

I

(EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen on pakollista)

ASETUKSET

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.

- (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 ilmastonmuutosvaikutukset 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 suoraa ja välillisiä kustannuksia niistä aiheutuu elinkeinolle ja mitä etuja niistä saadaan, kun vauhditetaan innovointia ja energiankulutuksen vähentämistä.

⁽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.

- (5) Tämä asetus perustuu vakiintuneeseen menettelytapaan, jolla mitataan ja seurataan yhteisössä rekisteröityjen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen seurantarjestelmästä 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.
- (8) Komissio antoi 7 päivänä helmikuuta 2007 kaksi rinnakaista tiedonantoa: tiedonanto ”Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset” ja tiedonanto kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehystä 2000-lukua varten (CARS 21 -aloite). Tiedonannoissa korostetaan, että on lähennyttyä 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 moottorin 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⁽⁵⁾ 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 Kioton 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 maantieajoneuvojen 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 todennukaisempiin ja kilpailun kannalta puolueettomiin tavoitteisiin. 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.
- (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.

(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.

(5) EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1.

- (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 alkuvaiheessa.
- (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 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.
- (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.
- (18) 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 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 teknisiin 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.
- (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 mittausmenettelyn mukaisesti kuin se, joka asetuksessa (EY) N:o 692/2008⁽²⁾ on säädetty henkilöautoja varten. Tulokseksi saadut hiilidioksidipäästöjen arvot olisi kirjattava ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistukseen, jotta ne voidaan sisällyttää seurantajärjestelmään.
- (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 päästötavoitteita.

(1) EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

(2) 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).

- (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 perusteluista syistä eivät käytä rekisteröintiprosessin loppuunsaattamiseen ja uuden henkilöauton käyttöönottoon vaatimustenmukaisuustodistusta, 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 rekisteröintitietojen 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 noudettava 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 menettely, määrättävä lisäseuraamuksia tai ankarampia seuraamuksia valmistajille, jotka eivät täytä tämän asetuksen mukaisia tavoitteitaan.
- (29) Tämä asetus ei saisi rajoittaa yhteisön kilpailusääntöjen täysimääräistä soveltamista.
- (30) Komission olisi harkittava uusia menettelytapoja pitkän aikavälin tavoitteen saavuttamiseksi, erityisesti käyrän jyrkkyyttä, hyötyparametria 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 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.
- (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

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

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.

Tässä asetuksessa asetetaan tavoite, jonka mukaan vuodesta 2020 alkaen uuden autokannan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen taso on 13 artiklan 5 kohdan mukaisesti 95 g CO₂/km.

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

2 artikla

Sovellettamisala

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..

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

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/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 tyyppihyväksytty 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.

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:
 - valtuudet käyttää yli puolta äänimäärästä,
 - 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 tarkoitettujen 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 tarkoitettujen 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 määritelty liitteen I

mukaisesti tai, jos valmistajalle on myönnetty 11 artiklan nojalla poikkeus, tämän poikkeuksen mukaisesti.

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 vuodesta 2015 alkaen.

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.

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.

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 tarkoitettussa keskusrekisterissä.

8 artikla

Keskimääräisten päästöjen seuranta ja ilmoittaminen

1. Kunkin jäsenvaltion on 1 päivänä tammikuuta 2010 alkaalta 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 kaikkiin 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:

- keskimääräiset hiilidioksidipäästöt edellisenä kalenterivuonna;
- päästötavoitteet edellisenä kalenterivuonna; ja
- 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.

Komissio tutkii valmistajien tekemät ilmoitukset ja 31 päivään lokakuuta 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 tarkoitettua huoltoasemien osuudesta ja kestävyuden arviointia koskevista perusteista E85:ien osalta.

9. Komissio voi hyväksyä yksityiskohtaisia sääntöjä tässä artiklassa tarkoitettujen tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta sekä liitteen II soveltamisesta 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä noudattaen.

Komissio voi muuttaa liitettä II tämän asetuksen soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

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:

- 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:

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

- 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 hyväksytyjen 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.

3. Komissio vahvistaa menetelmät, joilla 1 kohdassa tarkoitettu liikapäästömaksu kerätään.

Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

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

10 artikla

Valmistajien suoritusasteen 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 säädetty vaatimukset edellisenä kalenterivuonna.

11 artikla

Tietuille valmistajille myönnettävät poikkeukset

1. Valmistaja voi hakea poikkeusta liitteen I mukaisesti laske- tusta 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. Poikkeus on voimassa sitä vuotta, jona poikkeus myönnettiin, seuraavan vuoden tammikuun 1 päivästä.

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.

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;
- b) 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 keskimäärästä.

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 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.

8. Komissio voi hyväksyä 1–7 kohtaa koskevia yksityiskohtaisia soveltamissäännöksiä muun muassa poikkeuskelpoisuuden arviointiperusteiden tulkinnasta, hakemusten sisällöstä sekä hiilidioksidipäästöjen vähentämishelmien sisällöstä ja arvioinnista.

Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia täydentämällä sitä, hyväksytään 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

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

1. Innovatiivisten teknologioiden avulla saavutettujen hiilidioksidipäästöjen otetaan huomioon laitetoimittajan tai valmistajan hakemuksesta. Näiden teknologioiden avulla saavutettu osuus valmistajan päästötavoitteen alentumiseen voi olla korkeintaan 7 g CO₂/km.

2. Komissio hyväksyy vuoteen 2010 mennessä tällaisten innovatiivisten teknologioiden hyväksymistä koskevaan menettelyyn sovellettavat yksityiskohtaiset säännökset 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua sääntelymenettelyä 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 hiilidioksidimittauksen 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.

3. Laitetoimittajan tai valmistajan, joka pyytää, että jokin toimenpide hyväksytään innovatiiviseksi teknologiaksi, on toimitettava komissiolle selvitys, johon sisältyy riippumattoman, sertifioitun 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.

⁽¹⁾ EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43.

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

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 tarkoitetun luvun M_0 mukauttamiseksi uusien henkilöautojen kolmen edeltävän kalenterivuoden keskimääräiseen massaan.

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

Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

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 mittausmenetelmiä. 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.

Hiilidioksidipäästöjen tarkistetun mittausmenettelyn soveltamispäivästä alkaen innovatiivisia teknologioita ei enää hyväksytä 12 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen.

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

5. Komissio saattaa 1 päivään tammikuuta 2013 mennessä päätökseen liitteessä I säädettyjen hiilidioksidipäästö tavoitteiden ja 11 artiklassa säädettyjen poikkeusten uudelleentarkastelun, jonka tavoitteena on määrittää:

- keinot, joiden avulla voidaan vuoteen 2020 mennessä saavuttaa pitkän aikavälin tavoitteena oleva taso 95 g CO₂/km kustannustehokkaalla tavalla ja
- tämän tavoitteen täytäntöönpanoon liittyvät näkökohdat, mukaan lukien liikapäästömaksu.

Tällaisen uudelleentarkastelun ja sitä koskevan vaikutustenarvioinnin, mihin sisältyy kokonaisarvio vaikutuksista autoteollisuuteen ja siihen liittyviin teollisuudenaloihin, perusteella komissio tekee tarvittaessa ehdotuksen tämän asetuksen muuttamisesta tavalla, joka on kilpailun kannalta mahdollisimman neutraali sekä sosiaalisesti oikeudenmukainen ja kestävä.

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

7. Tarvittavien mukautusten tekemiseksi liitteessä I esitettyihin kaavoihin hyväksytään toimenpiteitä, jotta voidaan ottaa huomioon mahdolliset hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa käytettävään sääntömääräiseen testausmenettelyyn tehdyt muutokset.

Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 14 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

14 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa päätöksen N:o 280/2004/EY⁽¹⁾ 9 artiklalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa säädetyksi määräajaksi vahvistetaan kolme kuukautta.

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

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.

⁽¹⁾ 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).

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 sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä huhtikuuta 2009.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

H.-G. PÖTTERING

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

P. NEČAS

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)

M₀ = 1 372,0

a = 0,0457

- b) Vuodesta 2016 alkaen:

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

jossa:

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M₀ = 13 artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksytty arvo

a = 0,0457

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

LIITE II

PÄÄSTÖJEN SEURANTA JA ILMOITTAMINEN

A OSA – Tietojen kerääminen uusista henkilöautoista ja hiilidioksidiseurantatietojen määrittely

1. Jäsenvaltioiden on 1 päivänä tammikuuta 2010 alkavalta kalenterivuodelta ja kultakin seuraavalta kalenterivuodelta kerättävä alueellaan rekisteröidyistä uusista henkilöautoista seuraavat tiedot:
 - a) valmistaja;
 - b) tyyppi, variantti ja versio;
 - c) hiilidioksidipäästöt (g/km);
 - d) massa (kg);
 - e) akseliväli (mm); ja
 - f) raideväli (mm).
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut tiedot on otettava asianomaisen henkilöauton vaatimustenmukaisuustodistuksesta. Jos vaatimustenmukaisuustodistuksessa ilmoitetaan sekä henkilöauton vähimmäis- että enimmäismassa, jäsenvaltioiden on tämän asetuksen soveltamiseksi käytettävä yksinomaan enimmäismassaa. Kun on kyse kahta polttoainetta (bensini/kaasu) käyttävistä ajoneuvoista, joiden vaatimustenmukaisuustodistuksessa on mainittu erityiset hiilidioksidipäästöluvut molempien polttoainetyyppien osalta, jäsenvaltioiden on käytettävä yksinomaan kaasun osalta mitattua arvoa.
3. Kunkin jäsenvaltion on 1 päivänä tammikuuta 2010 alkavalta kalenterivuodelta ja kultakin seuraavalta kalenterivuodelta määriteltävä B osassa kuvattujen menetelmien mukaisesti kunkin valmistajan osalta:
 - a) alueellaan rekisteröityjen uusien henkilöautojen kokonaismäärä;
 - b) keskimääräiset hiilidioksidipäästöt tämän liitteen B osan 2 kohdan mukaisina;
 - c) keskimääräinen massa tämän liitteen B osan 3 kohdan mukaisena;
 - d) kunkin uuden henkilöautotyyppin kunkin variantin kunkin version osalta:
 - i) alueellaan rekisteröityjen uusien henkilöautojen kokonaismäärä tämän liitteen B osan 1 kohdan mukaisena;
 - ii) hiilidioksidipäästöt ja 12 artiklan mukaisten innovatiivisten teknologioiden tai 6 artiklan mukaisten vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen avulla saavutettujen päästövähennysten osuus;
 - iii) massa;
 - iv) auton ”jalanjälki” tämän liitteen B osan 5 kohdan mukaisena.

B OSA – Uusien henkilöautojen hiilidioksidiseurantatietojen määrittelymenetelmät

Seurantatiedot, jotka jäsenvaltioiden on määriteltävä A osan 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).

2. Uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt (S_{ave})

Jäsenvaltion alueella seurantavuonna ensirekisteröityjen uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt (S_{ave}) lasketaan jakamalla uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen summa (S) uusien henkilöautojen lukumäärällä (N).

$$S_{ave} = (1 / N) \times \Sigma S$$

3. Uusien henkilöautojen keskimääräinen massa

Jäsenvaltion alueella seurantavuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen keskimääräinen massa (M_{ave}) lasketaan jakamalla uusien henkilöautojen massan summa (M) uusien henkilöautojen lukumäärällä (N).

$$M_{ave} = (1 / N) \times \Sigma M$$

4. Uusien henkilöautojen jakautuminen versioittain

Kunkin uuden henkilöautotyypin kunkin variantin version on kerättävä tiedot ensirekisteröityjen henkilöautojen lukumäärästä, ajoneuvojen massasta, hiilidioksidipäästöistä ja ”jalanjäljestä”.

5. ”Jalanjälki”

Auton ”jalanjälki” lasketaan kertomalla auton akseliväli auton raidevälillä.

C OSA – Tietojen toimittamisen muoto

Jäsenvaltioiden on vuosittain toimitettava A osan 3 kohdassa mainitut tiedot kunkin valmistajan osalta seuraavassa muodossa:

Yhdistetyt tiedot:

Vuosi:				
Valmistaja	Rekisteröityjen uusien henkilöautojen lukumäärä	Keskimääräiset hiilidioksidipäästöt (g/km)	Keskimääräinen massa (kg)	Keskimääräinen ”jalanjälki” (m ²)
(Valmistaja 1)
(Valmistaja 2)
...
Kaikki valmistajat yhteensä

Valmistajakohtaiset tiedot:

Vuosi	Valmistaja	Auton tyyppi	Variantti	Versio	Innovatiivinen teknologia (*) tai innovatiivisten teknologioiden ryhmä tai vaihtoehtoista polttoainetta käyttävä ajoneuvo (**)	Merkki	Kaupallinen nimi	Uudet rekisteröinnit yhteensä	Hiilidioksidipäästöt (g/km)	Massa (kg)	"Jalanjälki" (m ²)	Innovatiivisten teknologioiden (*) tai vaihtoehtoisen polttoaineen käytöllä saavutettu päästövähennys (**)
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 1)	(Varianttinnimi 1)	(Version nimi 1)		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 1)	(Variantin nimi 1)	(Version nimi 2)		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 1)	(Variantin nimi 2)	(Version nimi 1)		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 1)	(Variantin nimi 2)	(Version nimi 2)		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 2)	(Variantin nimi 1)	(Version nimi 1)		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 2)	(Variantin nimi 1)	(Version nimi 2)		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 2)	(Variantin nimi 2)	(Version nimi 1)		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 2)	(Variantin nimi 2)	(Version nimi 2)		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...

(*) 12 artiklan mukaisesti

(**) 6 artiklan mukaisesti.