poikkeus olisi otettava huomioon liitteen I sisältämiä päästötavoitteita koskevassa uudelleentarkastelussa, joka on määrä saattaa päätökseen viimeistään vuoden 2013 alkuun mennessä.
- (21) 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.

▼B

- (22) Määritettäessä kaikkien niiden uusien autojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä, jotka rekisteröidään yhteisössä ja joista valmistajat ovat vastuussa, olisi otettava huomioon kaikki autot riippumatta niiden massasta tai muista ominaispiirteistä. Vaikka henkilöautot, joiden vertailumassa ylittää 2 610 kg ja joihin ei ole ulotettu tyyppihyväksyntää asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan a kohdan mukaisesti, eivät kuulu asetuksen (EY) N:o 715/2007 soveltamisalaan, näiden autojen päästöt olisi mitattava saman mitausmenettelyn mukaisesti kuin se, joka asetuksessa (EY) N:o 692/2008 ⁽¹⁾ on säädetty henkilöautoja varten. Tulokseksi saadut hiilidioksidipäästöjen arvot olisi kirjattava ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistukseen, jotta ne voidaan sisällyttää seuratajärjestelmään.
- (23) 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 uusida. Yhteenliittymään kuuluvien valmistajien olisi katsottava saavuttaneen tämän asetuksen mukaiset tavoitteensa, kun koko yhteenliittymän keskimääräiset päästöt eivät ylitä yhteenliittymälle asetettuja päästötaavoitteita.
- (24) Tämän asetuksen mukaisten tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on otettava käyttöön tehokas valvontamekanismi, jolla säännösten noudattamista valvotaan.
- (25) Uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt mitataan yhteisössä 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 rekisteröintejä yhteisössä 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.
- (26) 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

⁽¹⁾ 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).

▼B

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.

- (27) Sitä, miten hyvin valmistajat saavuttavat tässä asetuksessa määritellyt tavoitteet, olisi arvioitava yhteisön tasolla. Valmistajien, joiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät tämän asetuksen mukaisesti sallitut, olisi maksettava liikapäästömaksu kultakin kalenterivuodelta vuodesta 2012 alkaen. Maksun suuruuden olisi määräydyttävä sen mukaisesti, missä määrin valmistaja ei ole saavuttanut tavoitettaan. Maksun olisi noustava kuluneen ajan mukaisesti. Maksussa olisi otettava huomioon teknologiakustannukset, jotta se kannustaa riittävän tehokkaasti vähentämään henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä. Liikapäästömaksuista kertyviä määriä olisi pidettävä Euroopan unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.
- (28) Kansallisissa toimenpiteissä, joita jäsenvaltiot mahdollisesti pitävät voimassa tai ottavat käyttöön perustamissopimuksen 176 artiklan mukaisesti, ei olisi, kun otetaan huomioon tämän asetuksen tavoite ja siinä säädetty menettelyt, määrättävä lisäseuraamuksia tai ankarampia seuraamuksia valmistajille, jotka eivät täytä tämän asetuksen mukaisia tavoitteita.
- (29) Tämä asetus ei saisi rajoittaa yhteisön kilpailusääntöjen täysimääräistä soveltamista.
- (30) Komission olisi harkittava uusia menettelytapoja pitkän aikavälin tavoitteen saavuttamiseksi, erityisesti käyrän jyrkkyyttä, hyötöparametria ja liikapäästömaksujen järjestelmää.
- (31) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽¹⁾ mukaisesti.
- (32) 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 mittamisessa 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 säädettävä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

- (33) Yksinkertaistamisen ja oikeudellisen selkeyden vuoksi päätös N:o 1753/2000/EY olisi kumottava.
- (34) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa ehdotetun toiminnan tavoitetta, joka on uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä koskevien vaatimusten asettaminen sisämarkkinoiden asianmukaisen toiminnan varmistamiseksi ja kasvihuonekaasujen vähentämistä koskevan unionin yleisen tavoitteen saavuttamiseksi, vaan se voidaan ehdotetun toiminnan laajuuden ja vaikutusten takia saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde ja tavoitteet

Tässä asetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä koskevat vaatimukset, jotta voidaan varmistaa sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta ja saavuttaa Euroopan yhteisön yleinen tavoite saada uuden autokannan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt tasolle 120 g CO₂/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 CO₂/km, joka saavutetaan parantamalla ajoneuvojen moottoriteknologiaa.

▼M2

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 CO₂/km.

▼B

Tätä asetusta täydennetään osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa lisätoimenpiteillä, jotka vastaavat 10:n g CO₂/km vähennystä.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin M₁-luokan moottoriajoneuvoihin, jäljempänä ”henkilöautot”, jotka rekisteröidään yhteisössä ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity yhteisön ulkopuolella, jäljempänä ”uudet henkilöautot”.

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

▼B

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

▼M2

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.

▼B*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 tyyppi hyväksyntämenettelyyn 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/EY 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;
- f) ”hiilidioksidipäästöillä” henkilöauton hiilidioksidipäästöjä, jotka on mitattu asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti ja määritelty vaatimustenmukaisuustodistuksessa CO₂-päästöjen massaksi (yhdistetty). Sellaisten henkilöautojen osalta, joita ei ole tyyppi hyväksytty asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti, ”hiilidioksidipäästöillä” tarkoitetaan hiilidioksidipäästöjä, jotka on mitattu asetuksessa (EY) N:o 692/2008 henkilöautoja varten määritetyn mittausmenetelmän mukaisesti tai tällaisten henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen määrittämistä koskevien komission hyväksymien menettelyjen mukaisesti;
- 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.

▼ B

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:

▼ M2

— valtuudet käyttää yli puolta äänimäärästä; tai

▼ B

— 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 tarkoitettulla 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**

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

▼ M2

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,

▼ M2

- 95 prosenttia vuonna 2020,
- 100 prosenttia vuoden 2020 lopusta alkaen.

▼ B*5 artikla***Superbonukset**

Laskettaessa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä kukin uusi henkilöauto, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g CO₂/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.

▼ M2*5 a artikla***Tavoitteen 95 g CO₂/km superbonukset**

Laskettaessa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä kukin uusi henkilöauto, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g CO₂/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 CO₂/km.

▼ B*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.



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.

▼B

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 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 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. 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 II olevassa B osassa luetellut tiedot edelliseltä kalenterivuodelta ja toimitettava ne komissiolle. Tiedot on toimitettava liitteessä II olevassa C osassa tarkemmin määrättyssä 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 vuoden 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 lukumäärästä ja niiden hiilidioksidipäästöistä.

Keskusrekisterin tiedot ovat julkisesti saatavilla.

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

▼B

Komissio tutkii valmistajien tekemät ilmoitukset ja 31 päivään loka-kuuta mennessä 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.

7. 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.

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

▼M2

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

Komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä 14 a artiklan mukaisesti liitteessä II esitettyjen tietovaatimusten ja tietoparametrien muuttamiseksi.

▼B*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 kohdan mukainen liikapäästömaksu lasketaan seuraavia kaavoja käyttäen:

a) Vuosina 2012–2018:

i) Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät sen hiilidioksidipäästötavoitteen yli 3 g CO₂/km:

$$((\text{Päästöylitys} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{uusien henkilöautojen lukumäärä}.$$

ii) Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät sen hiilidioksidipäästötavoitteen yli 2 g CO₂/km mutta enintään 3 g CO₂/km:

▼C1

$(\text{Päästöylitys} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{uusien henkilöautojen lukumäärä.}$

▼B

- iii) Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät sen hiilidioksidipäästötavoitteen yli 1 g CO₂/km mutta enintään 2 g CO₂/km:

$(\text{Päästöylitys} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{uusien henkilöautojen lukumäärä.}$

- iv) Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät sen hiilidioksidipäästötavoitteen enintään 1 g CO₂/km:

$(\text{Päästöylitys} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{uusien henkilöautojen lukumäärä.}$

- b) Vuodesta 2019 alkaen:

$(\text{Päästöylitys} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{uusien henkilöautojen lukumäärä.}$

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.

▼M2

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

▼B

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;

▼B

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.

*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 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;
- 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. ►**M2** ————— ◀

4. Valmistaja, joka kaikkien siihen sidossuhteessa olevien yritysten kanssa vastaa 10 000–300 000 uudesta yhteisössä rekisteröitävästä henkilöautosta kalenterivuotta kohden, voi hakea poikkeusta liitteen I mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta.

▼B

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

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

▼M2

- b) jos hakemus liittyy liitteessä I olevan 1 kohdan a ja b alakohtaan, tavoite, joka on joko 25 prosentin vähennys vuoden 2007 keskimääräisistä hiilidioksidipäästöistä tai, kun useamman sidossuhteessa olevan yrityksen osalta tehdään yhteinen hakemus, 25 prosentin vähennys kyseisten yritysten vuonna 2007 tuottamien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen keskiarvosta;

- c) 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.

▼B

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 ajoneuvotyyppin markkinoiden ominaisuudet. Hakija käyttää tätä tavoitetta b alakohdan soveltamiseksi.

Komissio myöntää valmistajalle poikkeuksen, jos on osoitettu, että tässä kohdassa tarkoitettujen 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 valmistaja saavuta päästötavoitettaan, komissio määrää sille 9 artiklassa säädetyn liikapäästömaksun.

▼M2

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

▼B

9. Poikkeushakemukset, mukaan lukien niitä tukevat tiedot, 5 kohdan mukaiset ilmoitukset, 6 kohdan mukaiset kumoamiset ja 7 kohdan mukaan määrätty 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 ⁽¹⁾ muuta johdu.

*12 artikla***Ekoinnovointi****▼M2**

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

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

Näiden teknologioiden avulla saavutettu osuus valmistajan päästötavoitteen alentumiseen saa olla korkeintaan 7 g CO₂/km.

▼B

2. ►**M2** Komissio hyväksyy 1 kohdassa tarkoitettujen innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologiapakettien hyväksymismenettelyyn sovellettavat yksityiskohtaiset säännökset täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 14 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, eivätkä ne saa olla sellaisten pakottavien säännösten alaisia, jotka johtuvat 1 artiklassa tarkoitetuista täydentävistä lisätoimenpiteistä, jotka vastaavat 10 g:n CO₂/km vähennystä, eivätkä ne saa olla pakottavia muiden yhteisön oikeuden säännösten nojalla.

▼M2

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

▼B

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

⁽¹⁾ EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43.

▼ B*13 artikla***Tarkastelu ja kertomukset**

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.

2. 31 päivään lokakuuta 2014 mennessä sekä sen jälkeen joka kolmas vuosi hyväksytään toimenpiteitä liitteen I muuttamiseksi siinä tarkoitettun luvun M₀ mukauttamiseksi uusien henkilöautojen kolmen edellävän kalenterivuoden keskimääräiseen massa.

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

▼ M2

Komissio hyväksyy nämä toimenpiteet delegoiduilla säädöksillä 14 a artiklan mukaisesti.

▼ B

3. Komissio aloittaa vuonna 2012 vaikutusten arvioinnin tarkistaakseen vuoteen 2014 mennessä asetuksen (EY) N:o 715/2007 14 artiklan 3 kohdan säännösten mukaisesti mainitussa asetuksessa säädettyjä hiilidioksidipäästöjen mittaamenetelmiä. Komissio tekee erityisesti aiheellisia ehdotuksia mukauttaakseen näitä menettelyjä siten, että ne kuvastavat riittävästi ajoneuvojen todellisia hiilidioksidipäästöjä, ja sisällyttääkseen niihin sellaiset 12 artiklassa määritetyt hyväksytyt innovatiiviset teknologiat, jotka saattavat vaikuttaa testisykliin. Komissio varmistaa, että näitä menettelyjä tarkistetaan myöhemmin säännöllisesti.

▼ M2**▼ B**

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

▼ M2

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 yhden-suuntainen 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.

▼B

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.

▼M2

7. Komissio määrittelee täytäntöönpanosäädöksillä tarvittavat korrelaatioparametrit, jotta voidaan ottaa huomioon asetuksessa (EY) N:o 715/2007 ja asetuksessa (EY) N:o 692/2008 tarkoitettujen 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 14 a artiklan mukaisesti liitteessä I olevien kaavojen mukauttamiseksi käyttäen ensimmäisen alakohdan mukaisesti hyväksyttyjä menetelmiä ja samalla varmistuen, että erilaisia hyötyjä tarjoavien ajoneuvojen ja valmistajien vähennysvaatimukset ovat vanhassa ja uudessa testimenettelyssä tiukkuudeltaan vertailukelpoisia.

*14 artikla***Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 280/2004/EY ⁽¹⁾ 9 artiklalla perustettu ilmastonmuutoskomitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011 ⁽²⁾ 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.

*14 a artikla***Siirretyn säädösvallan käyttäminen**

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

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

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (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).

▼M2

2. Siirretään komissiolle 8 päivästä huhtikuuta 2014 viiden vuoden ajaksi valta antaa 8 artiklan 9 kohdan toisessa alakohdassa, 11 artiklan 8 kohdassa, 13 artiklan 2 kohdan kolmannessa alakohdassa sekä 13 artiklan 7 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. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 8 artiklan 9 kohdan toisessa alakohdassa, 11 artiklan 8 kohdassa, 13 artiklan 2 kohdan kolmannessa alakohdassa ja 13 artiklan 7 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 myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

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

5. Edellä olevan 8 artiklan 9 kohdan toisen alakohdan, 11 artiklan 8 kohdan, 13 artiklan 2 kohdan kolmannen alakohdan ja 13 artiklan 7 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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

▼B*15 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.

*16 artikla***Voimaantulo**

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

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

▼B*LIITE I***PÄÄSTÖTAVOITTEET**

1. Hiilidioksidipäästöt mitattuina grammoina kilometriä kohden määritellään tämän liitteen laskelmia varten kullekin uudelle henkilöautolle seuraavaa kaavaa käyttäen:

- a) Vuosina 2012–2015:

$$\text{Hiilidioksidipäästöt} = 130 + a \times (M - M_0)$$

jossa:

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M_0 = 1 372,0

a = 0,0457

- b) Vuodesta 2016 alkaen:

$$\text{Hiilidioksidipäästöt} = 130 + a \times (M - M_0),$$

jossa:

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M_0 = 13 artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksytty arvo

a = 0,0457

▼M2

- c) Vuodesta 2020:

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

jossa

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M_0 = 13 artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksytty arvo

a = 0,0333

▼B

2. Valmistajan kalenterivuosi-kohtainen päästötavoite lasketaan sen valmistamien kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvona.

▼ **M1***LIITE II***PÄÄSTÖJEN SEURANTA JA ILMOITTAMINEN****A OSA – Tietojen kerääminen uusista henkilöautoista ja hiilidioksidiseurantatietojen määrittäminen**

1. Jäsenvaltioiden on kultakin kalenterivuodelta kerättävä alueellaan rekisteröidyistä uusista henkilöautoista seuraavat yksityiskohtaiset tiedot:

- a) valmistaja;
- b) tyyppihyväksynnän numero ja sen laajennus;
- c) tyyppi, variantti ja versio;
- d) merkki ja kaupallinen nimi;
- e) hyväksytyn ajoneuvotyypin luokka;
- f) uusien rekisteröintien kokonaismäärä;
- g) massa;
- h) hiilidioksidipäästöt;
- i) jalanjälki: akseliväli, ohjaavan akselin ja muun akselin raideväli;
- j) polttoainetyyppi ja polttoaineen käyttötapa;
- k) moottorin kapasiteetti;
- l) sähköenergian kulutus;
- m) innovatiivisen teknologian tai innovatiivisten teknologioiden ryhmän koodi sekä kyseisen teknologian avulla saavutetut hiilidioksidipäästövähennykset

▼ **M2**

- n) suurin nettoteho.

▼ **M1**

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen yksityiskohtaiset tiedot on otettava asianomaisen henkilöauton vaatimustenmukaisuustodistuksesta tai niiden on vastattava kyseisen henkilöauton valmistajan antamassa vaatimustenmukaisuustodistuksessa olevia tietoja. Jos ei käytetä vaatimustenmukaisuustodistusta, jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet seurantamenettelyn asianmukaisen tarkkuuden varmistamiseksi. Mikäli henkilöautoa varten on määritetty sekä vähimmäis- että enimmäisarvo 1 kohdan i alakohdassa tarkoitettulle massalle ja jalanjäljelle, jäsenvaltioiden on käytettävä tämän asetuksen soveltamista varten ainoastaan enimmäisarvoa. Kun on kyse kahta polttoainetta (bensini/kaasu) käyttävistä ajoneuvoista, joiden vaatimuksenmukaisuustodistuksessa on mainittu erityiset hiilidioksidipäästöluvut molempien polttoainetyyppien osalta, jäsenvaltioiden on käytettävä yksinomaan kaasun osalta mitattua arvoa.

3. Jäsenvaltioiden on kultakin kalenterivuodelta määritettävä:

- a) 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen keräämiseen käytetyt lähteet;
- b) EY:n tyyppihyväksynnän alaisuuteen kuuluvien uusien henkilöautojen rekisteröintien kokonaismäärä;
- c) yksittäin hyväksytyjen uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä;

▼ M1

- d) kansallisesti pieninä sarjoina hyväksyttyjen uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä;
- e) E85-polttoainetta tarjoavien huoltoasemien prosenttiosuus jäsenvaltion alueella olevista huoltoasemista.

B OSA – Menetelmät uusien henkilöautojen hiilidioksidiseurantatietojen määrittämiseksi

Seurantatiedot, jotka jäsenvaltioiden on määriteltävä A osan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, määritellään tässä osassa esitettyjen menetelmien avulla.

1. Rekisteröityjen uusien henkilöautojen lukumäärä (N)

Jäsenvaltioiden on määriteltävä alueellaan asianomaisena seurantavuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen lukumäärä (N) jaoteltuna sen mukaan, sovelletaanko ajoneuvoon EY:n tyyppihyväksyntää, yksittäishyväksyntää vai kansallisesta pienten sarjojen hyväksyntää.

2. Uusien henkilöautojen jakautuminen versioittain

Kunkin uuden henkilöauton kunkin variantin kunkin version osalta on kerättävä tiedot ensirekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärästä sekä A osan 1 kohdassa tarkoitetut yksityiskohtaiset tiedot.

3. Jäsenvaltioiden alueella olevat huoltoasemat, jotka tarjoavat E85-polttoainetta, on ilmoitettava komission asetuksen (EU) N:o 1014/2010 ⁽¹⁾ 6 artiklan mukaisesti.**C OSA – Toimitettavien tietojen muoto**

Kunakin vuonna jäsenvaltioiden on toimitettava A osan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettut tiedot seuraavissa muodoissa:

Yhdistetyt tiedot, mukaan lukien A osan 3 kohdassa määritetyt yleiset tiedot

Jäsenvaltio ⁽¹⁾	
Vuosi	
Tietolähde	
EY:n tyyppihyväksynnän alaisuuteen kuuluvien uusien henkilöautojen rekisteröintien kokonaismäärä	
Yksittäin hyväksyttyjen uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	
Kansallisesti pieninä sarjoina hyväksyttyjen uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	
E85-polttoainetta tarjoavien huoltoasemien prosenttimäärä asetuksen (EU) N:o 1014/2010 6 artiklan 1 kohdan mukaisesti	

⁽¹⁾ EUVL L 293, 11.11.2010, s. 15.

▼M1

E85-polttoainetta tarjoavien huoltoasemien kokonaismäärä, jos kyseisten huoltoaineiden osuus on yli 30 prosenttia kaikista huoltoasemista asetuksen (EU) N:o 1014/2010 6 artiklan 2 kohdan mukaisesti	
---	--

(¹) ISO 3166 alpha-2 -koodit, lukuun ottamatta Kreikkaa ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa, joiden koodit ovat vastaavasti ”EL” ja ”UK”.

A osan 1 kohdassa määritellyt yksityiskohtaiset tiedot:

vuosi	Valmistajan nimi EU:n vakionimike	Valmistajan nimi Valmistajan nimike	Valmistajan nimi Nimike kansallisessa rekisterissä	Tyyppihyväksynnän numero ja laajennus/laajennukset	Tyyppi	Variantti	Versio	Merkki	Kaupallinen nimi	Tyyppihyväksytyn ajoneuvon luokka	Uudet rekisteröinnit yhteensä	Massa (kg)	Hiihtidioksidipäästöt (g/km)	Akseliväli (mm)	Ohjaavan akselin raideväli (mm)	Muun akselin raideväli (mm)	Polttoainetyyppi (1)	Polttoaineen käyttötapa (1)	Moottorin kapasiteetti (cm ³)	Sähköenergian kulutus (Wh/km)	Innovatiivinen teknologia tai innovatiivisten teknologioiden ryhmä, koodi (2)	Innovatiivisten teknologioiden käytöllä saavutettu päästövähennys (g/km) (2)	► M2 Suurin nettoteho (kW) ▼
Vuosi 1	Valmis- taja 1	Valmis- taja 1	Valmis- taja 1	Nro 1	Tyyppi 1	Variantti 1	Versio 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	Valmis- taja 1	Valmis- taja 1	Valmis- taja 1	Nro 1	Tyyppi 1	Variantti 1	Versio 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	Valmis- taja 1	Valmis- taja 1	Valmis- taja 1	Nro 1	Tyyppi 1	Variantti 2	Versio 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	Valmis- taja 1	Valmis- taja 1	Valmis- taja 1	Nro 1	Tyyppi 1	Variantti 2	Versio 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

(1) 6 artiklan mukaisesti.
(2) 12 artiklan mukaisesti.