



Bryssel, 1. lokakuuta 2018  
(OR. en)

12627/18

---

Toimielinten välinen asia:  
2017/0293(COD)

---

CLIMA 169  
ENV 628  
TRANS 416  
MI 673  
CODEC 1563

## ILMOITUS

---

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Neuvosto

---

Ed. asiak. nro: 12303/18

Kom:n asiak. nro: 14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2

---

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

– Yleisnäkemys

---

## I JOHDANTO

1. Komissio esitti 8. marraskuuta 2017 ehdotuksen asetukseksi uusien hiilidioksidipäästönormien asettamisesta henkilöautoille ja pakettiautoille. Ehdotuksen tarkoituksena on muun muassa auttaa saavuttamaan sekä Eurooppa-neuvoston määrittämä 30 prosentin vähennystavoite päästökauppajärjestelmän ulkopuolisilla aloilla taakanjakoasetuksen mukaisesti kansallisiksi tavoitteiksi muutettuina vuoteen 2030 mennessä että Pariisin sopimuksen tavoitteet.

2. Tätä varten komissio ehdottaa EU:n laajuisia hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteita uusille henkilöautoille ja pakettiautoille vuodesta 2025 vuoteen 2029 ja vuodesta 2030 alkavalle kaudelle verrattuna aiemmassa lainsäädännössä vuodelle 2021 asetettuihin tavoitteisiin (15 prosenttia vuodesta 2025 vuoteen 2029 sekä henkilöautoille että pakettiautoille ja 30 prosenttia vuodesta 2030 alkaen sekä henkilöautoille että pakettiautoille).  
  
Ehdotuksessa säilytetään ajoneuvokannan ajoneuvojen massa parametrinä kunkin valmistajan tavoitteiden laskemisessa.
3. Jotta edistettäisiin vähitellen päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen (ZLEV) käyttöönottoa, komission ehdotukseen sisältyy vuodesta 2025 alkaen järjestelmä, jolla valmistajia kannustetaan saattamaan markkinoille enemmän tällaisia ajoneuvoja. Jos valmistajan päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus ylittää tietyt tavoitearvot, valmistajalle myönnetään löyhemmät hiilidioksidipäästötavoitteet. Kauden 2025–2029 tavoitearvoksi ehdotetaan 15 prosenttia ja vuodesta 2030 alkaen 30 prosenttia.
4. Miriam DALLI (S&D, MT) on nimetty Euroopan parlamentissa ehdotuksen esittelijäksi ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan puolesta. Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta antoi mietintönsä 10. syyskuuta 2018. Täysistunnon on määrä äänestää ehdotuksesta 3. lokakuuta 2018.
5. Talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 14. helmikuuta 2018. Alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa.
6. Neuvosto (ympäristö) kävi periaatekeskustelun ehdotuksesta 25. kesäkuuta 2018.
7. Pysyvien edustajien komitea tarkasteli 26. syyskuuta 2018 ehdotusta puheenjohtajavaltion esittämän kompromissiehdotuksen pohjalta<sup>1</sup>. Kaikki valtuuskunnat korostivat, että on tärkeää ja kiireellistä löytää yhteisymmärrys asiasta ja kannattivat puheenjohtajavaltion pyrkimyksiä muodostaa yleisnäkemyksen ympäristöneuvoston istunnossa 9. lokakuuta 2018.

---

<sup>1</sup> Asiak. 12303/18.

8. Puheenjohtajavaltio päätteli keskustelujen perusteella, että tavoitetasoon liittyvät ratkaisemattomat kysymykset tulisi ratkaista poliittisella tasolla, ja päätti säilyttää puheenjohtajavaltion kompromissitekstin ennallaan.

## **II TILANNEKATSAUS**

9. Kaikissa ehdotuksesta käydyissä keskusteluissa eniten erimielisyyttä jäsenvaltioiden kesken ovat herättäneet ehdotuksen tavoitetaso, nimenomaan vuosien 2025 ja 2030 tavoitteet, ja ZLEV-kannustinjärjestelmä. Valtuuskunnilla on ollut hyvin eriäviä näkemyksiä komission ehdotuksesta – sen tavoitteellisuutta on pidetty joko liiallisena tai liian vähäisenä – erityisesti vuoden 2030 tavoitteen osalta.
10. Valtuuskunnat ovat yleisesti todenneet, että liikenteen hiilidioksidipäästöjä on vähennettävä pyrittäessä saavuttamaan ilmastotavoitteet. Keskusteluissa onkin suuressa määrin keskitytty muutostahtiin ja vaikutuksiin muun muassa kilpailukykyyn, työllisyyteen ja kuluttajiin sekä siihen, miten tämä voi vaikuttaa yksittäisiin jäsenvaltioihin eri tavoin.
11. Vaikka useat valtuuskunnat tunnustavat, että tässä asetuksessa ei kyetä ratkaisemaan kysymyksen asiasisältöä, ovat ne kuitenkin todenneet, että niille tärkeä kysymys on todennäköinen EU:n sisäinen liikenteen hiilivuoto, joka ehdotuksesta seuraisi, kun käytettyjen ajoneuvojen tuonti korkean tulotason jäsenvaltioista alhaisen tulotason jäsenvaltioihin lisääntyisi.
12. Edellä esitetty huomioon ottaen ja keskustelujen täsmentämiseksi ja kantojen lähentämiseksi puheenjohtajavaltio esitti kompromissitekstin, jossa vuoden 2030 tavoite on henkilöautojen osalta nostettu 35 prosenttiin, mutta ilmoitti, että tästä arvosta on vielä keskusteltava. Lisäksi vuonna 2024 suoritettavassa uudelleentarkastelussa komission olisi harkittava lisävähennyksiä vuoden 2030 jälkeiselle ajalle Pariisin sopimuksen tavoitteet huomioon ottaen ja mahdollisesti ehdotettava tavoitteita vuodesta 2040 eteenpäin.

Toisaalta ehdotettiin ladattavien hybridiautojen suotuisampaa painotusta ZLEV-kannustinjärjestelmässä niin, että henkilöautojen vuoden 2030 ZLEV-vertailuarvo nostettaisiin 35 prosenttiin, jolloin se vastaisi vuodelle 2030 asetettua korkeampaa tavoitetasoa. Tämän ehdotuksen myötä erityisesti valmistajien olisi helpompi saavuttaa vuoden 2025 tavoitteet.

Lisäksi kompromissitekstissä otettiin huomioon käytettyjä autoja koskeva kysymys ja monia muita käsiteltyjä aiheita, erityisesti NEDC-arvoista WLTP-arvoihin siirtymistä koskevat toimenpiteet, joilla pyritään varmistamaan, että valmistajilta saadaan luotettavat ja edustavat hiilidioksidipäästöarvot.

13. Puheenjohtajavaltion kompromissitekstistä käytyjen keskustelujen jälkeen valtuuskunnat antoivat tunnustusta puheenjohtajavaltion ponnisteluille mutta pitäytyivät kuitenkin tässä vaiheessa pitkälti alkuperäisissä kannoissaan tavoitetason osalta. Suurin osa valtuuskunnista ei voi hyväksyä tekstiä ehdotetussa muodossaan, vaikka jotkut niistä katsovatkin, että teksti on askel oikeaan suuntaan:
- Useat valtuuskunnat ovat jatkuvasti pyytäneet tavoitetason nostamista erityisesti sillä perusteella, että tämä olisi tarpeen taakanjakoasetuksen mukaisten kansallisten tavoitteiden ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Siten varmistettaisiin, että ala pysyy innovatiivisena ja kilpailukykyisenä myös pitkällä aikavälillä. Puheenjohtajavaltion kompromissiteksti ei niiden mielestä ole riittävän tavoitteellinen, vaikka se joiltakin osin nostaakin tavoitetasoa. Tämän ryhmän sisällä on monenlaisia kantoja eri näkökohtiin. Monet haluavat nostaa sekä vuoden 2025 että vuoden 2030 tavoitteita, toiset vain vuoden 2030 tavoitetta. Vuosille 2025 ja 2030 asetettuja tavoitetasoja koskevat kannat vaihtelevat ja jotkut valtuuskunnat eivät ole vielä päättäneet täsmällisistä luvuista. Osa kannattaa henkilö- ja pakettiautojen erittelyä ja komission pakettiautoja koskevan ehdotuksen säilyttämistä. Toiset taas kannattavat samojen tavoitteiden asettamista henkilö- ja pakettiautoille. Useat valtuuskunnat haluavat vahvistaa ZLEV-kannustinjärjestelmää korottamalla ZLEV-vertailuarvoja edelleen ja lisäämällä siihen "maluksen" (ZLEV-vertailuarvojen saavuttamatta jättäminen johtaisi korkeampiin hiilidioksiditavoitteisiin) tai suosimalla päästöttömiä ajoneuvoja järjestelmässä. Osa valtuuskunnista ilmoitti kuitenkin voivansa joustaa kyseisistä vaatimuksista, jos tavoitteet asetetaan riittävän korkealle. Toiset vaikuttavat olevan jotakuinkin tyytyväisiä komission ehdotukseen tai ovat ilmoittaneet, että jos tavoitteet ovat riittävän korkeat, järjestelmää ei ehkä tarvittaisi lainkaan.

- Sitä vastoin muutamit valtuuskunnat ovat koko ajan peräänkuuluttaneet kunnianhimoisia mutta realistisia ja saavutettavissa olevia tavoitteita, joissa otetaan huomioon myös muita näkökohtia kuten työllisyys, kilpailukyky ja kuluttajille koituvat kustannukset. Ne katsovat, että puheenjohtajavaltion teksti menee liian pitkälle joko siksi, että komission ehdottama tavoitetaso on liian korkea tai siksi, että ne eivät voi hyväksyä komission ehdottamaa tasoa enempää. Osa kuitenkin kannattaa ehdotusta ladattavien hybridiajoneuvojen suotuisammasta painotuksesta. Yleisesti ottaen ne ovat vastustaneet maluksen lisäämistä ZLEV-kannustinjärjestelmään.

14. Lisäksi muutamat valtuuskunnat kytkevät kysymyksen massan käytöstä hyötöparametrina tavoitetasoon ja pitävät kiinni sen poistamista puoltavasta kannastaan; jotkut katsovat, että tämä koskee vain henkilöautoja. Toiset ovat komission ehdotuksen kannalla ja vastustavat poistoa sillä perusteella, että kysymys massasta liittyy pikemminkin valmistajien väliseen kilpailuun.

Jotkin valtuuskunnat pitävät voimassa pyyntönsä kapean erikoisalan poikkeuksen voimassaolon jatkamisesta vuoden 2025 jälkeen.

15. Lisäksi esiin on otettu muun muassa seuraavia kysymyksiä.
- Yksi valtuuskunta on esittänyt ehdotuksen, että tarkistuslausekkeeseen sisällytettäisiin ennakoarvio ajoneuvonvalmistajien keskuudessa sovellettavan muodollisen suoritekiintiöön perustuvan päästökaupan markkinamekanismin käyttöönotosta.
  - Jotkut valtuuskunnat toistivat, että on tärkeää varmistaa, että valmistajilta saatavat tiedot hiilidioksidipäästöistä edustavat todellisia päästöjä, ja ilmoittivat halukkuutensa tutkia tapoja lisäparannusten aikaansaamiseksi.

### **III PÄÄTELMÄT**

16. Neuvostoa pyydetään ratkaisemaan tavoitetasoon liittyvät avoinna olevat kysymykset ja hyväksymään yleisnäkemyks tämän ilmoituksen liitteessä olevan tekstin perusteella.

Yleisnäkemyksiä käytetään neuvoston valtuutuksena neuvotella Euroopan parlamentin kanssa tavallisessa lainsäätämisenjärjestysmenettelyssä.

Ehdotus

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**

**päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (uudelleenlaadittu teksti)<sup>2</sup>**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

---

<sup>2</sup> Komission tekstiin tehdyt muutokset on alleviivattu. Poistot on merkitty hakasulkein [...].

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 443/2009<sup>3</sup> ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 510/2011<sup>4</sup> on muutettu tuntuvasti useita kertoja. Koska uusia muutoksia on tarpeen tehdä, mainitut asetukset olisi selkeyden vuoksi uudelleenlaadittava.
- (2) Tätä asetusta olisi sovellettava 1 päivästä tammikuuta 2020, jotta siirtymä tapahtuisi yhdenmukaisesti ja tehokkaasti asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 uudelleenlaadinnan ja kumoamisen jälkeen. On kuitenkin aiheellista säilyttää mainituissa asetuksissa vahvistetut hiilidioksidipäästönormit ja keinot niiden saavuttamiseksi muutoksitta vuoteen 2024 saakka.
- (3) Komission tiedonannossa "Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia"<sup>5</sup> asetetaan seuraava selkeä tavoite: tämän vuosisadan puoleenväliin mennessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen on oltava vähintään 60 prosenttia pienemmät kuin vuonna 1990 ja vakaalla uralla kohti nollassa. Terveyttämme vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä on vähennettävä jyrkästi ilman viivettä. Perinteisten polttomoottoreiden päästöjä on tarpeen vähentää edelleen vuoden 2020 jälkeen. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen on oltava käytössä ja saatava merkittävä markkinaosuus vuoteen 2030 mennessä.

---

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 443/2009, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1).

<sup>4</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 510/2011, annettu 11 päivänä toukokuuta 2011, päästönormien asettamisesta uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi (EUVL L 145, 31.5.2011, s. 1).

<sup>5</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia (COM(2016) 501 final).

- (4) Komission tiedonannoissa Eurooppa liikkeellä<sup>6</sup> ja Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevan eurooppalaisen strategian toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuuttaan ja työntekijöitään<sup>7</sup> korostetaan, että henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit ovat keskeinen innovoinnin ja tehokkuuden edistäjä, parantavat osaltaan autoteollisuuden kilpailukykyä ja avaavat tietä päästöttömille ja vähäpäästöisille ajoneuvoille teknologianeutraalilla tavalla.
- (5) Tässä asetuksessa luodaan selkeä väylä tieliikennealan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja edistetään sitovaa tavoitetta, jonka mukaan EU:n kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään 40 prosenttia verrattuna vuoden 1990 tasoihin, kuten vahvistettiin 23 ja 24 päivänä lokakuuta 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä ja hyväksyttiin Pariisin sopimuksen mukaisena unionin suunniteltuna kansallisesti määriteltävänä panoksena 6 päivänä maaliskuuta 2015 pidetyssä ympäristöneuvoston kokouksessa.
- (6) Lokakuussa 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä vahvistettiin, että kasvihuonekaasupäästöjä vähennettäisiin 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005 sellaisilla aloilla, jotka eivät ole osa Euroopan unionin päästökauppajärjestelmää. Tieliikenteen osuus näiden alojen päästöistä on huomattava, ja päästöt ovat tällä alalla tuntuvasti vuoden 1990 tasojen yläpuolella. Jos tieliikenteen päästöt lisääntyvät entisestään, tämä vesittää niitä vähennyksiä, joita muilla aloilla saadaan aikaan ilmastonmuutoksen torjumiseksi.

---

<sup>6</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: EUROOPPA LIIKKEELLÄ Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla (COM(2017) 283 final).

<sup>7</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: "Vähäpäästöisen liikkuvuuden toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuutta ja työntekijöitä" (COM(2017) 675 final).

- (6a) Pariisin sopimuksessa asetetaan muun muassa pitkän aikavälin tavoite, joka vastaa tavoitetta rajoittaa maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahteen celsiusasteeseen esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon verrattuna sekä jatkaa toimia nousun pysyttämiseksi alle 1,5 celsiusasteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon verrattuna. Jotta tämä tavoite saavutettaisiin, myös henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä on edelleen vähennettävä vuoden 2030 jälkeen.
- (7) Lokakuussa 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä korostettiin, että on tärkeää vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja riskejä, jotka liittyvät liikennealan riippuvuuteen fossiilisista polttoaineista, soveltamalla kokonaisvaltaista ja teknologianeutraalia toimintatapaa, jolla edistetään liikenteen päästöjen vähentämistä ja energiatehokkuutta, sähköistä liikennettä sekä uusiutuvien energialähteiden käyttöä liikenteessä myös vuoden 2020 jälkeen.
- (8) Kysyntää hillitsevä energiatehokkuus on yksi [...] viidestä toisiaan vahvistavasta ja toisiinsa läheisesti liittyvästä ulottuvuudesta, jotka esitetään komission energiaunionistrategiasta antamassa tiedonannossa<sup>8</sup>, jotta kaikille kuluttajille unionissa voitaisiin tarjota varma, kestävä, kilpailukykyinen ja kohtuuhintainen energiansaanti. Tiedonannossa [...] todetaan, että vaikka kaikilla talouden aloilla on toteutettava toimia energiankulutuksen tehostamiseksi, liikennealalla on valtavaa energiatehokkuuspotentiaalia, joka on myös saavutettavissa keskittymällä jatkossakin henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseen vuoden 2030 perspektiivistä.

---

<sup>8</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle, alueiden komitealle ja Euroopan investointipankille: Joustavaa energiaunionia ja tulevaisuuteen suuntautuvaa ilmastonmuutospolitiikkaa koskeva puitestrategia, COM(2015) 80 final.

- (9) Vuonna 2015 tehdyssä asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 arvioinnissa tultiin siihen tulokseen, että kyseiset asetukset ovat olleet merkitykselliset ja laajasti ottaen johdonmukaiset ja että ne ovat saaneet aikaan huomattavia energiasäästöjä ja olleet samaan aikaan alun perin ennakoitua kustannustehokkaampia. Ne ovat myös luoneet unionille tuntuvaa lisäarvoa, jota ei olisi voitu saavuttaa samassa määrin kansallisilla toimenpiteillä.
- (10) Sen vuoksi on aiheellista jatkaa kyseisten asetusten tavoitteisiin pyrkimistä vahvistamalla uudet EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavat hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet henkilöautoille ja kevyille kuljetusajoneuvoille vuoteen 2030 saakka. Vähennystasoja määriteltäessä on otettu huomioon näiden tasojen tehokkuus pyrittäessä kustannustehokkaasti vähentämään taakanjakoasetuksen [.../...] soveltamisalaan kuuluvien alojen päästöjä vuoteen 2030 mennessä. Samoin on otettu huomioon yhteiskunnalle, valmistajille ja ajoneuvojen käyttäjille aiheutuvat kustannukset ja säästöt, näiden tasojen suorat ja epäsuorat vaikutukset työllisyyteen, kilpailukykyyn ja innovaatioon sekä sivuhyödyt, joita saadaan vähentyneinä ilmansaasteina ja energiaturvallisuutena. [Ottaen huomioon, että koska henkilöautojen markkinaosuus ja siten myös niiden hiilidioksidipäästöjen kokonaisuus on huomattavasti suurempi kuin kevyiden kuljetusajoneuvojen, henkilöautoihin ja kevyisiin kuljetusajoneuvoihin katsotaan aiheelliseksi soveltaa erilaista lähestymistapaa.]

- (11) Osana Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007<sup>9</sup> täytäntöönpanoa vuonna 2017 tuli voimaan uusi testimenetelmä, jolla mitataan kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja polttoainenkulutusta, eli komission asetuksessa (EU) 2017/1151<sup>10</sup> vahvistettu yhdenmukaistettu kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälinen testimenetelmä (WLTP). Tällä [...] testimenetelmällä mitattavat hiilidioksidipäästö- ja polttoainenkulutuservot vastaavat paremmin todellisia ajo-olosuhteita. Sen vuoksi on aiheellista, että uudet hiilidioksidipäästötavoitteet perustuvat kyseisellä testimenetelmällä mitattuihin hiilidioksidipäästöihin. Kun kuitenkin otetaan huomioon, että WLTP:llä mitatut hiilidioksidipäästöt ovat tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi saatavilla vuodesta 2021 alkaen, on aiheellista määrittellä uudet päästönormit vähennystasoina, jotka vahvistetaan suhteessa vuonna 2021 sovellettavien päästötavoitteiden [...] keskiarvoon, joka lasketaan WLTP-päästötestiä varten mitattujen hiilidioksidipäästöjen perusteella. Jotta vuonna 2025 ja 2030 sovellettavien vähennystasojen määrittämisen lähtökohtana käytettävien arvojen luotettavuus ja edustavuus voidaan varmistaa, kyseisten mittausten edellytykset on selvennettävä osana täytäntöönpanoasetusten (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153 täytäntöönpanoa<sup>11</sup>.
- (12) Hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevat vaatimukset on tärkeää asettaa niin, että ajoneuvojen valmistajille taataan edelleen ennustettavuus ja suunnitteluvarmuus kaikkialla unionissa koko niiden uusien autojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman ajoneuvokannan osalta.

---

<sup>9</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1).

<sup>10</sup> Komission asetus (EU) 2017/1151, annettu 1 päivänä kesäkuuta 2017, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 1).

<sup>11</sup> Päivitetään täytäntöönpanoasetusten hyväksymisen jälkeen.

- (13) Uusien henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman unionin koko ajoneuvokannan vähennystasot olisi sen vuoksi vahvistettava vuodeksi 2025 ja vuodeksi 2030, kun otetaan huomioon aika, joka kuluu ajoneuvokannan uusiutumiseen, ja se, että tieliikennealan on osaltaan edistettävä vuoden 2030 ilmasto- ja energiatarvoitteiden saavuttamista. Tämä asteittainen lähestymistapa antaa myös autoteollisuudelle selkeän ja varhaisen signaalin olla viivyttämättä energiatehokkaiden teknologioiden sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuontia markkinoille.
- (13a) Tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksidipäästönormeja sovelletaan uusiin henkilöautoihin ja kevyisiin kuljetusajoneuvoihin. Nykyiseen kevyiden hyötyajoneuvojen kantaan, käytetyt ajoneuvot mukaan luettuna, voidaan myös kohdentaa päästöjen vähentämiseen tähtääviä lisätoimenpiteitä muun muassa kansallisella ja EU:n tasolla.
- (14) Vaikka unioni on maailman suurimpia moottoriajoneuvojen valmistajia ja osoittaa teknologista johtajuutta tällä alalla, kilpailu kovenee ja maailmanlaajuinen autoteollisuusala muuttuu nopeasti, kun innovoidaan sähköisiin voimalaitteisiin sekä vuorovaikutteiseen, verkotettuun ja automatisoituun liikkuvuuteen. Jotta unioni voi säilyttää maailmanlaajuisen kilpailukykynsä ja markkinoillepääsyn, se tarvitsee sääntelykehiksen, mukaan lukien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen alalla erityisen kannustimen, jolla edistetään laajojen kotimarkkinoiden luomista ja tuetaan teknologista kehitystä ja innovointia.
- (15) Käyttöön olisi otettava erityinen kannustinmekanismi, jolla helpotetaan sujuvaa siirtymistä kohti päästöttömiä liikkuvuutta. Tämä hyvitysmekanismi olisi suunniteltava niin, että sillä edistetään päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille.
- (16) Vahvistamalla vertailuarvoja päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuudelle EU:n ajoneuvokannasta sekä ottamalla käyttöön hyvin suunniteltu mekanismi, jolla mukautetaan valmistajakohtaista hiilidioksiditarvoitetta sen mukaan, mikä on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan omassa ajoneuvokannassa, tarjotaan voimakas ja uskottava signaali tällaisten uusien ajoneuvojen kehittämiseksi ja käyttöönotolle, kun samaan aikaan mahdollistetaan perinteisten polttomoottoreiden tehostaminen.

- (17) Kun määritetään päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hyvityksiä, on aiheellista ottaa huomioon hiilidioksidipäästöjen erot eri ajoneuvojen välillä. Henkilöautojen osalta olisi hyvityksiä määritettäessä tunnustettava asianmukaisesti vähäpäästöisten ajoneuvojen, erityisesti ladattavien hybridiajoneuvojen, merkitys siirtymisessä päästöttömiin ajoneuvoihin. Mukautumismekanismeilla on määrä varmistaa, että vertailuarvotasoa paremmin suoriutuva valmistaja saa suuremman hiilidioksiditavoitteen. Jotta varmistettaisiin tasapainoinen lähestymistapa, olisi vahvistettava raja-arvot sille, miten paljon mukautuksia voidaan kyseisessä mekaniismissa tehdä. Näin luodaan kannustimia, joilla edistetään lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ajoissa tapahtuvaa käyttöönottoa sekä tuodaan kuluttajille, kilpailukyvyille ja ympäristölle huomattavia etuja.
- (18) Säätelykehyksellä, jolla pyritään saavuttamaan uusien autojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen muodostaman ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen tavoite, olisi varmistettava, että päästöjen vähentämistavoitteet ovat kilpailuneutraaleja sekä sosiaalisesti oikeudenmukaisia ja kestäviä sekä sellaisia, että niissä otetaan huomioon eurooppalaisten ajoneuvojen valmistajien moninaisuus ja vältetään perusteettomasti vääristämästä niiden välistä kilpailua.
- (19) Jotta henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen markkinoiden monimuotoisuus ja kyky vastata erilaisiin kuluttajien tarpeisiin säilyisi, hiilidioksiditavoitteet olisi määriteltävä lineaarisessa suhteessa ajoneuvojen tarjoamaan hyötyyn.
- Massan säilyttämistä hyötyparametrina pidetään johdonmukaisena nykyisen järjestelmän kanssa. Jotta voitaisiin ottaa paremmin huomioon maanteillä liikkuvien ajoneuvojen massa, parametri olisi vuodesta 2025 alkaen muutettava ajokuntoisen ajoneuvon massasta ajoneuvon testimassaan, kuten täsmennetään asetuksen [...] (EY) N:o 715/2007 perusteella hyväksytyssä WLTP-testimenetelmässä.
- (20) Olisi vältettävä sitä, että EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavia tavoitteita muutetaan ajoneuvokannan keskimääräisen massan muuttuessa. Keskimääräisen massan muutokset olisi sen vuoksi otettava viipymättä huomioon päästötavoitteiden laskelmissa ja tässä tarkoituksessa käytetyn keskimääräisen massa-arvon mukautukset olisi sen vuoksi tehtävä joka toinen vuosi vuodesta 2025 alkaen.

- (21) Jotta voidaan jakaa päästövähennystoimet kilpailuneutraalilla ja oikeudenmukaisella tavalla, joka heijastaa henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen markkinoiden monimuotoisuutta, ja jotta voidaan ennakoida vuonna 2021 tapahtuvaa siirtymistä WLTP:llä mitattuihin päästötavoitteisiin, on aiheellista määrittää raja-arvokäyrän kaltevuus käyttäen perustana kyseisenä vuonna ensimmäisen kerran rekisteröitävien ajoneuvojen päästöjä ja ottaa huomioon EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavien tavoitteiden muutos vuosien 2021, 2025 ja 2030 välillä sen varmistamiseksi, että vähentämistoimet jakautuvat tasapuolisesti kaikkien valmistajien kesken. Kun kyseessä ovat kevyet kuljetusajoneuvot, ajoneuvojen valmistajiin sovellettavaa lähestymistapaa olisi sovellettava myös kevyempien, autosta johdettujen pakettiautojen valmistajiin, kun taas raskaampiin segmentteihin kuuluvien ajoneuvojen valmistajien osalta olisi vahvistettava jyrkempi kiinteä kaltevuus koko tavoitejakson ajaksi.
- (22) [...] Tällä asetuksella pyritään saavuttamaan siinä asetetut tavoitteet muun muassa luomalla autoteollisuudelle kannustimia investoida uusiin teknologioihin. Asetuksella edistetään aktiivisesti ekoinnovointia, ja siinä säädetään mekanismista, jonka avulla on tarkoitus ottaa huomioon tuleva tekninen kehitys.
- Kokemus on osoittanut, että ekoinnovaatioilla on menestyksekkäästi edistetty asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kustannustehokkuutta ja todellisten ajonaikaisten hiilidioksidipäästöjen alentamista. Tämä menettely olisi sen vuoksi säilytettävä ja sen soveltamisalaa olisi laajennettava niin, että kannustetaan ilmastointijärjestelmien tehokkuusparannuksiin.
- (23) Sen vuoksi olisi varmistettava tasapaino niiden kannustimien välillä, joita annetaan ekoinnovaatioihin ja sellaisiin teknologioihin, joiden päästövähennystehokkuus osoitetaan virallisella testimenetelmällä. Sen vuoksi on aiheellista säilyttää ekoinnovaatiosäästöissä enimmäisvaikutus, jonka valmistaja voi ottaa huomioon tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi. Komissiolla olisi oltava mahdollisuus tarkistaa enimmäisvaikutuksen tasoa, jotta erityisesti voidaan ottaa huomioon virallisen testimenetelmän muutokset. On aiheellista myös selvittää, miten säästöt olisi laskettava tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi.

- (24) Direktiivissä 2007/46/EY luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen hyväksyntää koskevat hallinnolliset säännökset ja yleiset tekniset vaatimukset. Tämän asetuksen noudattamisesta olisi oltava vastuussa sama taho, joka vastaa koko tyyppihyväksyntämenettelystä direktiivin 2007/46/EY mukaisesti ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta.
- (25) Erityiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin 2007/46/EY liitteessä II, sovelletaan tyyppihyväksynnän osalta erityisiä vaatimuksia, ja ne olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.
- (26) Ei ole tarkoituksenmukaista käyttää samaa menetelmää päästövähennystavoitteiden määrittämiseksi suurten valmistajien ja sellaisten pienimuotoista tuotantoa harjoittavien valmistajien osalta, joita pidetään tässä asetuksessa määritettyjen arviointiperusteiden nojalla riippumattomina. Tällaisilla pienimuotoista tuotantoa harjoittavilla valmistajilla olisi oltava mahdollisuus hakea sellaisten vaihtoehtoisten päästövähennystavoitteiden soveltamista, jotka liittyvät tietyn valmistajan ajoneuvoja koskeviin teknisiin mahdollisuuksiin vähentää hiilidioksidipäästöjään ja jotka vastaavat kyseisten markkinasegmenttien ominaispiirteitä.
- (27) Kun otetaan huomioon ajoneuvon tarjoaman hyödyn mukaan määriteltyjen päästötavoitteiden noudattamisesta pienille valmistajille aiheutuva kohtuuton vaikutus, poikkeusmenettelyyn liittyvä suuri hallinnollinen taakka ja näiden valmistajien myymien autojen hiilidioksidipäästöjen vähennyksistä saatava marginaalinen hyöty, alle 1 000 unionissa vuosittain rekisteröityä uutta henkilöautoa ja uutta kevyttä kuljetusajoneuvoa tuottavat valmistajat olisi suljettava päästötavoitteen ja liikapäästömaksun soveltamisen ulkopuolelle.

Jos vapautuksen saanut valmistaja kuitenkin hakee poikkeusta ja poikkeus myönnetään, on aiheellista edellyttää valmistajan noudattavan kyseistä poikkeustavoitetta.

- (28) Menettelyllä, jolla myönnetään kapealla erikoisalalla toimiville valmistajille poikkeuksia ajoneuvokannan tavoitteesta, joka on 95 g CO<sub>2</sub>/km, varmistetaan, että kyseisten valmistajien vähennyspyrkimykset ovat yhdenmukaisia suurten valmistajien kanssa kyseisen tavoitteen osalta. Kokemus on kuitenkin osoittanut, että kapealla erikoisalalla toimivilla valmistajilla on sama potentiaali kuin suurilla valmistajilla päästä hiilidioksiditavoitteisiin, ja vuodesta 2025 alkaen vahvistettujen tavoitteiden osalta ei pidetä tarkoituksenmukaisena erotella näitä kahta valmistajien luokkaa toisistaan.
- (29) Määritettäessä kaikkien niiden uusien autojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä, jotka rekisteröidään unionissa ja joista valmistajat ovat vastuussa, olisi otettava huomioon kaikki autot ja kevyet kuljetusajoneuvot riippumatta niiden massasta tai muista ominaispiirteistä. Vaikka henkilöautot ja kevyet kuljetusajoneuvot, joiden vertailumassa ylittää 2 610 kg ja joihin ei ole ulotettu tyyppihyväksyntää asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti, eivät kuulu kyseisen asetuksen [...] soveltamisalaan, näiden ajoneuvojen päästöt olisi mitattava samojen mittausmenettelyjen mukaisesti kuin ne, jotka asetuksen (EY) N:o 715/2007 nojalla on säädetty kevyitä hyötyajoneuvoja varten; erityisesti olisi noudatettava menettelyjä, joista säädetään komission asetuksessa (EY) N:o 692/2008<sup>12</sup> ja asetuksessa (EU) 2017/1151, ja korrelaatiomenettelyjä, jotka on hyväksytty asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 perusteella, kuten komission täytäntöönpanoasetuksissa (EU) 2017/1152<sup>13</sup> ja (EU) 2017/1153<sup>14</sup>. Tulokseksi saadut hiilidioksidipäästöjen arvot olisi kirjattava ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistukseen, jotta ne voidaan sisällyttää seurantajärjestelmään.

---

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/1152, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2017, menetelmän vahvistamisesta sääntömääräisen testausmenettelyn muuttumisen huomioon ottamiseksi tarvittavien korrelaatioparametrien määrittämiseksi kevyiden hyötyajoneuvojen osalta ja asetuksen (EU) N:o 293/2012 muuttamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 644).

<sup>14</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/1153, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2017, menetelmän vahvistamisesta sääntömääräisen testausmenettelyn muuttumisen huomioon ottamiseksi tarvittavien korrelaatioparametrien määrittämiseksi ja asetuksen (EU) N:o 1014/2010 muuttamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 679).

- (30) Valmistuneiden kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöt olisi kohdennettava perusajoneuvon valmistajalle.
- (31) Huomioon olisi otettava niiden kevyiden kuljetusajoneuvojen valmistajien erityistilanne, jotka valmistavat keskeneräisiä ajoneuvoja, jotka tyyppihyväksytään useammassa vaiheessa. Vaikka nämä valmistajat ovat vastuussa hiilidioksidipäästöjä koskevien tavoitteiden saavuttamisesta, niillä olisi oltava mahdollisuus kohtuullisen varmasti ennakoida, millaiset valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat. Komission olisi varmistettava, että nämä tarpeet otetaan asianmukaisesti huomioon asetuksen [...] (EY) N:o 715/2007 mukaisesti hyväksytyissä täytäntöönpanotoimenpiteissä.
- (32) Jotta valmistajat voisivat saada liikkumavaraa tämän asetuksen mukaisten tavoitteidensa saavuttamisessa, ne voivat halutessaan muodostaa yhteenliittymiä avoimelta ja syrjimättömältä pohjalta. Yhteenliittymän muodostamista koskeva sopimuksen kesto saisi olla enintään viisi vuotta, mutta se voidaan uusida. Yhteenliittymään kuuluvien valmistajien olisi katsottava saavuttaneen tämän asetuksen mukaiset tavoitteensa, kun koko yhteenliittymän keskimääräiset päästöt eivät ylitä yhteenliittymälle asetettuja päästötavoitteita.
- (33) Se, että valmistajat voivat muodostaa yhteenliittymiä, on osoittautunut kustannustehokkaaksi tavaksi noudattaa hiilidioksidipäästötavoitteita ja helpottaa erityisesti tavoitteiden noudattamista, kun kyseessä ovat valmistajat, jotka tuottavat vain vähän erilaisia ajoneuvoja. Kilpailuneutraliteetin parantamiseksi komissiolla olisi oltava valtuudet selkeyttää edellytyksiä, joissa riippumattomat valmistajat voivat muodostaa yhteenliittymän, jotta ne olisivat vastaavassa asemassa kuin sidossuhteessa olevat yritykset.
- (34) Tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on otettava käyttöön tehokas valvontamekanismi, jolla säännösten noudattamista valvotaan.

- (35) Tämän asetuksen mukaisiin hiilidioksidivähennyksiin pääsemiseksi on myös olennaisen tärkeää, että käytössä olevien ajoneuvojen päästöt vastaavat tyyppi hyväksynnässä määritettyjä hiilidioksidiarvoja. Sen vuoksi komission olisi oltava mahdollista ottaa huomioon valmistajan keskimääräisten päästöjen laskennassa mahdolliset järjestelmään liittyvät vaatimusten vastaisuudet, jotka tyyppi hyväksyntäviranomaiset ovat havainneet käytössä olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä.
- (36) Jotta komissio pystyisi toteuttamaan tällaisia toimenpiteitä, sillä olisi oltava valtuudet laatia ja panna täytäntöön menetelmä, jolla voidaan todentaa markkinoille tuotujen kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen käytönaikainen vaatimusten mukaisuus. Tätä varten asetusta (EY) N:o 715/2007 olisi muutettava.
- (37) Uusien henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöt mitataan unionissa yhdenmukaistetulla menetelmällä, josta säädetään asetuksessa (EY) N:o 715/2007. Tästä asetuksesta koituvan hallinnollisen taakan saattamiseksi mahdollisimman vähäiseksi olisi sen noudattamista arvioitava niiden tietojen perusteella, jotka koskevat uusien autojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen rekisteröintejä unionissa ja jotka jäsenvaltiot ovat keränneet ja ilmoittaneet komissiolle. Jotta voidaan varmistaa noudattamisen arviointiin käytettävien tietojen johdonmukaisuus, tietojen keräämistä ja ilmoittamista koskevat säännöt olisi yhdenmukaistettava mahdollisimman pitkälle. Sen vuoksi olisi selkeästi mainittava toimivaltaiset viranomaiset, joiden vastuulla on virheettömien ja täydellisten tietojen toimittaminen, ja todettava, että kyseisten ja viranomaisten ja komission on tehtävä tehokasta yhteistyötä tietojen laatuun liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi.
- (38) Sitä, miten hyvin valmistajat saavuttavat tässä asetuksessa määritetyt tavoitteet, olisi arvioitava unionin tasolla. Valmistajien, joiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät tämän asetuksen nojalla sallitut keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, olisi maksettava liikapäästömaksu kultakin kalenterivuodelta. Liikapäästömaksuista kertyviä määriä olisi pidettävä unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

- (39) Kansallisissa toimenpiteissä, joita jäsenvaltiot mahdollisesti pitävät voimassa tai ottavat käyttöön Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 193 artiklan mukaisesti, ei olisi, kun otetaan huomioon tämän asetuksen tavoite ja siinä säädetyt menettelyt, määrättävä lisäseuraamuksia tai ankarampia seuraamuksia valmistajille, jotka eivät täytä tämän asetuksen mukaisia tavoitteitaan.
- (40) Tämä asetus ei saisi rajoittaa unionin kilpailusääntöjen täysimääräistä soveltamista.
- (41) Se, kuinka tehokkaasti tässä asetuksessa säädettyillä tavoitteilla pystytään todellisuudessa vähentämään hiilidioksidipäästöjä, riippuu hyvin paljon virallisen testimenetelmän edustavuudesta. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM)<sup>15</sup> antaman lausunnon ja autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta annetun Euroopan parlamentin suosituksen<sup>16</sup> mukaisesti olisi otettava käyttöön mekanismi, jolla arvioidaan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen todellista edustavuutta ja energian kulutusarvoja määriteltyinä asetuksen [...] (EY) N:o 715/2007 perusteella hyväksytyyn WLTP-testimenetelmän mukaisesti. Komissiolla olisi oltava valtuudet varmistaa tällaisten tietojen julkinen saatavuus, samalla kun se huolehtii kaikkien henkilötietojen suojaamisesta, ja tarvittaessa kehittää menetelmät, joita tarvitaan kartoittamaan ja keräämään tällaisten arviointien suorittamiseksi tarvittavat tiedot.

---

<sup>15</sup> Tieteellisten neuvonantajien korkean tason ryhmän tieteellinen lausunto 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO<sub>2</sub> emissions and laboratory testing".

<sup>16</sup> Autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta 4 päivänä huhtikuuta 2017 annettu Euroopan parlamentin suositus neuvostolle ja komissiolle (2016/2908(RSP)).

- (42) Vuonna 2024 on tarkoitus tarkastella edistymistä, jota on tapahtunut [taakanjakoasetuksen ja päästökauppajärjestelmää koskevan direktiivin] nojalla. Sen vuoksi on aiheellista arvioida kattavasti tämän asetuksen tehokkuutta samana vuonna, jotta näiden välineiden mukaisia toimenpiteitä voidaan arvioida koordinoidulla ja johdonmukaisella tavalla. Komission olisi tässä tarkastelussa esitettävä selkeästi, miten henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vähennetään edelleen vuoden 2030 jälkeen, jotta Pariisin sopimuksen pitkän aikavälin tavoitteiden saavuttamista voidaan merkittävästi edistää. Kertomukseen tästä tarkastelusta olisi tarvittaessa liitettävä tämän asetuksen muuttamista koskeva ehdotus.
- (43) Asetukset (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 olisi kumottava 1 päivästä tammikuuta 2020.
- (44) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.
- [...] Yhteenliittymäjärjestelyjen edellytysten yksityiskohtaiseen erittelemiseen, keskimääräisiä päästöjä koskevien tietojen seuranta- ja ilmoittamismenettelyihin, menettelyihin, joilla otetaan huomioon ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä havaitut poikkeukset valmistajan keskimääräisiä päästöjä laskettaessa, liikapäästömaksujen perimiskeinojen määrittämiseen, sellaisten innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologiapakettien hyväksymismenettelyihin, joilla saavutetaan hiilidioksidipäästöjä, toimenpiteisiin, joiden avulla voidaan seurata ja arvioida hiilidioksidipäästöjen todellista edustavuutta ja energian kulutusarvoja määriteltynä WLTP-testimenetelmän mukaisesti ja [...]  
hiilidioksidipäästöjen mittaamiseen liittyvän sääntömääräisen testausmenettelyn muuttumisen huomioon ottamiseksi tarvittavien korrelaatioparametrien määrittämiseen [...]  
liittyvää täytäntöönpanovaltaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>17</sup> mukaisesti.

---

<sup>17</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (46) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi [...] komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 290 artiklan mukaisesti liitteiden II ja III muuttamiseksi tietovaatimusten ja tietoparametrien osalta, [...] lukujen M<sub>0</sub> ja TM<sub>0</sub> ja [...] enimmäisvaikutuksen, joka on 7 g CO<sub>2</sub>/km, [...] mukauttamiseksi innovatiivisten teknologioiden kokonaisuuden osalta ja [...] kaavojen mukauttamiseksi, jotta voidaan laskea päästötavoitteet sääntömääräisen testausmenettelyn muuttumisen huomioon ottamiseksi. Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä SEUT 290 artiklan mukaisesti niiden sääntöjen täydentämiseksi, jotka koskevat tiettyjen valmistajien tietyistä päästötavoitteista poikkeamisen hyväksyttävyydelle asetettujen vaatimusten tulkintaa, poikkeushakemusten sisältöä ja hiilidioksidipäästöjä koskevien vähentämishojelmien sisältöä ja arviointia tiettyjen valmistajien osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa<sup>18</sup> vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (47) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli hiilidioksidipäästöjä koskevien vaatimusten vahvistamista uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille, vaan se voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi 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 tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi,

---

<sup>18</sup> EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

*1 artikla*

**Kohde ja tavoitteet**

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevat vaatimukset, jotta voidaan edistää unionin tavoitetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä [...] asetuksen (EU) N:o 2018/... [taakanjakoasetus] mukaisesti ja edistää Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista ja varmistaa sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta.
2. Tässä asetuksessa vahvistetaan unionissa rekisteröityjen uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen EU:n koko kyseisen ajoneuvokannan tavoitetasoksi 95 g CO<sub>2</sub>/km ja unionissa rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen EU:n koko kyseisen ajoneuvokannan tavoitetasoksi 147 CO<sub>2</sub>/km 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen, mitattuna 31 päivään joulukuuta 2020 saakka asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja täytäntöönpanoasetusten (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153 mukaisesti ja 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti.
3. Tätä asetusta täydennetään 31 päivään joulukuuta 2024 asti osana komission vuonna 2007 Euroopan parlamentille ja neuvostolle antamassa tiedonannossa<sup>19</sup> tarkoitettua unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa lisätoimenpiteillä, jotka vastaavat 10:n g CO<sub>2</sub>/km vähennystä.

---

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

4. Tammikuun 1 päivästä 2025 sovelletaan seuraavia EU:n koko ajoneuvokantaa koskevia tavoitteita:
- a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden 15 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.1 kohdan mukaisesti;
  - b) kevyistä kuljetusajoneuvoista muodostuvan uuden ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden 15 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.1 kohdan mukaisesti.
5. Tammikuun 1 päivästä 2030 sovelletaan seuraavia tavoitteita:
- a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden [...] [35 prosentin] vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.2 kohdan mukaisesti;
  - b) EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 keskimääräisten päästötavoitteiden 30 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.2 kohdan mukaisesti.

## *2 artikla*

### **Soveltamisala**

1. Tätä asetusta sovelletaan seuraaviin moottoriajoneuvoihin:
- a) direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määritellyt M<sub>1</sub>-luokan moottoriajoneuvot, jäljempänä 'henkilöautot', jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity unionin ulkopuolella, jäljempänä 'uudet henkilöautot';

- b) direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määritellyt N<sub>1</sub>-luokan moottoriajoneuvot, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kilogrammaa, sekä N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvot, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan nojalla, jäljempänä 'kevyet kuljetusajoneuvot', jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity unionin ulkopuolella, jäljempänä 'uudet kevyet kuljetusajoneuvot'.
2. Aiempaa rekisteröintiä, joka on tehty unionin ulkopuolella alle kolme kuukautta ennen unionissa tehtyä rekisteröintiä, ei oteta huomioon.
3. Tätä asetusta ei sovelleta direktiivin 2007/46/EY liitteessä II olevan A osan 5 kohdassa määriteltyihin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin.
4. Jäljempänä olevia 4 artiklaa, 7 artiklan 4 kohdan b ja c alakohtaa, 8 artiklaa ja 9 artiklan 1 kohdan a ja c alakohtaa ei sovelleta valmistajiin, joiden kaikki yritykset yhteensä ovat vastuussa alle 1 000:sta unionissa edellisen kalenterivuoden aikana rekisteröidystä uudesta henkilöautosta tai alle 1 000:sta unionissa edellisen kalenterivuoden aikana rekisteröidystä uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta, paitsi jos kyseinen valmistaja hakee poikkeusta ja se myönnetään 10 artiklan mukaisesti.

### *3 artikla*

#### **Määritelmät**

1. Tässä asetuksessa tarkoitetaan:
- a) 'keskimääräisillä hiilidioksidipäästöillä' tietyn valmistajan valmistamien kaikkien uusien henkilöautojen tai kaikkien uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa;
- b) 'vaatimustenmukaisuustodistuksella' direktiivin 2007/46/EY 18 artiklassa tarkoitettua todistusta;

- c) 'valmistuneella ajoneuvolla' kevyttä kuljetusajoneuvoa, jolle on myönnetty tyyppihyväksyntä direktiivin 2007/46/EY mukaisen monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn tuloksena;
- d) 'valmiilla ajoneuvolla' kevyttä kuljetusajoneuvoa, jonka ei tarvitse olla valmistunut, jotta se täyttäisi direktiivin 2007/46/EY sitä koskevat tekniset vaatimukset;
- e) 'perusajoneuvolla' kevyttä kuljetusajoneuvoa, jota käytetään monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn alkuvaiheen aikana;
- f) 'valmistajalla' henkilöä tai elintä, joka vastaa hyväksyntäviranomaiselle kaikista EY:n tyyppihyväksyntämenettelyyn liittyvistä seikoista direktiivin 2007/46/EY mukaisesti samoin kuin tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta;
- g) 'ajokuntoisen ajoneuvon massalla' korilla varustetun ajokuntoisen henkilöauton tai kevyen kuljetusajoneuvon massaa vaatimustenmukaisuustodistuksen mukaisena ja direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.6 kohdassa määriteltynä;
- h) 'hiilidioksidipäästöillä' henkilöauton tai kevyen kuljetusajoneuvon hiilidioksidipäästöjä, jotka on mitattu asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanoasetusten mukaisesti ja määritelty ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistuksessa hiilidioksidipäästöjen massaksi (yhdistetty). Sellaisten henkilöautojen tai kevyiden kuljetusajoneuvojen osalta, joita ei ole tyyppihyväksytty asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti, 'hiilidioksidipäästöillä' tarkoitetaan hiilidioksidipäästöjä, jotka on mitattu asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti, erityisesti 31 päivään joulukuuta 2020 asetuksessa (EY) N:o 692/2008 ja 1 päivästä tammikuuta 2021 asetuksessa (EU) 2017/1151 määritetyn mittausmenetelmän mukaisesti tai tällaisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämistä koskevien komission hyväksymien menettelyjen mukaisesti;

- i) 'jalanjäljellä' akselivälillä kerrottua keskimääräistä raideväliä vaatimustenmukaisuustodistuksen mukaisena ja direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.1 ja 2.3 kohdassa määriteltynä;
- j) 'päästötavoitteella' tietyn valmistajan liitteen I mukaisesti määriteltyä vuotuista tavoitetta tai, jos valmistajalle on myönnetty 10 artiklan nojalla poikkeus, kyseisen poikkeuksen mukaisesti määritettyä päästötavoitetta;
- k) 'EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavalla tavoitteella' kaikkien uusien henkilöautojen tai kaikkien uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä, jotka on tarkoitus saavuttaa tietyllä ajanjaksolla;
- l) 'testimassalla' henkilöauton tai kevyen kuljetusajoneuvon testimassaa, sellaisena kuin se on ilmoitettuna vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja määriteltynä asetuksen (EU) 2017/1151 liitteessä XXI olevan 3.2.25 kohdan mukaisesti;
- m) 'päästöttömällä ja vähäpäästöisellä ajoneuvolla' henkilöajoneuvoa tai kevyttä kuljetusajoneuvoa, jonka pakokaasupäästöt ovat 0–50 g CO<sub>2</sub>/km määriteltynä asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti.
- n) 'hyötykuormalla' eroa direktiivin 2007/46/EY liitteen II mukaisen suurimman teknisesti sallitun massan (kuormitettuna) ja ajoneuvon massan välillä.

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

- a) yrityksiä, jossa valmistajalla on suoraan tai välillisesti:
  - i) valtuudet käyttää yli puolta äänimäärästä; tai

- ii) valtuudet nimittää yli puolet hallintoneuvoston, hallituksen tai yritystä lain mukaan edustavien elinten jäsenistä; tai
  - iii) oikeus johtaa yrityksen liiketoimintaa;
- b) yrityksiä, joilla on, suoraan tai välillisesti, a alakohdassa luetellut oikeudet tai valtuudet valmistajaan nähden;
  - c) yrityksiä, joissa b alakohdassa 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 tarkoitettun 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 tarkoitettun yrityksen ja yhden tai useamman kolmannen osapuolen hallussa.

#### *4 artikla*

#### **Päästötavoitteet**

1. Valmistajan on varmistettava, että sen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt eivät ylitä seuraavia hiilidioksidipäästötavoitteita:
  - a) kalenterivuoden 2020 osalta päästötavoitteet, jotka on määritelty henkilöautojen osalta liitteessä I olevan A osan 1 ja 2 kohdan mukaisesti ja kevyiden kuljetusajoneuvojen osalta liitteessä I olevan B osan 1 ja 2 kohdan mukaisesti, tai, jos valmistajalle on myönnetty 10 artiklan mukainen poikkeus, tämän poikkeuksen mukaisesti;

- b) kunkin kalenterivuoden osalta vuodesta 2021 vuoteen 2024 saakka päästötavoite, joka on määritelty tapauksen mukaan liitteessä I olevan A tai B kohdan 3 ja 4 alakohdan mukaisesti, tai, jos valmistajalle on myönnetty 10 artiklan nojalla poikkeus, tämän poikkeuksen ja liitteessä I olevan A tai B kohdan 5 alakohdan mukaisesti;
- c) kunkin vuodesta 2025 alkavan kalenterivuoden osalta päästötavoitteet, jotka on määritelty liitteessä I olevan A tai B osan 6.3 kohdan mukaisesti.
2. Kun kyseessä on kevyt kuljetusajoneuvo ja jos valmistuneen ajoneuvon päästötietoja ei ole saatavilla, perusajoneuvon valmistajan on käytettävä perusajoneuvon päästötietoja keskimääräisten hiilidioksidipäästöjensä määrittämiseksi.
3. Kunkin valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen määrittämiseksi otetaan huomioon seuraavat prosentuaaliset osuudet asianomaisena vuonna rekisteröidyistä kunkin valmistajan uusista henkilöautoista:
- 95 prosenttia vuonna 2020,
  - 100 prosenttia vuodesta 2021 alkaen.

#### *5 artikla*

#### **Tavoitteen 95 g CO<sub>2</sub>/km superbonukset**

Laskettaessa keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä kukin uusi henkilöauto, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g CO<sub>2</sub>/km, vastaa seuraavia henkilöautojen määriä:

2 henkilöautoa vuonna 2020,

1,67 henkilöautoa vuonna 2021,

1,33 henkilöautoa vuonna 2022,

1 henkilöauto vuodesta 2023 alkaen,

vuodelta, jona se on rekisteröity kaudella 2020–2022, jolloin kullekin valmistajalle on kuitenkin asetettu enimmäisvaikutus, joka on 7,5 g CO<sub>2</sub>/km, laskettuna täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1153 5 artiklan mukaisesti.

### **Yhteenliittymien muodostaminen**

1. Valmistajat, joille ei ole myönnetty 10 artiklan mukaista poikkeusta, voivat muodostaa yhteenliittymän täyttääkseen 4 artiklan mukaiset velvoitteensa.
2. Sopimus yhteenliittymän muodostamisesta voi koskea yhtä tai useampaa kalenterivuotta, edellyttäen että minkään sopimuksen kokonaiskesto ei ylitä viittä kalenterivuotta, ja sopimus on tehtävä viimeistään 31 päivänä joulukuuta ensimmäisenä kalenterivuonna, jolta päästöt on tarkoitus yhdistää. Valmistajien, jotka muodostavat yhteenliittymän, on toimitettava komissiolle seuraavat tiedot:
  - a) valmistajat, jotka kuuluvat yhteenliittymään;
  - b) valmistaja, joka on nimetty yhteenliittymän johtajaksi ja joka toimii yhteenliittymän yhteystahona ja vastaa kaikkien niiden liikapäästömaksujen suorittamisesta, jotka yhteenliittymälle asetetaan 8 artiklan mukaisesti;
  - c) selvitys siitä, että yhteenliittymän johtaja pystyy täyttämään b alakohdan mukaiset velvoitteensa;
  - d) M<sub>1</sub> tai N<sub>1</sub>-ajoneuvoina rekisteröityjen ajoneuvojen luokka, johon yhteenliittymää sovelletaan.
3. Jos ehdotettu yhteenliittymän johtaja ei pysty täyttämään vaatimusta yhteenliittymälle 8 artiklan mukaisesti asetetun liikapäästömaksun suorittamisesta, komissio ilmoittaa tästä valmistajille.
4. Yhteenliittymään kuuluvien valmistajien on yhdessä ilmoitettava komissiolle, jos yhteenliittymän johtaja vaihtuu tai johtajan taloudellisessa tilanteessa tapahtuu muutoksia, jotka voivat vaikuttaa johtajan kykyyn täyttää vaatimus yhteenliittymälle 8 artiklan mukaisesti asetetun liikapäästömaksun suorittamisesta, ja jos yhteenliittymän kokoonpanossa tapahtuu muutos tai yhteenliittymä purkautuu.

5. Valmistajat voivat sopia yhteenliittymää koskevista järjestelyistä edellyttäen, että nämä sopimukset ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklan mukaisia ja että ne sallivat jokaisen yhteenliittymän jäseneksi hakevan valmistajan avoimen ja syrjimättömän osallistumisen yhteenliittymään kaupallisesti kohtuullisin ehdoin. Yhteenliittymän kaikkien jäsenten on huolehdittava erityisesti siitä, ettei niiden sopiman yhteenliittymää koskevan järjestelyn yhteydessä jaeta eikä vaihdeta tietoja seuraavia tietoja lukuun ottamatta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta unionin kilpailusääntöjen yleistä soveltamista tällaisiin yhteenliittymiin:
- a) keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;
  - b) päästötavoite;
  - c) rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaismäärä.
6. Edellä olevaa 5 kohtaa ei sovelleta, jos kaikki yhteenliittymässä mukana olevat valmistajat kuuluvat samaan sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään.
7. Edellä 4 artiklassa valmistajille säädettyjen velvoitteiden täyttämisen kannalta valmistajia, jotka kuuluvat yhteenliittymään, josta komissiolle on toimitettu tietoja, pidetään yhtenä ainoana valmistajana, paitsi jos ilmoitus on tehty 3 kohdan nojalla. Yksittäisiä valmistajia ja yhteenliittymiä koskevat seuranta- ja ilmoitustiedot kirjataan, niistä ilmoitetaan ja ne asetetaan saataville 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitettussa keskusrekisterissä.
8. Komissio voi tarkentaa yksityiskohtaiset edellytykset, joita sovelletaan 5 kohdan nojalla luotuun yhteenliittymää koskevaan järjestelyyn, täytäntöönpanosäädöksillä, jotka hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

### Keskimääräisten päästöjen seuranta ja ilmoittaminen

1. Kunkin jäsenvaltion on kultakin kalenterivuodelta kerättävä tiedot kustakin alueellaan rekisteröidystä uudesta henkilöautosta ja uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta liitteissä II ja III olevan A osan mukaisesti. Nämä tiedot on annettava kussakin jäsenvaltiossa olevien valmistajien ja niiden nimeämien maahantuojien tai edustajien saataville. Jäsenvaltioiden on pyrittävä 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 kunakin vuonna viimeistään 28 päivänä helmikuuta määriteltävä liitteissä II ja III olevassa A osassa luetellut tiedot edelliseltä kalenterivuodelta ja toimitettava ne komissiolle. Tiedot on toimitettava liitteessä II olevassa B osassa ja liitteessä III olevassa C osassa tarkemmin määritetyssä muodossa.
3. Komission pyynnöstä jäsenvaltioiden on toimitettava myös kaikki 1 kohdan mukaisesti kerätyt tiedot.
4. Komissio pitää keskusrekisteriä jäsenvaltioiden tämän artiklan mukaisesti ilmoittamista tiedoista, ja se suorittaa kunakin vuonna viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 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 henkilöautojen ja uusien rekisteröityjen kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärästä ja niiden hiilidioksidipäästöistä.

Keskusrekisterin tiedot ovat julkisesti saatavilla.

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

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

6. Jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltainen viranomainen, joka kerää ja toimittaa seurantatiedot tämän asetuksen mukaisesti, ja ilmoitettava nimeämänsä toimivaltainen viranomainen komissiolle.

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

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

- 7 a. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 16 artiklan mukaisesti liitteissä II ja III esitettyjen tietovaatimusten ja tietoparametrien muuttamiseksi.

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

Komissio ottaa nämä poikkeamat huomioon laskiessaan valmistajan keskimääräisiä päästöjä.

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

9. Jäsenvaltioiden on lisäksi kerättävä ja ilmoitettava tiedot tämän artiklan mukaisesti sellaisten direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin M<sub>2</sub> ja N<sub>2</sub>-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.

#### *8 artikla*

#### **Liikapäästömaksu**

1. Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät kalenterivuonna valmistajan päästötavoitteen, komissio määrää valmistajalle tai, kun kyse on yhteenliittymästä, sen johtajalle liikapäästömaksun.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu liikapäästömaksu lasketaan seuraavaa kaavaa käyttäen:

$(\text{päästöylitys} \times 95 \text{ euroa}) \times \text{ensimmäisen kerran rekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärä.}$

Tässä artiklassa tarkoitetaan:

- 'päästölylyksellä' sitä positiivista grammojen määrää kilometriä kohden, jolla valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, kun otetaan huomioon 11 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
  - 'ensimmäisen kerran rekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärällä' tietyn valmistajan valmistamien ja kyseisenä kautena 4 artiklan 3 kohdassa säädettyjen vaiheittaisten käyttöönottokriteerien mukaisesti rekisteröityjen uusien henkilöautojen tai uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärää erikseen laskettuna.
3. Komissio päättää täytäntöönpanosäädöksillä keinoista tämän artiklan 1 kohdan mukaisten liikapäästömaksujen perimiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
4. Liikapäästömaksusta kertyviä määriä pidetään unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

### *9 artikla*

#### **Valmistajien suoritustason julkaiseminen**

1. Komissio julkaisee viimeistään 31 päivänä lokakuuta kunakin vuonna täytäntöönpanosäädöksellä luettelon, joka sisältää seuraavat tiedot:
- a) kunkin valmistajan edellisen kalenterivuoden päästötavoite;
  - b) kunkin valmistajan edellisen kalenterivuoden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;

- c) valmistajan edellisen kalenterivuoden keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja kyseisen vuoden päästötavoitteen välinen ero;
  - d) kaikkien unionissa edellisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;
  - e) kaikkien unionissa edellisenä kalenterivuonna, 31 päivään joulukuuta 2020 saakka, rekisteröityjen ajokuntoisten uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräinen massa;
  - f) kaikkien unionissa edellisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräinen testimassa.
2. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti julkaistussa luettelossa on ilmoitettava myös, onko valmistaja täyttänyt 4 artiklan mukaiset vaatimukset edellisenä kalenterivuonna.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun luettelon on sisällettävä, kun se julkaistaan viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2022, seuraavat seikat:
- a) 1 artiklan 4 ja 5 kohdassa tarkoitetut EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavat vuosien 2025 ja 2030 tavoitteet, jotka komissio on laskenut liitteessä I olevan A ja B osan 6.1.1 ja 6.1.2 kohdan mukaisesti;
  - b) arvot  $a_{2021}$ ,  $a_{2025}$  ja  $a_{2030}$ , jotka komissio on laskenut liitteessä I olevan A ja B osan 6.2 kohdan mukaisesti.

**Tietyille valmistajille myönnettävät poikkeukset**

1. Poikkeusta liitteen I mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta voi hakea valmistaja, joka valmistaa vähemmän kuin 10 000 unionissa rekisteröitävää uutta henkilöautoa tai vähemmän kuin 22 000 unionissa rekisteröitävää uutta kevyttä kuljetusajoneuvoa kalenterivuotta kohden ja joka:
  - a) ei kuulu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään; tai
  - b) kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, joka vastaa yhteensä alle 10 000 uudesta unionissa rekisteröitävästä henkilöautosta tai alle 22 000 uudesta unionissa rekisteröitävästä kevyestä kuljetusajoneuvosta kalenterivuotta kohden; tai
  - c) kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, mutta sillä on omat tuotantolaitokset ja suunnittelukeskus.
  
2. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus voidaan myöntää enintään viideksi kalenterivuodeksi, ja tämä kausi voidaan uusida. Hakemus on tehtävä komissiolle, ja siinä on oltava seuraavat tiedot:
  - a) valmistajan nimi ja yhteyshenkilö;
  - b) selvitys siitä, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukainen poikkeus;
  - c) yksityiskohtaiset tiedot valmistajan valmistamista henkilöautoista tai kevyistä kuljetusajoneuvoista, niiden testimassa ja hiilidioksidipäästöt mukaan lukien; ja

- d) päästötavoite, joka on valmistajan vähennysvalmiuksien mukainen, mukaan lukien taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, ja jossa otetaan huomioon valmistetun henkilöautotyypin tai kevyen kuljetusajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet.
3. Jos komissio katsoo, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukaisesti haettu poikkeus ja että valmistajan esittämä päästötavoite vastaa sen mahdollisuuksia vähentää päästöjä, mukaan lukien taloudelliset ja tekniset mahdollisuudet vähentää valmistajan hiilidioksidipäästöjä, komissio myöntää valmistajalle poikkeuksen ottaen huomioon valmistetun henkilöautotyypin tai kevyen kuljetusajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet. Hakemus on jätettävä viimeistään 31 päivänä lokakuuta sinä ensimmäisenä vuonna, jona poikkeusta on määrä soveltaa.
4. Valmistaja, joka kaikkien siihen sidossuhteessa olevien yritysten kanssa vastaa 10 000–300 000 uudesta unionissa rekisteröitävästä henkilöautosta kalenterivuotta kohden, voi hakea poikkeusta liitteessä I olevan A osan 1–4 kohdan mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta.

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

- a) kaikki edellä 2 kohdan a ja c alakohdassa tarkoitetut tiedot, mukaan lukien tarvittaessa tiedot myös siihen sidossuhteessa olevista yrityksistä;
- b) tavoite, joka on joko 45 prosentin vähennys vuoden 2007 keskimääräisistä hiilidioksidipäästöistä tai, kun useamman sidossuhteessa olevan yrityksen osalta tehdään yhteinen hakemus, 45 prosentin vähennys kyseisten yritysten vuonna 2007 tuottamien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen keskiarvosta.

Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vuodelta 2007 eivät ole tiedossa, komissio määrittää vastaavan suuruisen vähennystavoitteen, joka perustuu parhaaseen saatavissa olevaan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tarkoitettuun teknologiaan, jota on kehitetty massaltaan vastaavia henkilöautoja varten ja jossa on otettu huomioon valmistetun ajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet. Hakija käyttää tätä tavoitetta b alakohdan soveltamiseksi.

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

5. Valmistajan, jolle on myönnetty tämän artiklan mukainen poikkeus, on ilmoitettava komissiolle välittömästi kaikista muutoksista, jotka vaikuttavat tai voivat vaikuttaa valmistajan kelpoisuuteen kuulua poikkeuksen piiriin.
6. Jos komissio 5 kohdan mukaisen ilmoituksen perusteella tai muusta syystä katsoo, ettei valmistaja ole enää kelpoinen kuulumaan poikkeuksen piiriin, se kumoaa poikkeuksen seuraavan kalenterivuoden tammikuun 1 päivästä alkaen ja ilmoittaa tästä valmistajalle.
7. Jos valmistaja ei saavuta päästötavoitettaan, komissio määrää sille 8 artiklassa säädetyn liikapäästömaksun.
8. Siirretään komissiolle valta antaa tämän artiklan 1–7 kohdan täydentämiseksi 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa annetaan säännöt poikkeuskelpoisuuden arviointiperusteiden tulkinnasta, hakemusten sisällöstä sekä hiilidioksidipäästöjen vähentämishjelmien sisällöstä ja arvioinnista.

9. Poikkeushakemukset, mukaan lukien niitä tukevat tiedot, 5 kohdan mukaiset ilmoitukset, 6 kohdan mukaiset kumoamiset ja 7 kohdan mukaan määrätyt liikapäätösmaksut sekä 8 kohdan nojalla hyväksytyt toimenpiteet on annettava yleisön saataville, jollei Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta (EY) N:o 1049/2001<sup>20</sup> muuta johdu.

### *11 artikla*

#### **Ekoinnovointi**

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

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

Näiden teknologioiden avulla saavutettu osuus valmistajan keskimääräisten päästöjen alentumiseen voi olla korkeintaan 7 g CO<sub>2</sub>/km.

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

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

---

<sup>20</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1049/2001, annettu 30 päivänä toukokuuta 2001, Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi (EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43).

- a) laitetoimittajan tai valmistajan on oltava vastuussa siitä, että innovatiivisten teknologioiden käytöllä päästään hiilidioksidin vähentämiseen;
  - b) innovatiivisilla teknologioilla on oltava todennettava osuus hiilidioksidin vähentämiseen;
  - c) innovatiiviset teknologiat eivät saa kuulua hiilidioksidimittausten standarditestisyklin piiriin;
  - d) innovatiiviset teknologiat eivät saa olla sellaisten pakottavien säännösten alaisia, jotka johtuvat 1 artiklassa tarkoitetuista täydentävistä lisätoimenpiteistä, jotka vastaavat 10 g:n CO<sub>2</sub>/km vähennystä, eivätkä ne saa olla pakottavia muiden unionin oikeuden säännösten nojalla. Vuoden 2025 tammikuun 1 päivästä alkaen tätä perustetta ei sovelleta ilmastointijärjestelmien tehokkuusparannuksiin.
3. Laitetoimittajan tai valmistajan, joka pyytää, että jokin toimenpide hyväksytään innovatiiviseksi teknologiaksi tai innovatiiviseksi teknologiapaketiksi, on toimitettava komissiolle selvitys, johon sisältyy riippumattoman, sertifioidun elimen laatima todentamiskertomus. Jos toimenpiteellä ja toisella jo hyväksytyllä innovatiivisella teknologialla tai innovatiivisella teknologiapaketilla on mahdollisesti keskinäistä vuorovaikutusta, selvityksessä on oltava maininta tästä vuorovaikutuksesta, ja todentamiskertomuksessa on arvioitava, missä määrin tämä vuorovaikutus muuttaa kullakin toimenpiteellä saavutettua vähennystä.
4. Komissio hyväksyy saavutetun vähennyksen 2 kohdassa säädettyjen perusteiden nojalla.

### **Todelliset hiilidioksidipäästöt ja todellinen energiankulutus**

1. Komissio seuraa ja arvioi, kuinka edustavia [...] asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti määritetyt hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvot todellisuudessa ovat. Se varmistaa, että yleisölle tiedotetaan siitä, miten edustavuus kehittyy ajan mittaan.
2. Tässä tarkoituksessa komissio varmistaa, että se saa 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen säännöllisin väliajoin [...] joko valmistajilta, kansallisilta viranomaisilta tai suoralla tiedonsiirrolla ajoneuvoista käyttöönsä seuraavat parametrit henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen todellisista hiilidioksidipäästöistä ja energiankulutuksesta:
  - a) ajoneuvon valmistenumero;
  - b) polttoaineen ja/tai sähköisen energian kulutus;
  - c) kuljetun matkan kokonaispituus;
  - d) ulkoisesti ladattavista hybridi-ajoneuvoista polttoaineen ja sähköisen energian kulutus sekä kuljettu matka eri ajotavoilla jaoteltuna.

Komissio käsittelee saadut tiedot ja luo anonyymiksi muutetun ja koostetun tietojoukon 1 kohdan soveltamiseksi. Ajoneuvojen valmistenumeroita käytetään ainoastaan tietojenkäsittelyyn, ja niitä saa säilyttää vain sen ajan kuin niitä tarvitaan siihen tarkoitukseen.

3. Komissio [...] hyväksyy yksityiskohtaisen menettelyn [...] 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen keräämistä ja käsittelyä varten täytäntöönpanosäädöksillä, jotka hyväksytään 15 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

### Lukujen $M_0$ ja $TM_0$ mukauttaminen

1. Mukautetaan liitteessä I olevassa A ja B osassa tarkoitettuja lukuja  $M_0$  ja  $TM_0$  seuraavasti:
  - a) viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2020 mukautetaan liitteessä I olevan A osan 1–5 kohdassa mainittu luku  $M_0$  uusien ajokuntoisten henkilöautojen kolmen edeltävän kalenterivuoden eli vuosien 2017, 2018 ja 2019 keskimääräiseen massaan. Tätä uutta arvoa  $M_0$  sovelletaan 1 päivän tammikuuta 2022 ja 31 päivän joulukuuta 2024 välisenä aikana;
  - b) viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2022 mukautetaan liitteessä I olevan B osan 1–5 kohdassa mainittu luku  $M_0$  uusien ajokuntoisten kevyiden kuljetusajoneuvojen kolmen edellisen kalenterivuoden eli vuosien 2019, 2020 ja 2021 keskimääräiseen massaan. Tätä uutta lukua  $M_0$  sovelletaan vuonna 2024;
  - c) viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2022 määritetään vuoden 2025 ohjeelliseksi  $TM_0$ -luvuksi uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen vuoden 2021 keskimääräinen testimassa;
  - d) viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2024 ja sen jälkeen joka toinen vuosi mukautetaan liitteessä I olevassa A ja B osassa  $TM_0$ -luvut uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen kahden edellisen kalenterivuoden, alkaen kalenterivuosista 2022 ja 2023, keskimääräiseen testimassaan. Kutakin uutta  $TM_0$ -lukua sovelletaan mukautuspäivää seuraavan kalenterivuoden 1 päivästä tammikuuta.
2. Komissio hyväksyy 1 kohdassa tarkoitettut toimenpiteet delegoiduilla säädöksillä 16 artiklan mukaisesti.

### Uudelleentarkastelu ja kertomus

1. Komissio [...] tarkastelee vuonna 2024 uudelleen tämän asetuksen vaikuttavuutta [...], mukaan lukien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kannustinjärjestelmän ja tämän asetuksen muiden elementtien toiminta, ja [...] toimittaa tämän arvioinnin tuloksista kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
- 1 a. Edellä 1 kohdassa tarkoitettussa kertomuksessa komissio tarkastelee muun muassa [...] asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti määriteltyjen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen todellista edustavuutta, päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuurin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU<sup>21</sup> mukaisesti raportoitua käyttöönottoa, mukaan lukien niiden rahoitusta, sekä toimintatapoja, joilla helpotetaan edelleen taloudellisesti kannattavaa ja sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymistä puhtaaseen, kilpailukykyiseen ja kohtuuhintaiseen liikkuvuuteen unionissa. Komissio esittää myös selkeästi, miten henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vähennetään edelleen vuoden 2030 jälkeen, jotta Pariisin sopimuksen pitkän aikavälin tavoitteiden saavuttamista voidaan merkittävästi [...] edistää.
  - 1 b. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun kertomuksen yhteydessä toimitetaan tarvittaessa ehdotus tämän asetuksen muuttamisesta, erityisesti ottamalla mahdollisesti käyttöön päästövähennystavoitteet henkilöautoille ja kevyille hyötyajoneuvoille vuodesta 2040 eteenpäin.
2. Komissio ottaa huomioon 12 artiklan nojalla suoritettujen arvioinnit ja voi tarvittaessa tarkistaa asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädettyjä hiilidioksidipäästöjen mittaamenetelmiä. Komissio tekee erityisesti aiheellisia ehdotuksia mukauttaakseen näitä menettelyjä siten, että ne kuvastavat riittävästi henkilöautojen ja kevyiden kuljetusajoneuvojen todellisia hiilidioksidipäästöjä.

---

<sup>21</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

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

3 a. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 16 artiklan mukaisesti liitteessä I olevien kaavojen mukauttamiseksi käyttäen [...] tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti hyväksytyjä menetelmiä ja samalla varmistaen, että erilaisia hyötyjä tarjoavien ajoneuvojen ja valmistajien vähennysvaatimukset ovat vanhassa ja uudessa testimenettelyssä tiukkuudeltaan vertailukelpoisia.

### *15 artikla*

#### **Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston [asetuksen (EU) [...]]<sup>22</sup> [37] artiklalla perustettu ilmastonmuutoskomitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011<sup>23</sup> tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.
3. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

---

<sup>22</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) [.../...], annettu [...], energiaunionin hallinnasta (EUVL L ..., ...).

<sup>23</sup> Yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta 2011 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011 (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

## 16 artikla

### Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] kuuden vuoden ajaksi 7 artiklan 7 a [...] kohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 2 kohdassa sekä 14 artiklan 3 a [...] kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän kuuden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
2. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 7 artiklan 7 a [...] kohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 2 kohdassa sekä 14 artiklan 3 a [...] kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

3. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
4. Edellä olevan 7 artiklan 7 a kohdan [...], 10 artiklan 8 kohdan, 11 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan, 13 artiklan 2 kohdan ja 14 artiklan 3 a kohdan [...] nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

*17 artikla*

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

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

*"11 a artikla*

**Käytössä olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen vaatimustenmukaisuus**

1. Jollei 2 kohdassa tarkoitettujen menettelyjen hyväksymisestä ja voimaantulosta muuta johdu, tyyppihyväksyntäviranomaisten on tarkistettava tarkoitustenmukaisten ja edustavien otosten perusteella, että ajoneuvot, jotka on otettu käyttöön ja joille kyseiset viranomaiset ovat myöntäneet tyyppihyväksynnän, ovat vaatimustenmukaisuustodistuksiin kirjattujen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen mukaisia.
2. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädökset 15 artiklan 2 kohdan mukaisesti määrittääkseen menettelyt, joilla tarkistetaan käytössä olevien kevyiden ajoneuvojen vaatimustenmukaisuus sertifioitujen hiilidioksidipäästö- ja energiankulutusarvojen osalta."

*18 artikla*

**Kumoaminen**

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

Viittauksia kumottuihin asetuksiin pidetään viittauksina tähän asetukseen liitteessä V olevan vastaavuustaulukon mukaisesti.

*19 artikla*

**Voimaantulo**

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

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2020.

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

Tehty Brysselissä

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

**LIITE I****A OSA. HENKILÖAUTOJEN PÄÄSTÖTAVOITTEET**

1. Kalenterivuonna 2020 hiilidioksidipäästöt määritellään kullekin uudelle henkilöautolle seuraavaa kaavaa käyttäen:

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

jossa:

M	=	ajokuntoisen ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)
M <sub>0</sub>	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. Valmistajan päästötavoite vuonna 2020 lasketaan sen valmistamien kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvona.

3. Valmistajan vertailupäästötavoite vuodelle 2021 lasketaan seuraavasti:

$$\text{WLTP-vertailupäästötavoite} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \left( \frac{\text{NEDC}_{\text{CO}_2 \text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

jossa:

WLTP <sub>CO2</sub>	on vuoden 2020 keskimääräiset hiilidioksidipäästöt määritettynä komission asetuksen (EU) 2017/1151 <sup>24</sup> liitteen XXI mukaisesti ja laskettuna tämän asetuksen 4 artiklan 3 kohdan toisen luettelamakohdan mukaisesti ilman tämän asetuksen 5 ja 11 artiklan soveltamisen tuloksena saatuja hiilidioksidisäästöjä;
NEDC <sub>CO2</sub>	on vuoden 2020 keskimääräiset hiilidioksidipäästöt määritettynä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1153 <sup>25</sup> mukaisesti ja laskettuna tämän asetuksen 4 artiklan 3 kohdan toisen luettelamakohdan mukaisesti ilman tämän asetuksen 5 ja 11 artiklan soveltamisen tuloksena saatuja hiilidioksidisäästöjä;
NEDC <sub>2020target</sub>	on vuoden 2020 päästötavoite laskettuna tämän liitteen 1 ja 2 kohdan mukaisesti.

4. Kalenterivuosille 2021–2024 valmistajan päästötavoite lasketaan seuraavasti:

$$\text{Päästötavoite} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

---

<sup>24</sup> Komission asetus (EU) 2017/1151, annettu 1 päivänä kesäkuuta 2017, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täydentämisestä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY, komission asetuksen (EY) N:o 692/2008 ja komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muuttamisesta ja asetuksen (EY) N:o 692/2008 kumoamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 1).

<sup>25</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/1152, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2017, menetelmän vahvistamisesta sääntömääräisen testausmenettelyn muuttumisen huomioon ottamiseksi tarvittavien korrelaatioparametrien määrittämiseksi kevyiden hyötyajoneuvojen osalta ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 293/2012 muuttamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 644).

jossa:

$WLTP_{reference\ target}$	on vuoden 2021 WLTP-vertailupäästötavoite laskettuna 3 kohdan mukaisesti
a	on 0,0333
$M_0$	on ajokuntoisten uusien rekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräinen massa (M) tavoitevuonna kilogrammoina (kg)
$M_0$	on 1379,88 vuonna 2021 ja vastaa 13 artiklan 1 kohdan a alakohdassa esitettyä määritelmää vuosina 2022, 2023 ja 2024
$M_{0,2020}$	on ajokuntoisten uusien rekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräinen massa (M) vuonna 2020 kilogrammoina (kg)
$M_{0,2020}$	on 1379,88

5. Jos valmistajalle on myönnetty NEDC-pohjaista päästötavoitetta koskeva poikkeus vuonna 2021, lasketaan WLTP-pohjainen poikkeustavoite seuraavasti:

$$\text{Poikkeustavoite}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left( \frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

jossa:

$WLTP_{CO_2}$	vastaa 3 kohdassa esitettyä määritelmää
$NEDC_{CO_2}$	vastaa 3 kohdassa esitettyä määritelmää
$NEDC_{2021target}$	on komission tämän asetuksen 10 artiklan mukaisesti myöntämä vuoden 2021 päästötavoite.

6. Tammikuun 1 päivästä 2025 EU:n koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet ja valmistajan hiilidioksidipäästötavoitteet lasketaan seuraavasti:

## 6.0 EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite<sub>2021</sub>

EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite<sub>2021</sub> on kullekin valmistajalle, johon sovelletaan päästötavoitetta 4 kohdan mukaisesti, määritettyjen vertailuarvojen<sub>2021</sub> keskiarvo painotettuna uusien rekisteröityjen henkilöautojen lukumäärällä.

Vertailuarvo<sub>2021</sub> määritetään kullekin valmistajalle seuraavasti:

vertailuarvo<sub>2021</sub> = WLTP<sub>CO<sub>2</sub>,measured</sub>

$$\left( \frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

jossa:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub>,measured</sub> on kunkin valmistajan jokaisesta vuonna 2020 rekisteröidystä uudesta henkilöautosta mitattujen yhdistettyjen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo siten kuin se on määritetty ja ilmoitettu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1153 7 artiklan a kohdan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti;

NEDC<sub>2020target</sub> ja NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> vastaavat 3 kohdassa esitettyä määritelmää

M<sub>∅2021</sub> on valmistajan ajokuntoisten uusien rekisteröityjen henkilöautojen keskimääräinen massa vuonna 2021 kilogrammoina (kg)

M<sub>0</sub> on 1379,88<sup>26</sup>

a, M<sub>∅2020</sub>, M<sub>0,2020</sub> vastaavat 4 kohdassa esitettyä määritelmää.

## 6.1 EU:n koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet vuosille 2025 ja 2030

### 6.1.1 EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite vuosille 2025–2029

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2025</sub> = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2021</sub> · (1 - vähennyskerroin<sub>2025</sub>)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite<sub>2021</sub> [...] vastaa 6.0 kohdassa esitettyä määritelmää

Vähennyskerroin<sub>2025</sub> on 1 artiklan 4 kohdan a alakohdassa määritelty vähennys

---

<sup>26</sup> myös kuten 4 kohdassa.

## 6.1.2 EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite vuodesta 2030 eteenpäin

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2030</sub> = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2021</sub> · (1 - vähennyskerroin<sub>2030</sub>)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite<sub>2021</sub> [...] vastaa 6.0 kohdassa esitettyä määritelmää

Vähennyskerroin<sub>2030</sub> on 1 artiklan 5 kohdan a alakohdassa määritelty vähennys

## 6.2 Vertailupäästötavoitteet vuodesta 2025 alkaen

### 6.2.1 Vuodet 2025–2029

Vertailupäästötavoite = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2025</sub> + a<sub>2025</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2025</sub> on 6.1.1 kohdan mukaisesti määritetty arvo

a<sub>2025</sub> on  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

jossa:

a<sub>2021</sub> on sen sopivimman suoran kaltevuus, joka on saatu soveltamalla lineaarista pienimmän neliösumman menetelmää EU:n vuoden 2021 ajoneuvokannan kunkin yksittäisen ajoneuvon testimassaan (selittävä muuttuja) ja hiilidioksidipäästöihin (selitettävä muuttuja)

keskimääräiset päästöt<sub>2021</sub> on niiden valmistajien, joille on laskettu päästötavoite 4 kohdan mukaisesti, kaikkien uusien rekisteröityjen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo vuonna 2021

TM on valmistajan kaikkien uusien rekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräinen testimassa kilogrammoina kyseisenä kalenterivuotena

TM<sub>0</sub> on 13 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty arvo

## 6.2.2 Vuodesta 2030 eteenpäin

Vertailupäästötavoite = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite<sub>2030</sub> on 6.1.2 kohdan mukaisesti määritetty arvo

a<sub>2030</sub> on  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

jossa:

a<sub>2021</sub> on sen sopivimman suoran kaltevuus, joka on saatu soveltamalla lineaarista pienimmän neliösumman menetelmää EU:n vuoden 2021 ajoneuvokannan kunkin yksittäisen ajoneuvon testimassaan (selittävä muuttuja) ja hiilidioksidipäästöihin (selitettävä muuttuja)

keskimääräiset päästöt<sub>2021</sub> on niiden valmistajien, joille on laskettu päästötavoite 4 kohdan mukaisesti, kaikkien uusien rekisteröityjen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo vuonna 2021

TM on valmistajan kaikkien uusien rekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräinen testimassa kilogrammoina kyseisenä kalenterivuotena

TM<sub>0</sub> on 13 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty arvo

### 6.3 Päästötavoite vuodesta 2025 eteenpäin

Päästötavoite = vertailupäästötavoite · ZLEV-kerroin

jossa:

Vertailupäästötavoite

on 6.2.1 kohdan mukaisesti vuosille 2025–2029 ja 6.2.2 kohdan mukaisesti vuodesta 2030 eteenpäin määritelty hiilidioksidipäästöjen vertailutavoite

ZLEV-kerroin

on  $(1+y-x)$ , jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin 1,0, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai 1,0, tapauksen mukaan

jossa:

y

on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan uudessa rekisteröidyssä henkilöautokannassa laskettuna päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kokonaismääränä, kun jokaiselle niistä on laskettu  $ZLEV_{specific}$  seuraavan kaavan mukaisesti, jaettuna kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen henkilöautojen kokonaismäärällä

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left( \frac{specific\ emissions \cdot 0,5}{50} \right)$$

x

on 15 prosenttia vuosina 2025–2029 ja [...] [35] prosenttia vuodesta 2030 eteenpäin.

## B OSA. KEVYIDEN KULJETUSAJONEUVOJEN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖTAVOITTEET

1. Vuonna 2020 hiilidioksidipäästöt määritellään kullekin kevyelle kuljetusajoneuvolle seuraavaa kaavaa käyttäen:

$$\text{Hiilidioksidipäästöt} = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

jossa:

M	=	ajokuntoisen ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)
M <sub>0</sub>	=	1 766,4
a	=	0,096.

2. Valmistajan päästötavoite vuonna 2020 lasketaan sen valmistamien kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvona.

3. Valmistajan vertailupäästötavoite vuodelle 2021 lasketaan seuraavasti:

$$\text{WLTP-vertailupäästötavoite} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

jossa:

WLTP <sub>CO2</sub>	on vuoden 2020 keskimääräiset hiilidioksidipäästöt määritettynä komission asetuksen (EU) 2017/1151 liitteen XXI mukaisesti ilman tämän asetuksen 11 artiklan soveltamisen tuloksena saatuja hiilidioksidisäästöjä
NEDC <sub>CO2</sub>	on vuoden 2020 keskimääräiset hiilidioksidipäästöt määritettynä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1152 mukaisesti ilman tämän asetuksen 11 artiklan soveltamisen tuloksena saatuja hiilidioksidisäästöjä
NEDC <sub>2020target</sub>	on vuoden 2020 päästötavoite laskettuna tämän liitteen 1 ja 2 kohdan mukaisesti.

4. Kalenterivuosille 2021–2024 valmistajan päästötavoite lasketaan seuraavasti:

$$\text{Päästötavoite} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

jossa:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$	on vuoden 2021 WLTP-vertailupäästötavoite laskettuna 3 kohdan mukaisesti
$a$	on 0,096
$M_{\theta}$	on ajokuntoisten uusien rekisteröityjen kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräinen massa (M) tavoitevuonna kilogrammoina (kg)
$M_0$	on 1766,4 vuonna 2020 ja vuosina 2021, 2022 ja 2023 asetuksen (EU) N:o 510/2011 13 artiklan 5 kohdan mukaisesti hyväksytty arvo ja vuonna 2024 tämän asetuksen 13 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti hyväksytty arvo
$M_{\theta 2020}$	on ajokuntoisten uusien rekisteröityjen kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräinen massa (M) vuonna 2020 kilogrammoina (kg)
$M_{0,2020}$	on 1 766,4.

5. Jos valmistajalle on myönnetty NEDC-pohjaista päästötavoitetta koskeva poikkeus vuonna 2021, lasketaan WLTP-pohjainen poikkeustavoite seuraavasti:

$$\text{Poikkeustavoite}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

jossa:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	on $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ sellaisena kuin se määritellään 3 kohdassa
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	on $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ sellaisena kuin se määritellään 3 kohdassa
$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$	on komission tämän asetuksen 10 artiklan mukaisesti myöntämä vuoden 2021 päästötavoite.

6. Tammikuun 1 päivästä 2025 EU:n koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet ja valmistajan hiilidioksidipäästötavoite lasketaan seuraavasti:

#### 6.0 EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite<sub>2021</sub>

EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite<sub>2021</sub> on kullekin valmistajalle, johon sovelletaan päästötavoitetta 4 kohdan mukaisesti, määritettyjen vertailuarvojen<sub>2021</sub> keskiarvo painotettuna uusien rekisteröityjen kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärällä.

Vertailuarvo<sub>2021</sub> määritetään kullekin valmistajalle seuraavasti:

$\text{vertailuarvo}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot$

$$\left( \frac{\text{NEDC}_{2020 \text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

jossa:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub>,measured</sub> on kunkin valmistajan jokaisesta vuonna 2020 rekisteröidystä uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta mitattujen yhdistettyjen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo siten kuin se on määritetty ja ilmoitettu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1152 7 artiklan a kohdan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti;

NEDC<sub>2020target</sub> ja NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> ovat sellaisina kuin ne määritellään 3 kohdassa

M<sub>∅2021</sub> on valmistajan ajokuntoisten uusien rekisteröityjen kevyiden kuljetusajoneuvojen keskimääräinen massa vuonna 2021 kilogrammoina (kg)

M<sub>0</sub> on 4 kohdassa vuodelle 2021 määritelty M<sub>0</sub> :n arvo

a, M<sub>∅2020</sub>, M<sub>0,2020</sub> vastaavat 4 kohdassa esitettyä määritelmää.

## 6.1 EU: n koko ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet vuosille 2025 ja 2030

### 6.1.1 EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite vuosille 2025–2029

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2025</sub> = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2021</sub> · (1 - vähennyskerroin<sub>2025</sub>)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite<sub>2021</sub> [...] vastaa 6.0 kohdassa esitettyä määritelmää.

Vähennyskerroin<sub>2025</sub> on 1 artiklan 4 kohdan b alakohdassa määritelty vähennys

### 6.1.2 EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite vuodesta 2030 eteenpäin

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2030</sub> = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2021</sub> · (1 - vähennyskerroin<sub>2030</sub>)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite<sub>2021</sub> [...] vastaa 6.0 kohdassa esitettyä määritelmää

Vähennyskerroin<sub>2030</sub> on 1 artiklan 5 kohdan b alakohdassa määritelty vähennys

## 6.2 Vertailupäästötavoite vuodesta 2025 eteenpäin

### 6.2.1 Vuodet 2025–2029

Vertailupäästötavoite = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2025</sub> +  $\alpha$  · (TM-TM<sub>0</sub>)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite<sub>2025</sub> on 6.1.1 kohdan mukaisesti määritetty arvo

$\alpha$  on  $a_{2025}$ , kun valmistajan uusien rekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräinen testimassa on yhtä suuri tai pienempi kuin 13 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty TM<sub>0</sub>, ja  $a_{2021}$ , kun valmistajan uusien rekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräinen testimassa on suurempi kuin 13 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty TM<sub>0</sub>

jossa:

$a_{2025}$  on  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

$a_{2021}$  on sen sopivimman suoran kaltevuus, joka on saatu soveltamalla lineaarista pienimmän neliösumman menetelmää EU:n vuoden 2021 ajoneuvokannan kunkin uuden rekisteröidyn ajoneuvon testimassaan (selittävä muuttuja) ja hiilidioksidipäästöihin (selitettävä muuttuja)

keskimääräiset päästöt<sub>2021</sub> on niiden valmistajien, joille on laskettu päästötavoite 4 kohdan mukaisesti, kaikkien uusien rekisteröityjen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo vuonna 2021

TM on valmistajan kaikkien uusien rekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräinen testimassa kilogrammoina kyseisenä kalenterivuotena

TM<sub>0</sub> on 13 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty arvo

## 6.2.2 Vuodesta 2030 eteenpäin

Vertailupäästötavoite = EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2030</sub> +  $\alpha$  · (TM-TM<sub>0</sub>)

jossa:

EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite<sub>2030</sub> on 6.1.2 kohdan mukaisesti määritetty arvo

$\alpha$  on a<sub>2030</sub>, kun valmistajan uusien rekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräinen testimassa on yhtä suuri tai pienempi kuin 13 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty TM<sub>0</sub>, ja a<sub>2021</sub>, kun valmistajan uusien rekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräinen testimassa on suurempi kuin 13 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty TM<sub>0</sub>

jossa:

a<sub>2030</sub> on  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

a<sub>2021</sub> on sen sopivimman suoran kaltevuus, joka on saatu soveltamalla lineaarista pienimmän neliösumman menetelmää EU:n vuoden 2021 ajoneuvokannan kunkin uuden rekisteröidyn ajoneuvon testimassaan (selittävä muuttuja) ja hiilidioksidipäästöihin (selitettävä muuttuja)

keskimääräiset päästöt<sub>2021</sub> on niiden valmistajien, joille on laskettu päästötavoite 4 kohdan mukaisesti, kaikkien uusien rekisteröityjen ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo vuonna 2021

TM on valmistajan kaikkien uusien rekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräinen testimassa kilogrammoina kyseisenä kalenterivuotena

TM<sub>0</sub> on 13 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty arvo

## 6.3 Päästötavoitteet vuodesta 2025 eteenpäin

### 6.3.1 Vuodesta 2025 vuoteen 2029

Päästötavoite = (vertailupäästötavoite – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2025</sub>)) · ZLEV-kerroin

jossa:

Vertailupäästötavoite

on 6.2.1 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan vertailupäästötavoite

$\emptyset_{\text{targets}}$

on kunkin yksittäisen valmistajan uusien rekisteröityjen kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärällä painotettu keskiarvo kaikista 6.2.1 kohdan mukaisesti määritetyistä vertailupäästötavoitteista

ZLEV-kerroin

on  $(1+y-x)$ , jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin 1,0, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai 1,0, tapauksen mukaan

jossa:

y

on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan uudessa rekisteröidyssä kevyiden kuljetusajoneuvojen kannassa laskettuna päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kokonaismääränä, kun jokaiselle niistä on laskettu  $ZLEV_{\text{specific}}$  seuraavan kaavan mukaisesti, jaettuna kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen kevyiden kuljetusajoneuvojen kokonaismäärällä

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x

on 15 prosenttia

### 6.3.2 Vuodesta 2030 eteenpäin

Päästötavoite = (vertailupäästötavoite – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – EU:n koko ajoneuvokannan tavoite<sub>2030</sub>)) · ZLEV-kerroin

jossa:

Vertailupäästötavoite

on 6.2.2 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan vertailupäästötavoite

$\emptyset_{\text{targets}}$

on kunkin yksittäisen valmistajan uusien rekisteröityjen kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärällä painotettu keskiarvo kaikista 6.2.2 kohdan mukaisesti määritetyistä vertailupäästötavoitteista

ZLEV-kerroin

on  $(1+y-x)$ , jollei tämä summa ole suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin 1,0, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on 1,05 tai 1,0, tapauksen mukaan

jossa:

y

on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan uudessa rekisteröidyssä kevyiden kuljetusajoneuvojen kannassa laskettuna päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kokonaismääränä, kun jokaiselle niistä on laskettu  $ZLEV_{\text{specific}}$  seuraavan kaavan mukaisesti, jaettuna kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen kevyiden kuljetusajoneuvojen kokonaismäärällä

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x

on 30 prosenttia

## LIITE II

### **UUSIEN HENKILÖAUTOJEN PÄÄSTÖJEN SEURANTA JA ILMOITTAMINEN**

#### ***A OSA — Tietojen kerääminen uusista henkilöautoista ja hiilidioksidiseurantatietojen määrittäminen***

1. Jäsenvaltioiden on kultakin kalenterivuodelta kerättävä alueellaan M1-ajoneuvoina rekisteröidyistä uusista henkilöautoista seuraavat yksityiskohtaiset tiedot:
  - a) valmistaja
  - b) tyyppihyväksynnän numero ja sen laajennus
  - c) tyyppi, variantti ja versio (tapauksen mukaan)
  - d) merkki ja kaupp nimi
  - e) hyväksytyn ajoneuvotyypin luokka
  - f) uusien rekisteröintien kokonaismäärä
  - g) ajokuntoisen ajoneuvon massa
  - h) hiilidioksidipäästöt (NEDC ja WLTP)
  - i) jalanjälki: akseliväli, ohjaavan akselin ja muun akselin raideväli
  - j) polttoainetyyppi ja polttoaineen käyttötapa
  - k) sylinteritilavuus
  - l) sähköenergiankulutus
  - m) innovatiivisen teknologian tai innovatiivisten teknologioiden ryhmän koodi sekä kyseisen teknologian avulla saavutetut hiilidioksidipäästövähennykset
  - n) suurin nettoteho
  - o) ajoneuvon valmistenumero
  - p) WLTP-testimassa
  - q) täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1153 liitteessä I olevassa 3.2.8 kohdassa tarkoitetut poikkeama- ja tarkastuskertoimet
  - r) rekisteröidyn ajoneuvon luokka

- s) ajoneuvoperheen tunnistenumero
- t) sähkökäyttöinen toimintasäde, tapauksen mukaan.

Jäsenvaltioiden on asetettava komission saataville 7 artiklan mukaisesti kaikki tässä kohdassa luetellut parametrit B osassa olevassa 2 jaksossa täsmennetyssä muodossa.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen yksityiskohtaiset tiedot on otettava asianomaisen henkilöauton vaatimustenmukaisuustodistuksesta. Kun on kyse kahta polttoainetta (benssiini/kaasu) käyttävistä ajoneuvoista, joiden vaatimuksenmukaisuustodistuksessa on mainittu erityiset hiilidioksidipäästöluvut molempien polttoainetyyppien osalta, jäsenvaltioiden on käytettävä yksinomaan kaasun osalta mitattua arvoa.

3. Jäsenvaltioiden on kultakin kalenterivuodelta määritettävä:

- a) EY:n tyyppihyväksynnän alaisuuteen kuuluvien uusien henkilöautojen rekisteröintien kokonaismäärä;
- b) yksittäin hyväksytyjen uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä;
- c) kansallisesti pieninä sarjoina hyväksytyjen uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä.

### ***B OSA — Toimitettavien tietojen muoto***

Kunakin vuonna jäsenvaltioiden on toimitettava A osan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen tietojen seuraavissa muodoissa:

#### **1 jakso — Yhdistetyt seurantatiedot**

Jäsenvaltio <sup>27</sup>	
Vuosi	
EY-tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvien uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	
Yksittäishyväksytyjen uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	
Kansallisesti pieninä sarjoina hyväksytyjen uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	

<sup>27</sup> ISO 3166 alpha-2 -koodit, lukuun ottamatta Kreikkaa ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa, joiden koodit ovat "EL" ja "UK".

<b>Viittaus A osan 1 kohtaan</b>	<b>Yksityiskohtaiset tiedot rekisteröityä ajoneuvoa kohti</b>
a)	Valmistajan nimi – EU: n vakionimike
	Valmistajan nimi, OEM-ilmoitus
	Valmistajan nimi jäsenvaltion rekisterissä <sup>1</sup>
b)	Tyyppihyväksynnän numero ja laajennus
c)	Tyyppi
	Variantti
	Versio
d)	Merkki ja kaupp nimi
e)	Hyväksytyn ajoneuvotyyppin luokka
f)	Uusien rekisteröintien kokonaismäärä
g)	Ajokuntoisen ajoneuvon massa
h)	Hiilidioksidipäästöt (yhdistetty)  NEDC-arvo 31 päivään joulukuuta 2020, lukuun ottamatta 5 artiklan soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoja, joille määritetään NEDC-arvo 31 päivään joulukuuta 2022 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1153 5 artiklan mukaisesti
	Hiilidioksidipäästöt (yhdistetty)  WLTP-arvo
i)	Akseliväli
	Ohjaavan akselin raideleveys (akseli 1)
	Toisen akselin raideleveys (akseli 2)

j)	Polttoainetyyppi
	Polttoaineen käyttötapa
k)	Sylinteritilavuus (cm <sup>3</sup> )
l)	Sähköenergiankulutus (Wh/km)
m)	Ekoinnovaatioiden koodit
	Ekoinnovaatioiden avulla saavutettu hiilidioksidipäästövähennys (NEDC) vuoden 2020 loppuun saakka
	Ekoinnovaatioiden avulla saavutettu hiilidioksidipäästövähennys (WLTP)
n)	Suurin nettoteho
o)	Ajoneuvon valmistenumero
p)	WLTP-testimassa
q)	Poikkeamakerroin De (tapauksen mukaan)
	Tarkastuskerroin (tapauksen mukaan)
r)	Rekisteröidyn ajoneuvon luokka
s)	Ajoneuvoperheen tunnistenumero
t)	Sähkökäyttöinen toimintasäde, tapauksen mukaan

#### Huomautukset:

<sup>1</sup> Kun kyseessä on kansallinen piensarjatyypin hyväksyntä (NSS) tai yksittäishyväksyntä (IVA), valmistajan nimi ilmoitetaan sarakkeessa "Valmistajan nimi jäsenvaltion rekisterissä" ja sarakkeessa "Valmistajan nimi – EU:n vakionimike" ilmoitetaan yksi seuraavista: "AA-NSS" tai "AA-IVA" tapauksen mukaan.

### LIITE III

#### **KEVYIDEN KULJETUSAJONEUVOJEN PÄÄSTÖJEN SEURANTA JA ILMOITTAMINEN**

##### **A. Tietojen kerääminen kevyistä kuljetusajoneuvoista ja hiilidioksidiseurantatietojen määrittäminen**

###### *1. Yksityiskohtaiset tiedot*

###### 1.1 N<sub>1</sub>-ajoneuvoina rekisteröidyt valmiit ajoneuvot

Kun kyseessä ovat EU-tyyppihyväksynnän saaneet N<sub>1</sub>-ajoneuvoiksi rekisteröidyt ajoneuvot, jäsenvaltioiden on kunakin kalenterivuonna kirjattava seuraavat yksityiskohtaiset tiedot kustakin uudesta kevyestä kuljetusajoneuvosta, kun se rekisteröidään ensimmäistä kertaa niiden alueella:

- a) valmistaja
- b) tyyppihyväksynnän numero ja sen laajennus
- c) tyyppi, variantti ja versio
- d) merkki
- e) hyväksytyn ajoneuvotyyppin luokka
- f) rekisteröidyn ajoneuvon luokka
- g) hiilidioksidipäästöt (NEDC ja WLTP)
- h) ajokuntoisen ajoneuvon massa
- i) suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa
- j) jalanjälki: akseliväli, ohjaavan akselin ja muun akselin raideväli
- k) polttoainetyyppi ja polttoaineen käyttötapa
- l) sylinteritilavuus
- m) sähköenergiankulutus
- n) innovatiivisen teknologian tai innovatiivisten teknologioiden ryhmän koodi sekä kyseisen teknologian avulla saavutetut hiilidioksidipäästövähennykset (NEDC ja WLTP)

- o) ajoneuvon valmistenumero
- p) WLTP-testimassa
- q) täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1152 liitteessä I olevassa 3.2.8 kohdassa tarkoitetut poikkeama- ja tarkastuskertoimet
- r) ajoneuvoperheen tunnistenumero määritettynä asetuksen (EU) 2017/1151 liitteessä XXI olevan 5.0 kohdan mukaisesti
- s) sähkökäyttöinen toimintasäde, tapauksen mukaan.

Jäsenvaltioiden on asetettava komission saataville 7 artiklan mukaisesti kaikki tässä kohdassa luetellut parametrit tämän liitteen C osassa olevassa 2 jaksossa täsmennetyssä muodossa.

## 1.2 Monivaiheisen tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvat ja N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoiksi rekisteröidyt ajoneuvot

Kun kyseessä ovat monivaiheisen tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvat ja N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoiksi rekisteröidyt ajoneuvot, jäsenvaltioiden on kunakin kalenterivuonna kirjattava seuraavat yksityiskohtaiset tiedot:

- a) (keskeneräiset) perusajoneuvot: 1.1 kohdan a, b, c, d, e, g, h, i, n ja o alakohdissa tarkoitetut tiedot, tai h ja i alakohdissa tarkoitettujen tietojen sijaan oletuslisämässä, joka on toimitettu osana direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.17.2 kohdassa tarkoitettuja tyyppihyväksyntätietoja;
- b) (valmis) perusajoneuvo: 1.1 kohdan a, b, c, d, e, g, h, i, n ja o alakohdassa tarkoitetut tiedot;
- c) valmistunut ajoneuvo: 1.1 kohdan a, f, g, h, j, k, l, m ja o alakohdassa tarkoitetut tiedot.

Jos perusajoneuvosta ei voida toimittaa tämän kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja tietoja, jäsenvaltion on sen sijaan toimitettava tiedot valmistuneesta ajoneuvosta.

Valmistuneiden N<sub>1</sub>-ajoneuvojen osalta tietojen toimittamisessa käytetään C osan 2 jaksossa esitettyä muotoa.

1.1 kohdan o alakohdassa tarkoitettua ajoneuvon valmistusnumeroa ei julkisteta.

- 2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut yksityiskohtaiset tiedot on otettava vaatimustenmukaisuustodistuksesta. Kun on kyse kahta polttoainetta (benssiini/kaasu) käyttävistä ajoneuvoista, joiden vaatimuksenmukaisuustodistuksessa on mainittu erityiset hiilidioksidipäästöluvut molempien polttoainetyyppien osalta, jäsenvaltioiden on käytettävä yksinomaan kaasun osalta mitattua arvoa.

3. Jäsenvaltioiden on kultakin kalenterivuodelta määritettävä:
- a) n tyyppihyväksynnän alaisuuteen kuuluvien uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen rekisteröintien kokonaismäärä;
  - b) EY: n monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvien uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen rekisteröintien kokonaismäärä;
  - c) yksittäin hyväksytyjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä;
  - d) kansallisesti pieninä sarjoina hyväksytyjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä.

## **B. Uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen hiilidioksidiseurantatietojen määrittelymenetelmät**

Seurantatiedot, jotka jäsenvaltioiden on määritettävä tämän liitteen A osan 1 ja 3 kohdan mukaisesti, määritetään tässä osassa esitettyjen menetelmien avulla.

### *1. Rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä*

Jäsenvaltioiden on määritettävä alueellaan asianomaisena seurantavuonna rekisteröityjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen lukumäärä jaoteltuna sen mukaan, sovelletaanko ajoneuvoon EY: n tyyppihyväksyntää, yksittäishyväksyntää vai kansallista pienten sarjojen hyväksyntää, sekä mikäli mahdollista, monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvien ajoneuvojen määrä.

### *2. Valmistuneet ajoneuvot*

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

Komissio esittää erityistä seurantamenettelyä ja tarvittaessa muuttaa asiaan liittyviä tyyppihyväksyntäsäädöksiä, jotta valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästö-, polttoainetehokkuus- ja massa-arvojen asianmukaisuus voidaan varmistaa, aiheuttamatta kuitenkaan liiallista rasitetta perusajoneuvon valmistajalle.

Huolimatta siitä, että vuoden 2020 tavoitteen laskemiseksi liitteessä I olevan B osan 2 kohdan mukaisesti oletuslisämassa otetaan tämän liitteen C osasta, 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun päästötavoitteen alustavaa laskelmaa varten voidaan käyttää ajokuntoisten valmistuneiden ajoneuvojen massaa, jos massa-arvoa ei voida määrittää.

Kun perusajoneuvo on valmis ajoneuvo, päästötavoitteen laskelmaa varten käytetään kyseisen ajokuntoisen ajoneuvon massaa. Kuitenkin jos massa-arvoa ei voida määrittää, päästötavoitteen alustavaa laskelmaa varten voidaan käyttää valmistuneen ajokuntoisen ajoneuvon massaa.

### C. Toimitettavien tietojen muoto

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

<i>1 jakso — Yhdistetyt seurantatiedot</i>	
Jäsenvaltio <sup>28</sup>	
Vuosi	
EY:n tyyppihyväksynnän alaisuuteen kuuluvien uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen rekisteröintien kokonaismäärä	
Yksittäin hyväksytyjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	
Kansallisesti pieninä sarjoina hyväksytyjen uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	
Monivaiheisen tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvien uusien kevyiden kuljetusajoneuvojen rekisteröintien kokonaismäärä (mikäli saatavilla)	

<sup>28</sup> ISO 3166 alpha-2 -koodit, lukuun ottamatta Kreikkaa ja Yhdistynyttä kuningaskuntaa, joiden koodit ovat "EL" ja "UK".

2 jakso — Yksityiskohtaiset seurantatiedot — yhtä ajoneuvoa koskeva tietue

Viittaus A osan 1.1 kohtaan	Yksityiskohtaiset tiedot rekisteröityä ajoneuvoa kohti <sup>(1)</sup>
a)	Valmistajan nimi – EU: n vakionimike <sup>(2)</sup>
	Valmistajan nimi, OEM-ilmoitus VALMIS AJONEUVO/PERUSAJONEUVO <sup>(3)</sup>
	Valmistajan nimi, OEM-ilmoitus VALMISTUNUT AJONEUVO <sup>(3)</sup>
	Valmistajan nimi jäsenvaltion rekisterissä <sup>(2)</sup>
b)	Tyyppihyväksynnän numero ja laajennus
c)	Tyyppi
	Variantti
	Versio
d)	Merkki
e)	Hyväksytyin ajoneuvotyyppin luokka
f)	Rekisteröidyn ajoneuvon luokka
g)	Hiilidioksidipäästöt (yhdistetty) NEDC-arvo 31 päivään joulukuuta 2020
	Hiilidioksidipäästöt (yhdistetty) WLTP-arvo
h)	Ajokuntoisen ajoneuvon massa PERUSAJONEUVO
	Ajokuntoisen ajoneuvon massa VALMISTUNUT AJONEUVO/VALMIS AJONEUVO
i) <sup>(4)</sup>	Suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa

j)	Akseliväli
	Ohjaavan akselin raideväli (akseli 1)
	Toisen akselin raideväli (akseli 2)
k)	Polttoainetyyppi
	Polttoaineen käyttötapa
l)	Sylinteritilavuus (cm <sup>3</sup> )
m)	Sähköenergiankulutus (Wh/km)
n)	Ekoinnovaatioiden koodit
	Ekoinnovaatioiden avulla saavutettu hiilidioksidipäästövähennys (NEDC) 31 päivään joulukuuta 2020
	Ekoinnovaatioiden avulla saavutettu hiilidioksidipäästövähennys (WLTP)
o)	Ajoneuvon valmistenumero
p)	WLTP-testimassa
q)	Poikkeamakerroin De (tapauksen mukaan)
	Tarkastuskerroin (tapauksen mukaan)
r)	Ajoneuvoperheen tunnistenumero
s)	Sähkökäyttöinen toimintasäde, tapauksen mukaan
Direktiivi 2007/46/EY, liite I, 2.17.2 kohta <sup>29</sup>	Oletuslisämassa (mikäli sovellettavissa, kun kyseessä ovat monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvat ajoneuvot)

<sup>29</sup> Kun kyseessä ovat monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvat ajoneuvot, ajokuntoisen ajoneuvon massa ja suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa perusajoneuvon osalta voidaan korvata oletuslisämassalla, joka määritetään tyyppihyväksyntätiedoissa direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.17.2 kohdassa.

Huomautukset:

- (1) Jos monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvien ajoneuvojen osalta ei voida toimittaa tietoja perusajoneuvosta, jäsenvaltion on toimitettava vähintään tässä muodossa määritetyt tiedot valmistuneesta ajoneuvosta.
- (2) Kun kyseessä on kansallinen piensarjatyypin hyväksyntä (NSS) tai yksittäishyväksyntä (IVA), valmistajan nimi ilmoitetaan sarakkeessa "Valmistajan nimi jäsenvaltion rekisterissä" ja sarakkeessa "Valmistajan nimi – EU:n vakionimike" ilmoitetaan yksi seuraavista: "AA-NSS" tai "AA-IVA" tapauksen mukaan.
- (3) Kun kyseessä on monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluva ajoneuvo, ilmoitetaan (keskeneräisen/valmiin) perusajoneuvon valmistaja. Jos perusajoneuvon valmistajaa ei ole saatavilla, ilmoitetaan ainoastaan valmistuneen ajoneuvon valmistaja.
- (4) Kun kyseessä ovat monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvat ajoneuvot, ilmoitetaan perusajoneuvon suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa.
- (5) Kun kyseessä ovat monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvat ajoneuvot, ajokuntoisen ajoneuvon massa ja suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa perusajoneuvon osalta voidaan korvata oletuslisämassalla, joka määritetään tyyppihyväksyntätiedoissa direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.17.2 kohdassa.

## LIITE IV

### **Kumotut asetukset ja luettelot niiden muutoksista**

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 443/2009	(EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1)
Komission asetus (EU) N:o 397/2013	(EUVL L 120, 1.5.2013, s. 4)
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 333/2014	(EUVL L 103, 5.4.2014, s. 15)
Komission delegeoitu asetus (EU) 2015/6	(EUVL L 3, 7.1.2015, s. 1)
Komission delegeoitu asetus (EU) 2017/1502	(EUVL L 221, 26.8.2017, s. 4)
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 510/2011	(EUVL L 145, 31.5.2011, s. 1)
Komission delegeoitu asetus (EU) N:o 205/2012	(EUVL L 72, 10.3.2012, s. 2)
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 253/2014	(EUVL L 84, 20.3.2014, s. 38)
Komission delegeoitu asetus (EU) N:o 404/2014	(EUVL L 121, 24.4.2014, s. 1)
Komission delegeoitu asetus (EU) 2017/748	(EUVL L 113, 29.4.2017, s. 9)
Komission delegeoitu asetus (EU) 2017/1499	(EUVL L 219, 25.8.2017, s. 1)

## LIITE V

### VASTAAVUUSTAULUKKO

Asetus (EY) N:o 443/2009	Asetus (EU) N:o 510/2011	Tämä asetetus
1 artiklan ensimmäinen kohta	1 artiklan 1 kohta	1 artiklan 1 kohta
1 artiklan toinen kohta	1 artiklan 2 kohta	1 artiklan 2 kohta
1 artiklan kolmas kohta	–	1 artiklan 3 kohta
–	–	1 artiklan 4 kohta
2 artiklan 1 kohta	2 artiklan 1 kohta	2 artiklan 1 kohta
2 artiklan 2 kohta	2 artiklan 2 kohta	2 artiklan 2 kohta
2 artiklan 3 kohta	2 artiklan 3 kohta	2 artiklan 3 kohta
2 artiklan 4 kohta	2 artiklan 4 kohta	2 artiklan 4 kohta
3 artiklan 1 kohta, johdantokappale	3 artiklan 1 kohta, johdantokappale	3 artiklan 1 kohta, johdantokappale
3 artiklan 1 kohdan a ja b alakohta	3 artiklan 1 kohdan a ja b alakohta	3 artiklan 1 kohdan a ja b alakohta
–	3 artiklan 1 kohdan c, d ja e alakohta	3 artiklan 1 kohdan c, d ja e alakohta
3 artiklan 1 kohdan c ja d alakohta	3 artiklan 1 kohdan f ja g alakohta	3 artiklan 1 kohdan f ja g alakohta
3 artiklan 1 kohdan e alakohta	3 artiklan 1 kohdan j alakohta	–
3 artiklan 1 kohdan f ja g alakohta	3 artiklan 1 kohdan h ja i alakohta	3 artiklan 1 kohdan h ja i alakohta
–	–	3 artiklan 1 kohdan j, k ja l alakohta
3 artiklan 1 kohdan k alakohta	–	–
3 artiklan 2 kohta	3 artiklan 2 kohta	3 artiklan 2 kohta
4 artiklan 1 kohta	–	–

–	–	4 artiklan 1 kohta, johdantokappale
–	–	4 artiklan 1 kohdan a alakohta
–	4 artiklan ensimmäinen kohta	4 artiklan 1 kohdan b alakohta
–	–	4 artiklan 1 kohdan c alakohta
–	4 artiklan toinen kohta	4 artiklan 2 kohta
4 artiklan toinen kohta	4 artiklan kolmas kohta	4 artiklan 3 kohta
5 artikla	5 artikla	–
5 a artikla	–	5 artikla
6 artikla	6 artikla	–
7 artiklan 1 kohta	7 artiklan 1 kohta	6 artiklan 1 kohta
7 artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohta	7 artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohta	6 artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohta
–	–	6 artiklan 2 kohdan d alakohta
7 artiklan 3 kohta	7 artiklan 3 kohta	6 artiklan 3 kohta
7 artiklan 4 kohta	7 artiklan 4 kohta	6 artiklan 4 kohta
7 artiklan 5 kohta	7 artiklan 5 kohta	6 artiklan 5 kohta
7 artiklan 6 kohta	7 artiklan 6 kohta	6 artiklan 6 kohta
7 artiklan 7 kohta	7 artiklan 7 kohta	6 artiklan 7 kohta
8 artiklan 1 kohta	8 artiklan 1 kohta	7 artiklan 1 kohta
8 artiklan 2 kohta	8 artiklan 2 kohta	7 artiklan 2 kohta
8 artiklan 3 kohta	8 artiklan 3 kohta	7 artiklan 3 kohta
8 artiklan 4 kohdan ensimmäinen ja toinen alakohta	8 artiklan 4 kohdan ensimmäinen ja toinen alakohta	7 artiklan 4 kohdan ensimmäinen ja toinen alakohta

8 artiklan 4 kohdan kolmas alakohta	–	7 artiklan 4 kohdan kolmas alakohta
8 artiklan 5 kohdan ensimmäinen alakohta	8 artiklan 5 kohta	7 artiklan 5 kohdan ensimmäinen alakohta
8 artiklan 5 kohdan toinen alakohta	8 artiklan 6 kohta	–
8 artiklan 6 kohta	8 artiklan 7 kohta	–
8 artiklan 7 kohta	–	7 artiklan 6 kohdan ensimmäinen alakohta
–	–	7 artiklan 6 kohdan toinen alakohta
–	8 artiklan 8 kohta	–
8 artiklan 8 kohta	–	–
8 artiklan 9 kohta	8 artiklan 9 kohta	7 artiklan 7 kohta
–	–	7 artiklan 8 kohta
–	8 artiklan 10 kohta	7 artiklan 9 kohta
9 artiklan 1 kohta	9 artiklan 1 kohta	8 artiklan 1 kohta
9 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta, johdantokappale	9 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta, johdantokappale	8 artiklan 2 kohta
9 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohta	9 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohta	–
9 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohta	9 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohta	8 artiklan 2 kohta
9 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	9 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	8 artiklan 2 kohdan toinen alakohta
9 artiklan 3 kohta	9 artiklan 3 kohta	8 artiklan 3 kohta
9 artiklan 4 kohta	9 artiklan 4 kohta	8 artiklan 4 kohta
10 artiklan 1 kohta, johdantokappale	10 artiklan 1 kohta, johdantokappale	9 artiklan 1 kohta, johdantokappale

10 artiklan 1 kohdan a, b, c, d ja e alakohta	10 artiklan 1 kohdan a, b, c, d ja e alakohta	9 artiklan 1 kohdan a, b, c, d ja e alakohta
–	–	9 artiklan 1 kohdan f alakohta
10 artiklan 2 kohta	10 artiklan 2 kohta	9 artiklan 2 kohta
11 artiklan 1 kohta	11 artiklan 1 kohta	10 artiklan 1 kohta
11 artiklan 2 kohta	11 artiklan 2 kohta	10 artiklan 2 kohta
11 artiklan 3 kohta	11 artiklan 3 kohta	10 artiklan 3 kohta
11 artiklan 4 kohdan ensimmäinen alakohta	–	10 artiklan 4 kohdan ensimmäinen alakohta
11 artiklan 4 kohdan toinen alakohta, johdantokappale	–	10 artiklan 4 kohdan toinen alakohta, johdantokappale
11 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan a alakohta	–	10 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan a alakohta
11 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan b alakohta	–	–
11 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan c alakohta	–	10 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan b alakohta
11 artiklan 4 kohdan kolmas ja neljäs alakohta	–	10 artiklan 4 kohdan kolmas ja neljäs alakohta
11 artiklan 5 kohta	11 artiklan 4 kohta	10 artiklan 5 kohta
11 artiklan 6 kohta	11 artiklan 5 kohta	10 artiklan 6 kohta
11 artiklan 7 kohta	11 artiklan 6 kohta	10 artiklan 7 kohta
11 artiklan 8 kohta	11 artiklan 7 kohta	10 artiklan 8 kohta
11 artiklan 9 kohta	11 artiklan 8 kohta	10 artiklan 9 kohta
12 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta	12 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta	11 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta
12 artiklan 1 kohdan toinen alakohta	–	11 artiklan 1 kohdan toinen alakohta

12 artiklan 1 kohdan kolmas alakohta	12 artiklan 1 kohdan toinen alakohta	11 artiklan 1 kohdan kolmas alakohta
–	–	11 artiklan 1 kohdan neljäs alakohta
12 artiklan 2 kohta	12 artiklan 2 kohta	11 artiklan 2 kohta
12 artiklan 3 kohta	12 artiklan 3 kohta	11 artiklan 3 kohta
12 artiklan 4 kohta	12 artiklan 4 kohta	11 artiklan 4 kohta
–	–	12 artiklan 1 kohta
–	–	12 artiklan 2 kohta
–	–	12 artiklan 3 kohta
13 artiklan 1 kohta	–	–
–	–	13 artiklan otsikko
–	–	13 artiklan 1 kohdan ensimmäinen alakohta, johdantokappale
13 artiklan 2 kohdan ensimmäinen alakohta	–	13 artiklan 1 kohdan a alakohta
–	13 artiklan 2 kohta	13 artiklan 1 kohdan b alakohta
–	–	13 artiklan 1 kohdan c ja d alakohta
13 artiklan 2 kohdan toinen alakohta	–	–
13 artiklan 2 kohdan kolmas alakohta	–	13 artiklan 2 kohta
–	13 artiklan 1 kohta	14 artiklan 1 kohta
–	13 artiklan 4 kohta	–
–	13 artiklan 5 kohta	–
13 artiklan 3 kohta	13 artiklan 6 kohta	14 artiklan 2 kohta
13 artiklan 4 kohta	–	–
13 artiklan 5 kohta	–	–

13 artiklan 6 kohta	13 artiklan 3 kohta	–
13 artiklan 7 kohta	–	14 artiklan 3 kohta
14 artiklan 1 kohta	14 artiklan 1 kohta	15 artiklan 1 kohta
14 artiklan 2 kohta	14 artiklan 2 kohta	15 artiklan 2 kohta
14 artiklan 3 kohta	14 artiklan 3 kohta	15 artiklan 3 kohta
14 a artiklan 1 kohta	15 artiklan 3 kohta	16 artiklan 1 kohta
14 a artiklan 2 kohta	15 artiklan 1 kohta	16 artiklan 2 kohta
14 a artiklan 3 kohta	16 artikla	16 artiklan 3 kohta
14 a artiklan 4 kohta	15 artiklan 2 kohta	–
14 a artiklan 5 kohta	17 artikla	–
–	–	17 artikla
15 artikla	–	17 artikla
16 artikla	18 artikla	18 artikla
Liite I	–	Liite I, A osa
–	Liite I	Liite I, B osa
Liite II, A osa	–	Liite II, A osa
Liite II, B osa	–	–
Liite II, C osa	–	Liite II, B osa
–	Liite II	Liite III
–	–	Liite IV
–	–	Liite V