

I

(Lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

ASETUKSET

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) N:o 510/2011,

annettu 11 päivänä toukokuuta 2011,

päästönormien asettamisesta uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Ilmastonmuutosta koskevalla Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksella, joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta neuvoston päätöksellä 94/69/EY ⁽³⁾, pyritään vakiinnuttamaan ilmakehän kasvihuonekaasupitoisuudet tasolle, jolla ihmisen toiminnan vaikutukset eivät aiheuta vaaraa ilmastojärjestelmälle. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi maapallon vuotuisen keskilämpötilan kokonaisuus ei saisi olla yli kahta celsiusastetta suhteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon. Hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) neljäs arviointiraportti osoittaa, että tämän tavoitteen saavuttamiseksi maailmanlaajuisen kasvihuonekaasupäästöjen kasvun olisi saavutettava huipunsa vuoteen 2020 mennessä. Eurooppa-neuvosto sitoutui 8 ja 9 päivänä maaliskuuta 2007 pitämässään kokouksessa selkeästi vähentämään yhteisön kasvihuonekaasupäästöjä vuoteen 2020 mennessä vähintään 20 pro-

senttia vuoden 1990 tasoon verrattuna ja 30 prosenttia siinä tapauksessa, että muut kehittyneet maat sitoutuvat vastaaviin päästövähennyksiin ja että taloudellisesti edistyneemmät kehitysmaat sitoutuvat osallistumaan pyrkimykseen valmiuksiensa mukaisesti.

(2) Komissio saattoi vuonna 2009 loppuun unionin kestävän kehityksen strategian uudelleentarkastelun, jossa keskityttiin kestävän kehityksen kannalta kaikkein pakottavimpiin ongelmiin, kuten liikenteeseen, ilmastonmuutokseen, kansanterveyteen ja energiansäästöön.

(3) Jotta tarvittaviin päästövähennyksiin päästäisiin, jäsenvaltioiden ja unionin olisi toteutettava strategioita ja toimenpiteitä kaikilla unionin talouden aloilla, ei ainoastaan teollisuuden alalla ja energia-alalla. Jäsenvaltioiden pyrkimyksistä vähentää kasvihuonekaasupäästöjään yhteisön kasvihuonekaasupäästöjen vähentämissitoumusten täyttämiseksi vuoteen 2020 mennessä 23 päivänä huhtikuuta 2009 tehdystä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä 406/2009/EY ⁽⁴⁾ säädetään 10 prosentin keskimääräisestä päästövähennyksestä vuoden 2005 tasoihin verrattuna aloilla, kuten tieliikenteessä, jotka eivät kuulu unionin päästöoikeuksien kaupan järjestelmään, joka on perustettu kasvihuonekaasujen päästöjen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä 13 päivänä lokakuuta 2003 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY ⁽⁵⁾. Tieliikenne on toiseksi suurin kasvihuonekaasu-päästöjen aiheuttaja unionissa, ja sen päästöt, mukaan lukien kevyiden kuljetusajoneuvojen päästöt, lisääntyvät edelleen. Jos tieliikenteen päästöt yhä kasvavat, se heikentää huomattavasti muilla aloilla toteutettuja ponnisteluja ilmastonmuutoksen torjumiseksi.

(4) Unionin laajuiset uusia maantiekulkuneuvoja koskevat tavoitteet antavat valmistajille enemmän suunnitteluvapautta ja joustavuutta hiilidioksidin vähentämistä koskevien vaatimusten täyttämiseksi, kuin erilliset

⁽¹⁾ EUVL C 44, 11.2.2011, s. 157.⁽²⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 15. helmikuuta 2011 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 31. maaliskuuta 2011.⁽³⁾ EYVL L 33, 7.2.1994, s. 11.⁽⁴⁾ EUVL L 140, 5.6.2009, s. 136.⁽⁵⁾ EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32.

kansalliset vähennystavoitteet tarjoaisivat. Päästönormeja asetettaessa on tärkeää ottaa huomioon, miten ne vaikuttavat markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn, mitä välittömiä ja välillisiä kustannuksia niistä aiheutuu liiketoiminnalle ja mitä etuja niistä saadaan, kun vauhditetaan innovointia sekä energiankulutuksen ja polttoainekustannusten vähentämistä.

- (5) Euroopan autoteollisuuden kilpailukykyyn parantamiseksi olisi käytettävä kannustinjärjestelmiä, joissa esimerkiksi hyvitetään ekoinnovaatioita ja myönnetään superbonuksia.
- (6) Komissio korosti 7 päivänä helmikuuta 2007 antamissaan tiedonannoissa ”Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidien vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset” ja ”Kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehys 2000-lukua varten (CARS 21)”, että yhteisön tavoitetta uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen alentamiseksi tasolle 120 g CO₂/km ei saavutettaisi vuoteen 2012 mennessä ilman lisätoimenpiteitä.
- (7) Näissä tiedonannoissa ehdotettiin kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jotta saavutettaisiin yhteisön tavoite uusien yhteisössä rekisteröityjen henkilöautojen tai kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen rajoittamisesta tasolle 120 g CO₂/km vuoteen 2012 mennessä; tarkoituksena on säätää pakollisista hiilidioksidipäästöjen vähennyksistä, joiden myötä saavutettaisiin keskimääräistä uutta ajoneuvokantaa koskeva tavoite 130 g CO₂/km parantamalla moottoriteknologiaa, ja kevyiden kuljetusajoneuvojen päästöjä on tarkoitus vähentää edelleen 10 g CO₂/km tai vastaava määrä, jos se on teknisesti tarpeen, muiden teknisten parannusten kuten polttoainetehokkuuden avulla.
- (8) Kevyiden kuljetusajoneuvojen päästöjen vähentämistavoitetta koskevien säännösten täytäntöönpanon pitäisi olla yhdenmukainen sen sääntelykehysten kanssa, jonka mukaisesti pannaan täytäntöön uuden henkilöautokannan päästöille asetetut tavoitteet, jotka on vahvistettu päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 443/2009 ⁽¹⁾.
- (9) Sääntelykehyksellä, jolla pyritään saavuttamaan uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen kannan keskimääräisten päästöjen tavoite, olisi varmistettava, että päästöjen vähentämistavoitteet ovat kilpailun kannalta tasapuolisia sekä sosiaalisesti oikeudenmukaisia ja kestäviä sekä sellaisia, että niissä otetaan huomioon eurooppalaisten ajoneuvojen valmistajien moninaisuus ja vältetään perusteetto-

masti vääristämästä niiden välistä kilpailua. Sääntelykehysten olisi oltava sellainen, että unioni voi saavuttaa päästövähennystavoitteensa, ja sitä olisi täydennettävä muilla läheisemmin käyttöön liittyvillä välineillä, kuten eriytettyllä auto- ja energiaverotuksella tai toimenpiteillä, joilla rajoitetaan kevyiden kuljetusajoneuvojen nopeuksia.

- (10) Jotta kevyiden kuljetusajoneuvojen markkinoiden monimuotoisuus ja kyky vastata kuluttajien erilaisiin tarpeisiin säilyisi, kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästötavoitteet 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” (keskimääräinen raideväli kertaa akseliväli) ja hyötykuormasta, jotta voidaan helpottaa pitkän aikavälin arvioiden tekemistä hyötyperusteisesta lähestymistavasta.
- (11) Tässä asetuksessa edistetään aktiivisesti ekoinnovaatiota ja otetaan huomioon tekniikan tuleva kehittyminen, joka voi parantaa Euroopan autoteollisuuden kilpailukykyä pitkällä aikavälillä ja luoda korkealaatuisempia työpaikkoja. Jotta komissio voisi arvioida systemaattisesti ekoinnovaatioiden päästövähennysmahdollisuuksia, sen olisi harkittava mahdollisuutta sisällyttää ekoinnovointitoimia moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ⁽²⁾ 14 artiklan 3 kohdan nojalla tapahtuvaan testimenettelyjen tarkistamiseen ottaen huomioon tällaisen sisällyttämisen tekniset ja taloudelliset vaikutukset.
- (12) Kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja 13 päivänä joulukuuta 1999 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 1999/94/EY ⁽³⁾ edellytetään jo, että autoja koskevissa mainosjulkaisuissa annetaan loppukäyttäjille viralliset tiedot ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineenkulutuksesta. Komissio on mainosjulkaisuja koskevien direktiivin 1999/94/EY säännösten soveltamisesta muuhun tiedonvälitykseen 26 päivänä maaliskuuta 2003 antamassaan suosituksessa 2003/217/EY ⁽⁴⁾ tulkinut tätä siten, että se sisältää mainonnan. Direktiivin 1999/94/EY soveltamisalaa olisi siten laajennettava koskemaan kevyitä kuljetusajoneuvoja, jotta kaikkien kevyiden kuljetusajoneuvojen mainoksissa olisi viimeistään vuonna 2014 annettava loppukäyttäjille viralliset tiedot

⁽¹⁾ EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 12, 18.1.2000, s. 16.

⁽⁴⁾ EUVL L 82, 29.3.2003, s. 33.

- ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineenkulutuksesta, jos mainonnassa esitetään energiaan tai hintaan liittyviä tietoja.
- (13) Ottaen huomioon asetuksen voimaantulon jälkeen markkinoille tuotavien, erittäin vähän hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien ajoneuvotekniikkojen varhaisten sukupolvien huomattavan korkeat tutkimus- ja kehitys- sekä yksikkötuotantokustannukset, tällä asetuksella pyritään väliaikaisesti nopeuttamaan ja helpottamaan äärimmäisen vähän hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien ajoneuvojen saattamista unionin markkinoille mainittujen ajoneuvojen kaupallistamisen alkuvaiheessa.
- (14) Tiettyjen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö voi vähentää polttoaineen koko elinkaaren aikaisia ("well to wheel") hiilidioksidipäästöjä merkittävästi. Tämä asetus sisältää sen vuoksi erityisiä säännöksiä, joilla pyritään edistämään tiettyjä vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen käytön lisäämistä unionin markkinoilla.
- (15) Komission olisi 1 päivään tammikuuta 2012 mennessä polttoaineenkulutusta ja sen mittaamista koskevan tiedon keruun tehostamiseksi harkittava asiaan liittyvän lainsäädännön muuttamista siten, että kaikkien ajoneuvojen varustaminen polttoaineenkulutusta osoittavalla mittarilla tehtäisiin pakolliseksi niille valmistajille, jotka hakevat tyyppihyväksyntää N₁-luokan ajoneuvoille, sellaisina kuin ne on määritelty puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY⁽¹⁾ liitteessä II.
- (16) Jotta varmistettaisiin johdonmukaisuus asetuksen (EY) N:o 443/2009 kanssa ja vältettäisiin väärinkäytökset, tavoitetta olisi sovellettava uusiin kevyisiin kuljetusajoneuvoihin, jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aikaisemmin rekisteröity unionin ulkopuolella rajoitettua aikaa lukuun ottamatta.
- (17) Direktiivissä 2007/46/EY luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen hyväksyntää koskevat hallinnolliset säännökset ja yleiset tekniset vaatimukset. Tämän asetuksen noudattamisesta olisi oltava vastuussa sama taho, joka vastaa koko tyyppihyväksyntämenettelystä direktiivin 2007/46/EY mukaisesti ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta.
- (18) Valmistajien olisi voitava päättää itse, miten ne aikovat saavuttaa tämän asetuksen mukaiset tavoitteensa, ja niiden olisi voitava keskiarvottaa päästöt koko uudelle ajoneuvokannalleen sen sijaan, että jokaisen yksittäisen ajoneuvon olisi täytettävä hiilidioksidipäästöavoitteet. Valmistajia olisi siksi vaadittava varmistamaan, että kaikkien niiden uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräiset päästöt, jotka rekisteröidään unionissa ja joista valmistajat ovat vastuussa, eivät ylitä näille ajoneuvoille asetettuja keskimääräisiä päästöavoitteita. Tämä vaatimus olisi sen käyttöönoton helpottamiseksi otettava käyttöön asteittain vuosina 2014–2017. Tämä on johdonmukaista asetuksessa (EY) N:o 443/2009 asetettujen määräaikojen ja säädetyn siirtymäajan kanssa.
- (19) Jotta voidaan varmistaa, että tavoitteissa otetaan huomioon pienten ja erikoistuneiden valmistajien erityispiirteet ja että tavoitteet vastaavat valmistajan vähennyspotentiaalia, näille valmistajille olisi asetettava vaihtoehtoisia päästövähennystavoitteita, joissa otetaan huomioon tietyn valmistajan ajoneuvojen tekniset mahdollisuudet vähentää hiilidioksidipäästöjä ja jotka ovat yhdenmukaisia kyseisen markkinasegmentin ominaispiirteiden kanssa. Tämä poikkeus olisi otettava huomioon liitteen I sisältämien päästöavoitteiden uudelleentarkastelussa, joka on saatettava päätökseen viimeistään vuoden 2013 alkuun mennessä.
- (20) Unionin strategiassa henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi vahvistettiin kokonaisvaltainen lähestymistapa, jonka tavoitteena on saavuttaa unionin päästötavoite 120 g CO₂/km vuoteen 2012 mennessä, ja esitettiin pidemmän aikavälin näkemys päästöjen lisävähennyksistä. Asetuksessa (EY) N:o 443/2009 otetaan tämä pidemmän aikavälin näkemys huomioon ja asetetaan uuden autokannan keskimääräiseksi päästötavoitteeksi 95 g CO₂/km. Jotta varmistettaisiin yhdenmukaisuus tämän lähestymistavan kanssa ja annettaisiin valmistajille suunnitteluvarmuutta, kevyille kuljetusajoneuvoille olisi asetettava pitkän aikavälin hiilidioksidipäästöavoite, jota sovellettaisiin vuodesta 2020 alkaen.
- (21) Jotta valmistajilla olisi liikkumavaraa tämän asetuksen mukaisten tavoitteidensa saavuttamisessa, ne voivat halutessaan muodostaa yhteenliittymiä avoimelta ja syrjimättömältä pohjalta. Jos yhteenliittymä muodostetaan, yksittäisen valmistajan tavoitteet olisi korvattava yhteenliittymän yhteisellä tavoitteella, joka yhteenliittymän jäsenten olisi yhdessä saavutettava.
- (22) Valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt olisi kohdennettava perusajoneuvon valmistajalle.
- (23) Jotta valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästö- ja polttoainetehokkuusarvojen asianmukaisuus voidaan varmistaa, komission olisi esitettävä erityistä menettelyä ja tarvittaessa harkittava tyyppihyväksyntäsäädösten tarkistamista.

(¹) EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (24) Tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on otettava käyttöön tehokas valvontamekanismi, jolla säännösten noudattamista valvotaan.
- (25) Uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöt mitataan unionissa yhdenmukaisesti asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädetyin menetelmän mukaisesti. Tästä järjestelmästä koituvan hallinnollisen rasitteen saattamiseksi mahdollisimman vähäiseksi sen noudattamista olisi arvioitava niiden tietojen perusteella, jotka koskevat uusien ajoneuvojen rekisteröintejä unionissa ja jotka jäsenvaltiot ovat keränneet ja ilmoittaneet komissiolle. Jotta voidaan varmistaa noudattamisen arviointiin käytettävien tietojen johdonmukaisuus, tietojen keräämistä ja ilmoittamista koskevat säännöt olisi yhdenmukaistettava mahdollisimman pitkälle.
- (26) Direktiivissä 2007/46/EY edellytetään, että valmistajien on annettava kustakin uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta vaatimustenmukaisuustodistus ja että jäsenvaltiot hyväksyvät uuden kevyen kuljetusajoneuvon rekisteröinnin ja käyttöönoton ainoastaan, jos sillä on voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus. Jäsenvaltioiden keräämien tietojen olisi oltava yhdenmukaisia valmistajan kevyelle kuljetusajoneuvolle antaman vaatimustenmukaisuustodistuksen kanssa ja perustuttava ainoastaan siihen. Vaatimustenmukaisuustodistusten tietoja varten olisi oltava unionin tietokanta. Sitä olisi käytettävä yhteisenä viitetietokantana, jonka avulla jäsenvaltiot voivat pitää helpommin yllä rekisteröintitietojaan ajoneuvojen ensirekisteröinnin yhteydessä.
- (27) Sitä, miten hyvin valmistajat saavuttavat tässä asetuksessa määritetyt tavoitteet, olisi arvioitava unionin tasolla. Valmistajien, joiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät tämän asetuksen nojalla sallitut keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, olisi maksettava liikapäästömaksu kultakin kalenterivuodelta 1 päivästä tammikuuta 2014 alkaen. Maksun suuruuden olisi määräydyttävä sen perusteella, missä määrin valmistaja on ylittänyt raja-arvon. Yhdenmukaisuuden varmistamiseksi liikapäästömaksumekanismiin olisi oltava samanlainen kuin asetuksessa (EY) N:o 443/2009 säädetty mekanismi. Liikapäästömaksuista kerätyviä määriä olisi pidettävä Euroopan unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.
- (28) Kansallisissa toimenpiteissä, joita jäsenvaltiot mahdollisesti pitävät voimassa tai ottavat käyttöön Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 193 artiklan mukaisesti, ei olisi, kun otetaan huomioon tämän asetuksen tavoite ja siinä säädetty menettelyt, määrättävä lisäseuraamuksia tai ankarampia seuraamuksia valmistajille, jotka eivät täytä tämän asetuksen mukaisia tavoitteitaan.
- (29) Tämä asetus ei saisi rajoittaa unionin kilpailusääntöjen täysimääräistä soveltamista.
- (30) Olisi harkittava uusia menettelytapoja pitkän aikavälin tavoitteen saavuttamiseksi, erityisesti käyrän kaltevuutta, hyötyparametria ja liikapäästömaksujen järjestelmää.
- (31) Maantiekulkuneuvojen nopeudella on suuri vaikutus niiden polttoaineenkulutukseen ja hiilidioksidipäästöihin. Jos kevyillä kuljetusajoneuvoilla ei ole nopeusrajoituksia, on lisäksi mahdollista, että suurimmista nopeuksista vallitsee kilpailua, joka saattaa johtaa ylisuureen voimansiirtoon ja siihen liittyvään tehottomuuteen hitaampien käyttöolosuhteiden johdosta. Tästä syystä on asianmukaista tutkia tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeusrajoittimien asettamisesta ja käytöstä yhteisössä 10 päivänä helmikuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin 92/6/ETY⁽¹⁾ soveltamisalan laajentamisen toteuttamiskelpoisuutta, jotta siihen voitaisiin sisällyttää tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat kevyet kuljetusajoneuvot.
- (32) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, erityisesti yksityiskohtaisten sääntöjen hyväksyminen keskimääräisten päästöjen seurantaan ja ilmoittamiseen eli keskimääräisiä päästöjä koskevan tiedon keräämistä, rekisteröintiä, esittämistä, välittämistä, laskeamista ja toimittamista varten ja liitteessä II säädettyjen vaatimusten soveltaminen sekä yksityiskohtaisten menettelyjen hyväksyminen liikapäästömaksujen keräämiseksi ja yksityiskohtaisten säännösten antaminen innovatiivisten teknologioiden hyväksymiseksi, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovalan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁽²⁾ mukaisesti.
- (33) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti liitteessä II säädettyjen seuranta- ja ilmoitusvaatimusten muuttamiseksi tämän asetuksen soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella, liitteessä I tarkoitettun luvun M₀ mukauttamiseksi uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen kolmen edeltävän kalenterivuoden keskimääräiseen massaan, sääntöjen hyväksymiseksi poikkeuskelpoisuuden arviointiperusteiden tulkinnasta, poikkeushakemusten sisällöstä ja hiilidioksidipäästöjen vähentämishelmien sisällöstä ja arvioinnista sekä liitteessä I vahvistettujen kaavojen mukauttamiseksi, jotta voidaan ottaa huomioon mahdolliset hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa käytettävään sääntömääräiseen testausmenettelyyn tehdyt muutokset. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla.

(1) EYVL L 57, 2.3.1992, s. 27.

(2) EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

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

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde ja tavoitteet

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevat vaatimukset. Asetuksessa vahvistetaan uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen, joita mitataan asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti, tasoksi 175 g CO₂/km, joka saavutetaan parantamalla ajoneuvo-tekniologiaa sekä hyödyntämällä innovatiivisia teknologioita.

2. Tässä asetuksessa vahvistetaan unionissa rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen tavoitetasoksi vuodesta 2020 alkaen 147 g CO₂/km edellyttäen, että sen toteutettavuus vahvistetaan 13 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin N₁-luokan moottoriajoneuvoihin, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kilogrammaa, sekä N₁-luokan ajoneuvoihin, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan nojalla, jäljempänä 'kevyet kuljetusajoneuvot', jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity unionin ulkopuolella, jäljempänä 'uudet kevyet kuljetusajoneuvot'.

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

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

3 artikla

Määritelmät

1. Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) 'keskimääräisillä hiilidioksidipäästöillä' kaikkien tietyn valmistajan valmistamien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa;
- b) 'vaatimustenmukaisuustodistuksella' direktiivin 2007/46/EY 18 artiklassa tarkoitettua todistusta;

c) 'valmistuneella ajoneuvolla' ajoneuvoa, jolle on myönnetty tyyppihyväksyntä direktiivin 2007/46/EY mukaisen monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn tuloksena;

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

e) 'perusajoneuvolla' ajoneuvoa, jota käytetään monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn alkuvaiheen aikana;

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

g) 'massalla' korilla varustetun ajokuntoisen ajoneuvon massaa vaatimustenmukaisuustodistuksen mukaisena ja direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.6 kohdassa määriteltyinä;

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

i) 'päästötavoitteella' tietyn valmistajan valmistamien uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen liitteen I mukaisesti määriteltyjen ohjeellisten hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa tai, jos valmistajalle on myönnetty 11 artiklan nojalla poikkeus, kyseisen poikkeuksen mukaisesti määritettyä päästötavoitetta;

j) 'jalanjäljellä' akselivälillä kerrottua keskimääräistä raideväliä vaatimustenmukaisuustodistuksen mukaisena ja direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.1 ja 2.3 kohdassa määriteltyinä;

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

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

a) yrityksiä, jossa valmistajalla on suoraan tai välillisesti:

i) valtuudet käyttää yli puolta äänimäärästä; tai

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

iii) oikeus johtaa yrityksen liiketoimintaa;

- b) yrityksiä, joilla on, suoraan tai välillisesti, a alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet valmistajaan nähden;
- c) yrityksiä, joissa b alakohdassa 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 kevyiden kuljetusajoneuvojen valmistajan on varmistettava, etteivät sen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylitä 1 päivänä tammikuuta 2014 alkavana kalenterivuonna ja kunkin seuraavana kalenterivuonna päästötavoitetta, joka sille on määriteltävä liitteen I mukaisesti tai, jos valmistajalle on myönnetty 11 artiklan nojalla poikkeus, tämän poikkeuksen mukaisesti.

Jos valmistuneen ajoneuvon päästötietoja ei ole saatavilla, perusajoneuvon valmistajan on käytettävä perusajoneuvon päästötietoja keskimääräisten hiilidioksidipäästöjensä määrittämiseksi.

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

- 70 prosenttia vuonna 2014,
- 75 prosenttia vuonna 2015,
- 80 prosenttia vuonna 2016,
- 100 prosenttia vuodesta 2017 alkaen.

5 artikla

Superbonukset

Laskettaessa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä jokainen uusi kevyt kuljetusajoneuvo, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g CO₂/km, vastaa

- 3,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2014,
- 3,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2015,
- 2,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2016,
- 1,5:tä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuonna 2017,
- yhtä kevyttä kuljetusajoneuvoa vuodesta 2018.

Niin kauan kuin superbonusjärjestelmää sovelletaan, uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g CO₂/km, valmistajakohtainen enimmäismäärä, joka otetaan huomioon ensimmäisessä kohdassa vahvistettujen kertoimien soveltamisessa, saa olla enintään 25 000 kevyttä kuljetusajoneuvoa.

6 artikla

Vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien kevyiden kuljetusajoneuvojen päästötavoitteet

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

7 artikla

Yhteenliittymien muodostaminen

1. Uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen 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, edellyttäen että minkään sopimuksen kokonaiskesto ei ylitä viittä kalenterivuotta, ja sopimus on tehtävä viimeistään 31 päivänä joulukuuta ensimmäisenä kalenterivuonna, jolta päästöt on tarkoitettu 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;
- c) selvitys siitä, että yhteenliittymän johtaja pystyy täyttämään b alakohdan mukaiset velvoitteensa.

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

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

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

- a) keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;
- b) päästötavoite;
- c) rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaismäärä.

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

7. Edellä 4 artiklassa valmistajille säädettyjen veloitteiden täyttämisen kannalta valmistajia, jotka kuuluvat yhteenliittymään, josta komissiolle on toimitettu tietoja, pidetään yhtenä ainoana valmistajana, paitsi jos ilmoitus on tehty 3 kohdan nojalla. Yksittäisiä valmistajia ja yhteenliittymiä koskevat seuranta- ja ilmoitustiedot kirjataan, niistä ilmoitetaan ja ne asetetaan saataville 8 artiklan 4 kohdassa tarkoitettussa keskusrekisterissä.

8 artikla

Keskimääräisten päästöjen seuranta ja ilmoittaminen

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

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

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

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

- a) keskimääräiset hiilidioksidipäästöt edellisenä kalenterivuonna;
- b) päästötavoitteet edellisenä kalenterivuonna;
- c) valmistajan edellisen kalenterivuoden keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja sen kyseisen vuoden päästötavoitteen välinen ero.

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

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

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

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

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

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

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

10. Jäsenvaltioiden on lisäksi kerättävä ja ilmoitettava tiedot tämän artiklan mukaisesti sellaisten direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin M₂- ja N₂-luokkiin kuuluvien ajoneuvojen rekisteröinneistä, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kilogrammaa, sekä sellaisten ajoneuvojen rekisteröinneistä, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

9 artikla

Liikapäästömaksu

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

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

a) vuodesta 2014 vuoteen 2018:

i) jos päästöylitys on yli 3 g CO₂/km:

$((\text{päästöylitys} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ euroa} + 45 \text{ euroa}) \times$
uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä;

ii) jos päästöylitys on yli 2 g CO₂/km muttei yli 3:a g CO₂/km:

$((\text{päästöylitys} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ euroa} + 20 \text{ euroa}) \times$
uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä;

iii) jos päästöylitys on yli 1 g CO₂/km muttei yli 2:ta g CO₂/km:

$((\text{päästöylitys} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ euroa} + 5 \text{ euroa}) \times$
uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä;

iv) jos päästöylitys on enintään 1 g CO₂/km:

$(\text{päästöylitys} \times 5 \text{ euroa}) \times$ uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä;

b) vuodesta 2019 alkaen:

$(\text{päästöylitys} \times 95 \text{ euroa}) \times$ uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä.

Tässä artiklassa tarkoitetaan:

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

— 'uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärällä' tietyn valmistajan valmistamien ja kyseisenä kautena 4 artiklassa säädettyjen vaiheittaisten käyttöönottokriteerien mukaisesti rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärää.

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

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

10 artikla

Valmistajien suoritusastan julkaiseminen

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

a) valmistajan edellisen kalenterivuoden päästötavoite;

b) valmistajan edellisen kalenterivuoden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;

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

d) kaikkien unionissa edellisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;

e) kaikkien unionissa edellisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräinen massa.

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

11 artikla

Tietyille valmistajille myönnettävät poikkeukset

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

a) ei kuulu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään; tai

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

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

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

a) valmistajan nimi ja yhteyshenkilö;

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

c) yksityiskohtaiset tiedot valmistajan valmistamista kevyistä kuljetusajoneuvoista, niiden massa ja hiilidioksidipäästöt mukaan lukien; ja

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

3. Jos komissio katsoo, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus ja että valmistajan esittämä päästötavoite vastaa sen mahdollisuuksia vähentää päästöjä, mukaan lukien taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, komissio myöntää valmistajalle poikkeuksen ottaen huomioon valmistetun kevyen kuljetusajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet. Poikkeus on voimassa sen myöntämispäivää seuraavan vuoden 1 päivästä tammikuuta.

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

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

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

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

8. Poikkeushakemukset, mukaan lukien niitä tukevat tiedot, 4 kohdan mukaiset ilmoitukset, 5 kohdan mukaiset kumoamiset, 6 kohdan mukaisesti määrätty liikapäästömaksut ja 7 kohdan nojalla hyväksytyt säädökset on annettava yleisön saataville, jollei Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi 30 päivänä toukokuuta 2001 annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EY) N:o 1049/2001⁽¹⁾ muuta johdu.

12 artikla

Ekoinnovointi

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

2. Komissio hyväksyy yksityiskohtaiset säännökset tällaisten innovatiivisten teknologioiden hyväksymistä koskevasta menettelystä viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2012. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tämän asetuksen 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Nämä yksityiskohtaiset säännökset vastaavat asetuksen (EY) N:o

443/2009 12 artiklan 2 kohdan mukaisia säännöksiä, ja ne pohjautuvat seuraaviin innovatiivisia teknologioita koskeviin perusteisiin:

- a) laitetoimittajan tai valmistajan on oltava vastuussa siitä, että innovatiivisten teknologioiden käytöllä voidaan vähentää hiilidioksidipäästöjä;
- b) innovatiivisilla teknologioilla on oltava todennettava osuus hiilidioksidin vähentämiseen;
- c) innovatiiviset teknologiat eivät saa kuulua hiilidioksidimittauksen standarditestisyklin piiriin eivätkä sellaisten pakollisten säännösten soveltamisalaan, jotka johtuvat asetuksen (EY) N:o 443/2009 1 artiklassa tarkoitetuista täydentävistä lisätoimenpiteistä, joilla saavutetaan vähennys 10 g CO₂/km, eivätkä ne saa olla pakollisia muiden unionin oikeuden säännösten nojalla.

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

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

13 artikla

Uudelleentarkastelu ja kertomus

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

— keinot, joiden avulla voidaan vuoteen 2020 mennessä saavuttaa pitkän aikavälin tavoitteena oleva taso 147 g CO₂/km kustannustehokkaalla tavalla, edellyttäen että tämän tavoitteen toteutettavuus varmistetaan päivitetyn vaikutustenarvioinnin tulosten perusteella, ja

— tämän tavoitteen täytäntöönpanoon liittyvät näkökohdat, mukaan lukien liikapäästömaksu.

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

⁽¹⁾ EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43.

2. Komissio tekee tarvittaessa vuoteen 2014 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen siitä, että tämän asetuksen soveltamisalaan sisällytetään direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin N₂- ja M₂-luokkiin kuuluvat ajoneuvot, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kilogrammaa, sekä sellaiset ajoneuvot, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti, jotta voidaan saavuttaa vuodesta 2020 alkaen sovellettava pitkän aikavälin tavoite.

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

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

5. Komissio muuttaa 31 päivään lokakuuta 2016 mennessä ja sen jälkeen joka kolmas vuosi liitettä I delegoiduilla säädöksillä 15 artiklan mukaisesti ja 16 ja 17 artiklassa säädettyjä ehtoja noudattaen kyseisessä liitteessä tarkoitettujen M₀ mukauttamiseksi uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen kolmen edeltävän kalenterivuoden keskimääräiseen massaan.

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

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

Hiilidioksidipäästöjen tarkistettujen mittaamenetelmien soveltamispäivästä alkaen innovatiivisia teknologioita ei enää hyväksytä 12 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen.

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

Komissio mukauttaa liitteessä I vahvistettuja kaavoja delegoiduilla säädöksillä 15 artiklan mukaisesti ja 16 ja 17 artiklassa säädettyjä ehtoja noudattaen, jotta voidaan ottaa huomioon mahdolliset hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa käytettävään sääntömääräiseen testausmenettelyyn tehdyt muutokset.

14 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa järjestelmästä yhteisön kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja Kioton pöytäkirjan täytäntöpanemiseksi 11 päivänä helmikuuta 2004 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 280/2004/EY⁽¹⁾ 9 artiklalla perustettu ilmastonmuutoskomitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

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

15 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

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

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

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

16 artikla

Säädösvallan siirron peruuttaminen

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

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

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

⁽¹⁾ EUVL L 49, 19.2.2004, s. 1.

17 artikla

Delegoitujen säädösten vastustaminen

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

Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta määräaika pidentetään kahdella kuukaudella.

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

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

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

18 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 11 päivänä toukokuuta 2011.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

J. BUZEK

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

GYŐRI E.

LIITE I

HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖTAVOITTEET

1. Ohjeelliset hiilidioksidipäästöt mitattuina grammoina kilometriä kohti määritellään kullekin kevyelle kuljetusajoneuville seuraavaa kaavaa käyttäen:
 - a) vuodesta 2014 vuoteen 2017:
Ohjeelliset hiilidioksidipäästöt = $175 + a \times (M - M_0)$,
jossa:
M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)
 $M_0 = 1\,706,0$
a = 0,093.
 - b) vuodesta 2018:
Ohjeelliset hiilidioksidipäästöt = $175 + a \times (M - M_0)$,
jossa:
M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)
 $M_0 = 13$ artiklan 5 kohdan mukaisesti hyväksytty arvo
a = 0,093.
 2. Valmistajan kalenterivuosisikohtainen päästötavoite lasketaan sen valmistamien kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen ohjeellisten hiilidioksidipäästöjen keskiarvona.
-

LIITE II

PÄÄSTÖJEN SEURANTA JA ILMOITTAMINEN

A. Tietojen kerääminen kevyistä kuljetusajoneuvoista ja hiilidioksidiseurantatietojen määrittelyminen

1. Jäsenvaltioiden on 1 päivänä tammikuuta 2012 alkavalta vuodelta ja kultakin seuraavalta vuodelta kerättävä alueellaan rekisteröidyistä uusista kevyistä kuljetusajoneuvoista seuraavat tiedot:

- a) valmistaja;
- b) tyyppi, variantti ja versio;
- c) hiilidioksidipäästöt (g/km);
- d) massa (kg);
- e) akseliväli (mm);
- f) ohjaavan akselin ja muun akselin raideväli (mm);
- g) direktiivin 2007/46/EY liitteen III mukainen suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa (kg).

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettut tiedot on otettava asianomaisen kevyen kuljetusajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistuksesta. Jos vaatimustenmukaisuustodistuksessa ilmoitetaan sekä kevyen kuljetusajoneuvon vähimmäis- että enimmäismassa, jäsenvaltioiden on tätä asetusta sovellettaessa käytettävä yksinomaan enimmäismassaa. Kun on kyse kahta polttoainetta (benssiini/kaasu) käyttävistä ajoneuvoista, joiden vaatimuksenmukaisuustodistuksessa on mainittu hiilidioksidipäästöluvut molempien polttoainetyyppien osalta, jäsenvaltioiden on käytettävä yksinomaan kaasun osalta mitattua arvoa.

3. Kunkin jäsenvaltion on 1 päivänä tammikuuta 2012 alkavalta kalenterivuodelta ja kultakin seuraavalta kalenterivuodelta määritettävä tämän liitteen B osassa esitettyjen menetelmien mukaisesti kunkin valmistajan osalta:

- a) alueellaan rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen kokonaismäärä;
- b) keskimääräiset hiilidioksidipäästöt tämän liitteen B osan 2 kohdan mukaisina;
- c) keskimääräinen massa tämän liitteen B osan 3 kohdan mukaisena;
- d) kunkin uuden kevyen kuljetusajoneuvon kunkin variantin kunkin version osalta:
 - i) alueellaan rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen kokonaismäärä tämän liitteen B osan 4 kohdan mukaisena;
 - ii) hiilidioksidipäästöt;
 - iii) massa;
 - iv) ajoneuvon jalanjälki tämän liitteen B osan 5 kohdan mukaisena;
 - v) hyötykuorma.

B. Uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidiseurantatietojen määrittelymenetelmät

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

1. Rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä (N)

Jäsenvaltioiden on määriteltävä alueellaan asianomaisena seurantavuonna rekisteröityjen uusien kevyiden ajoneuvojen lukumäärä (N).

2. Uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt (S_{ave})

Kaikkien jäsenvaltion alueella seurantavuonna ensirekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt (S_{ave}) lasketaan jakamalla yksittäisten uusien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen (S) summa uusien henkilöautojen lukumäärällä, N .

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

3. Uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräinen massa

Kaikkien jäsenvaltion alueella seurantavuonna rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräinen massa (M_{ave}) lasketaan jakamalla yksittäisten uusien ajoneuvojen massojen, M , summa uusien henkilöautojen lukumäärällä, N .

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

4. Uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen jakautuminen versioittain

Kunkin uuden kevyen kuljetusajoneuvotyypin kunkin variantin kunkin version osalta on kerättävä tiedot ensirekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärästä, ajoneuvojen massasta, hiilidioksidipäästöistä, akselivälistä, raideväleistä ja suurimmasta teknisesti sallitusta kuormitetusta massasta.

5. Jalanjälki

Ajoneuvon jalanjälki lasketaan kertomalla ajoneuvon akseliväli sen keskimääräisellä raidevälillä.

6. Hyötykuorma

Ajoneuvon hyötykuorma määritellään erona direktiivin 2007/46/EY liitteen II mukaisen suurimman teknisesti sallitun kuormitetun massan ja ajoneuvon massan välillä.

7. Valmistuneet ajoneuvot

Monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvien ajoneuvojen tapauksessa valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt kohdennetaan perusajoneuvon valmistajalle.

Komissio esittää erityistä seurantamenettelyä ja tarkastelee uudelleen sekä tarvittaessa muuttaa asiaan liittyviä tyyppihyväksyntäsäädöksiä 31 päivään joulukuuta 2011 mennessä, jotta valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästö-, polttoainetehokkuus- ja massa-arvojen asianmukaisuus voidaan varmistaa, aiheuttamatta kuitenkaan liiallista rasitetta perusajoneuvon valmistajalle.

Tällaista menettelyä määriteltessään komissio selvittää tarvittaessa, kuinka massa- ja hiilidioksidiarvoja seurataan, käyttäen eri inertiaipainoluokkia vastaavista hiilidioksidiarvoista muodostuvaa taulukkoa tai ainoastaan yhtä hiilidioksidiarvoa, joka lasketaan perusajoneuvon massasta sekä N_1 -luokittain eritellyistä oletuslisämassoista. Jälkimmäisessä tapauksessa tätä massaa käytetään myös tämän liitteen C osassa.

Komissio varmistaa myös, että perusajoneuvon valmistajalla on oikea-aikaisesti käytössään valmistuneen ajoneuvon massa- ja hiilidioksidipäästötiedot.

C. Toimitettavien tietojen muoto

Jäsenvaltioiden on toimitettava tämän liitteen A osan 3 kohdassa tarkoitettut tiedot kustakin valmistajasta ja kultakin vuodelta seuraavassa muodossa:

Jakso 1 – Yhdistetyt seurantatiedot

Jäsenvaltio (1):	
Vuosi:	
Tietojen lähde:	

Valmistaja	Rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä	Päästöarvoltaan tunnettujen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä	Massa-arvoltaan tunnettujen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä	Akseliväliltään tunnettujen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä	Raideväliltään (ohjausakseli) tunnettujen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä	Raideväliltään (muu akseli) tunnettujen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä
(Valmistaja 1)
(Valmistaja 2)
...
Kaikki valmistajat yhteensä

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

Jakso 2 – Yksityiskohtaiset seurantatiedot

Valmistajan nimi EU:n vakionimike	Valmistajan nimi Kansallinen vakionimike	Valmistajan nimi Nimike kansallisessa rekisterissä	Tyyppi	Variantti	Versio	Merkki	Kaupallinen nimi	Hyväksytyt ajoneuvotyyppin luokka	Rekisteröidyn ajoneuvon luokka	Uusien rekisteröintien kokonaisuus- määrä	Hilidioksidipäästöt (g/km)	Massa (kg)	Suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa (kg)	Akseliväli (mm)	Ohjaavan akselin raideväli (mm)	Muun akselin raideväli (mm)	Polttoainetyyppi	Polttoaineen käyttötapa	Kapasiteetti (cm ³)	Sähköenergian kulutus (Wh/km)	Innovatiivinen teknologia tai innovatiivisten teknologioiden ryhmä, koodi	Innovatiivisten teknologioiden avulla saavutettu päästövähenys
Valm 1	Valm 1	Valm 1	Tyyppi 1	Variantti 1	Versio 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 1	Valm 1	Valm 1	Tyyppi 1	Variantti 1	Versio 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 1	Valm 1	Valm 1	Tyyppi 1	Variantti 2	Versio 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 1	Valm 1	Valm 1	Tyyppi 1	Variantti 2	Versio 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 1	Valm 1	Valm 1	Tyyppi 2	Variantti 1	Versio 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 1	Valm 1	Valm 1	Tyyppi 2	Variantti 1	Versio 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Valmistajan nimi EU:n vakionimike	Valmistajan nimi kansallinen vakionimike	Valmistajan nimi Nimike kansallisessa rekisterissä	Tyyppi	Variantti	Versio	Merkki	Kaupallinen nimi	Hyväksytyyn ajoneuvotyyppiin luokka	Rekisteröidyn ajoneuvon luokka	Uusien rekisteröintien kokonais- määrä	Hiihtioksidipäästöt (g/km)	Massa (kg)	Suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa (kg)	Akseliväli (mm)	Ohjaavan akselin raideväli (mm)	Muun akselin raideväli (mm)	Polttoainetyyppi	Polttoaineen käyttötapa	Kapasiteetti (cm ³)	Sähköenergian kulutus (Wh/km)	Innovatiivinen teknologia tai innovatiivisten teknologioiden ryhmä, koodi	Innovatiivisten teknologioiden avulla saavutettu päästövähenemys
Valm 1	Valm 1	Valm 1	Tyyppi 2	Variantti 2	Versio 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 1	Valm 1	Valm 1	Tyyppi 2	Variantti 2	Versio 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 1	Valm 1	Valm 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 2	Valm 2	Valm 2	Tyyppi 1	Variantti 1	Versio 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 2	Valm 2	Valm 2	Tyyppi 1	Variantti 1	Versio 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 2	Valm 2	Valm 2	Tyyppi 1	Variantti 2	Versio 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Valmistajan nimi EU:n vakionimike	Valmistajan nimi Kansallinen vakionimike	Valmistajan nimi Nimike kansallisessa rekisterissä	Tyyppi	Variantti	Versio	Merkki	Kaupallinen nimi	Hyväksytyyn ajoneuvotyyppiin luokka	Rekisteröidyn ajoneuvon luokka	Uusien rekisteröintien kokonais- määrä	Hiihtoksidipäästöt (g/km)	Massa (kg)	Suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa (kg)	Akseliväli (mm)	Ohjaavan akselin raideväli (mm)	Muun akselin raideväli (mm)	Polttoainetyyppi	Polttoaineen käyttötapa	Kapasiteetti (cm ³)	Sähköenergian kulutus (Wh/km)	Innovatiivinen teknologia tai innovatiivisten teknologioiden ryhmä, koodi	Innovatiivisten teknologioiden avulla saavutettu päästövähennys
Valm 2	Valm 2	Valm 2	Tyyppi 1	Variantti 2	Versio 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 2	Valm 2	Valm 2	Tyyppi 2	Variantti 1	Versio 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 2	Valm 2	Valm 2	Tyyppi 2	Variantti 1	Versio 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 2	Valm 2	Valm 2	Tyyppi 2	Variantti 2	Versio 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 2	Valm 2	Valm 2	Tyyppi 2	Variantti 2	Versio 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Valm 2	Valm 2	Valm 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...