

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2019/631,**annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019,****hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta****(uudelleenlaadittu teksti)****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

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

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 443/2009 ⁽³⁾ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 510/2011 ⁽⁴⁾ on muutettu tuntuvasti useita kertoja. Koska uusia muutoksia on tarpeen tehdä, mainitut asetukset olisi selkeyden vuoksi uudelleenlaadittava.
- (2) Jotta siirtymä tapahtuisi yhdenmukaisesti ja tehokkaasti asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 uudelleenlaadinnan ja kumoamisen jälkeen, tätä asetusta olisi sovellettava 1 päivästä tammikuuta 2020. On kuitenkin aiheellista säilyttää mainituissa asetuksissa vahvistetut hiilidioksidipäästönormit ja keinot niiden saavuttamiseksi muutoksitta vuoteen 2024 saakka.
- (3) Pariisin sopimuksessa ⁽⁵⁾ 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. Hallitustenvälisen ilmastomuutospaneelin (IPCC) viimeisimmässä erityisraportissa vaikutuksista, joita on maapallon keskilämpötilan nousulla 1,5 celsiusasteella esiteollisen ajan tasoista sekä siihen liittyvillä maailman kasvihuonekaasupäästöjen kehityspoluilla, esitetään uusimmat tieteelliset päätelmät, jotka vahvistavat yksiselitteisesti ilmastomuutoksen kielteiset vaikutukset. Kyseisessä erityisraportissa todetaan, että päästöjen vähentäminen kaikilla aloilla on ratkaisevan tärkeää ilmaston lämpenemisen rajoittamiseksi.
- (4) Jotta edistettäisiin Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista, on nopeutettava koko liikennealan muuttamista päästöttömäksi ottaen huomioon 28 päivänä marraskuuta 2018 annettu komission tiedonanto ”Puhdas maapallo kaikille – Eurooppalainen visio kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta”, jossa visioidaan tarvittavia taloudellisia ja yhteiskunnallisia muutoksia, joihin osallistuvat kaikki talouden ja yhteiskunnan alat ja joiden päämääränä on saada aikaan kasvihuonekaasujen nollanettopäästöt vuoteen 2050 mennessä. Ihmisten terveyttä ja ympäristöä vakavasti vahingoittavia ja ilman laatua pilaavia liikenteen aiheuttamia päästöjä olisi niin ikään vähennettävä jyrkästi ilman viivettä. Perinteisten polttomoottoriajoneuvojen päästöjä on tarpeen vähentää edelleen vuoden 2020 jälkeen. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen olisi oltava käytössä ja saatava merkittävä markkinaosuus vuoteen 2030 mennessä. Henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä olisi edelleen vähennettävä vuoden 2030 jälkeen.

⁽¹⁾ EUVL C 227, 28.6.2018, s. 52.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 27. maaliskuuta 2019 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 15. huhtikuuta 2019.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (5) Komission 31 päivänä toukokuuta 2017 annetussa tiedonannossa ”Eurooppa liikkeellä – Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla” ja 8 päivänä marraskuuta 2017 annetussa tiedonannossa ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevan eurooppalaisen strategian toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuuttaan ja työntekijöitään” korostetaan, että henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit ovat keskeinen innovoinnin ja tehokkuuden edistäjä, parantavat osaltaan autoteollisuuden kilpailukykyä ja avaavat tietä päästöttömille ja vähäpäästöisille ajoneuvoille teknologianeutraalilla tavalla.
- (6) Tässä asetuksessa luodaan selkeä väylä tieliikennealan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja edistetään sitovaa tavoitetta, jonka mukaan unionin 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 ja sen jäsenvaltioiden suunniteltuna kansallisesti määriteltävänä panoksena 6 päivänä maaliskuuta 2015 pidetyssä ympäristöneuvoston kokouksessa.
- (7) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/842⁽⁶⁾ vahvistetaan jäsenvaltioiden velvoitteet saavuttaa unionin tavoite vähentää kasvihuonekaasupäästöjään 30 prosenttia vuoden 2005 tasoista vuoteen 2030 mennessä sellaisilla aloilla, jotka eivät ole osa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY⁽⁷⁾ perustettua Euroopan unionin päästökauppajärjestelmää. Tieliikenteen osuus näiden alojen päästöistä on huomattava. Tieliikenteen päästöt ovat lisäksi kasvussa ja tuntuvasti vuoden 1990 tasojen yläpuolella. Jos tieliikenteen päästöt lisääntyvät entisestään, tällainen lisääntyminen heikentää edelleen muilla aloilla ilmastonmuutoksen torjumiseksi aikaan saatuja päästövähennyksiä.
- (8) Lokakuun 23–24 päivänä 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.
- (9) Kysyntää hillitsevä energiatehokkuus on yksi viidestä toisiaan vahvistavasta ja toisiinsa läheisesti liittyvästä ulottuvuudesta, jotka esitetään 25 päivänä helmikuuta 2015 annetussa komission tiedonannossa ”Joustavaa energiaunionia ja tulevaisuuteen suuntautuvaa ilmastonmuutospolitiikkaa koskeva puitestrategia”, jotta 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 energiatehokkuuspotentialiaa, joka on myös saavutettavissa keskittymällä jatkossakin henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseen vuoden 2030 perspektiivistä.
- (10) Vuonna 2015 tehdyssä asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 arvioinnissa tultiin siihen tulokseen, että kyseiset asetukset ovat olleet merkityksellisiä ja laajasti ottaen johdonmukaisia 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. Asetusten tuomia hyötyjä on kuitenkin vähentänyt kasvava ero uuden eurooppalaisen ajosyklin (NEDC) mukaisesti mitattujen hiilidioksidipäästöjen ja ajoneuvojen ajon aikaisten hiilidioksidipäästöjen välillä.
- (11) Sen vuoksi on aiheellista jatkaa asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 tavoitteisiin pyrkimistä vahvistamalla uudet EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavat hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet henkilöautoille ja kevyille hyötyajoneuvoille vuoteen 2030 saakka. Näiden tavoitteiden tasojä määriteltäessä on otettu huomioon näiden tasojen tehokkuus pyrittäessä kustannustehokkaasti vähentämään asetuksen (EU) 2018/842 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 ilmaansaasteina ja energiaturvallisuutena. Koska henkilöautojen markkinaosuus ja siten myös niiden kokonaisuus hiilidioksidipäästöistä on huomattavasti suurempi kuin kevyiden hyötyajoneuvojen, henkilöautoihin ja kevyisiin hyötyajoneuvoihin katsotaan aiheelliseksi soveltaa erilaista lähestymistapaa.

⁽⁶⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/842, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, sitovista vuotuisista kasvihuonekaasujen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, sekä asetuksen (EU) N:o 525/2013 muuttamisesta (EUVL L 156, 19.6.2018, s. 26).

⁽⁷⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

- (12) Olisi varmistettava sosiaalisesti hyväksyttävä ja oikeudenmukainen siirtymä päästöttömään liikkuvuuteen. Siksi on tärkeää ottaa huomioon tällaisen siirtymän sosiaaliset vaikutukset autoteollisuuden koko arvoketjussa ja puuttua ennakoivasti työllisyysvaikutuksiin. Näin ollen kielteisistä vaikutuksista kärsivissä yhteisöissä ja niistä kärsivillä alueilla olisi harkittava työntekijöiden uudelleen koulutusta ja täydennyskoulutusta ja työntekijöiden uudelleensijoittamista koskevia kohdennettuja unionin, kansallisen ja aluetason ohjelmia sekä koulutus- ja työnhakualoitteita tiiviissä vuoropuhelussa työmarkkinaosapuolten ja toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Osana kyseistä siirtymää olisi parannettava naisten työllisyyttä ja yhtäläisiä mahdollisuuksia tällä alalla.
- (13) Onnistunut siirtymä päästöttömään liikkuvuuteen edellyttää yhdenmukaista toimintatapa ja oikeanlaista suotuisaa toimintaympäristöä, joka kannustaa innovoimaan ja säilyttämään unionin teknologisen johtoaseman tällä alalla. Tähän sisältyvät julkiset ja yksityiset investoinnit tutkimukseen ja innovointiin, päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tarjonnan lisääminen, lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto ja yhdistäminen energiajärjestelmiin, kestävä materiaalitöimitykset ja kestävä tuotanto sekä uudelleenkäyttö ja kierrätys Euroopassa. Tämä edellyttää johdonmukaisia toimia unionin tasolla sekä kansallisella ja alue- ja paikallistasolla.
- (14) Osana Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007⁽⁸⁾ täytäntöönpanoa vuonna 2017 alettiin soveltaa uutta testimenetelmää, jolla mitataan henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta, eli komission asetuksessa (EU) 2017/1151⁽⁹⁾ vahvistettu yhdenmukaistettu kevyiden hyötyajoneuvojen kansainvälinen testimenetelmä (WLTP). Tällä testimenetelmällä mitattavat hiilidioksidipäästö- ja polttoaineenkulutusarvot vastaavat paremmin todellisia ajo-olosuhteita.

Sen vuoksi on aiheellista, että uudet hiilidioksidipäästöavoitteet 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 vuoden 2021 tavoitteisiin, jotka lasketaan WLTP-päästötestiä varten mitattujen hiilidioksidipäästöjen perusteella. Jotta vuonna 2025 ja 2030 sovellettavien päästövähennystavoitteiden määrittämisen lähtökohtana käytettävien arvojen luotettavuus ja edustavuus voidaan varmistaa, kyseisten mittausten edellytykset on selvennetty osana komission täytäntöönpanoasetusten (EU) 2017/1152⁽¹⁰⁾ ja (EU) 2017/1153⁽¹¹⁾ täytäntöönpanoa.

- (15) Hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevat vaatimukset on tärkeää asettaa niin, että ajoneuvojen valmistajille taataan edelleen ennustettavuus ja suunniteluvarmuus kaikkialla unionissa koko niiden uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen muodostaman unionin ajoneuvokannan osalta.
- (16) Komission vuonna 2016 toimittamassa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 1999/94/EY⁽¹²⁾ koskevassa arvioinnissa todettiin, että tätä säädöstä on tarpeen entisestään selventää ja yksinkertaistaa, sillä siten voidaan lisätä sen merkityksellisuutta, vaikuttavuutta, tehokkuutta ja johdonmukaisuutta. Komission olisi sen vuoksi tarkasteltava uudelleen kyseistä direktiiviä 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä ja esitettävä tarvittaessa asiaa koskeva lainsäädäntöehdotus. Jotta voidaan tukea polttoainetaloudellisimpien ja ympäristöystävällisimpien ajoneuvojen käyttöönottoa, uudelleentarkastelussa olisi erityisesti harkittava kevyiden hyötyajoneuvojen sisällyttämistä direktiiviin ja paremmin suunniteltujen ja pidemmälle yhdenmukaistettujen merkintöjä koskevien unionin vaatimusten tarvetta, sillä ne voisivat tarjota kuluttajille vertailukelpoista, luotettavaa ja käyttäjystävällistä tietoa päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen eduista, myös ilmansaasteista.

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/1152, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2017, menetelmän vahvistamisesta sääntömääräisen testausmenettelyn muuttamisen huomioon ottamiseksi tarvittavien korrelaatioparametrien määrittämiseksi kevyiden hyötyajoneuvojen osalta ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 293/2012 muuttamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 644).

⁽¹¹⁾ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2017/1153, annettu 2 päivänä kesäkuuta 2017, menetelmän vahvistamisesta sääntömääräisen testausmenettelyn muuttamisen huomioon ottamiseksi tarvittavien korrelaatioparametrien määrittämiseksi ja asetuksen (EU) N:o 1014/2010 muuttamisesta (EUVL L 175, 7.7.2017, s. 679).

⁽¹²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/94/EY, annettu 13 päivänä joulukuuta 1999, kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja (EYVL L 12, 18.1.2000, s. 16).

- (17) Uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen muodostaman EU:n koko ajoneuvokannan päästövähennystavoitteet olisi sen vuoksi vahvistettava vuodeksi 2025 ja vuodeksi 2030, kun otetaan huomioon aika, joka kuluu ajoneuvokannan uusiutumiseen, ja se, että tieliikennealan on osaltaan edistettävä vuoden 2030 ilmasto- ja energiatavoitteiden saavuttamista. Tämä asteittainen lähestymistapa antaa myös autoteollisuudelle selkeän ja varhaisen signaalin olla viivyttämättä energiatehokkaiden teknologioiden sekä päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuontia markkinoille.
- (18) Tässä asetuksessa asetettuja hiilidioksidipäästönormeja sovelletaan uusiin henkilöautoihin ja uusiin kevyisiin hyötyajoneuvoihin. Nykyiseen tällaisten ajoneuvojen kantaan, käytetyt ajoneuvot mukaan luettuna, voidaan myös kohdentaa päästöjen vähentämiseen tähtääviä lisätoimenpiteitä muun muassa kansallisella ja unionin tasolla. Voidaan esimerkiksi toteuttaa toimenpiteitä, joilla edistetään ajoneuvokannan korkeampaa uusiutumisastetta vanhempien ja suurempipäästöisten ajoneuvojen korvaamiseksi mahdollisimman nopeasti tehokkaammilla ajoneuvoilla. Edullisempien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen saatavuus voisi edistää kulutuskäytätymisen muuttumista ja vähäpäästöisten teknologioiden nopeampaa käyttöönottoa.
- (19) Vaikka unioni on maailman suurimpia moottoriajoneuvojen valmistajia ja maailmanlaajuisen autoteollisuusalan teknologian kehityksen kärjessä, kilpailu kovenee ja kyseinen ala muuttuu nopeasti, kun tehdään sähköisiin ajovoimalaitteisiin liittyviä innovaatioita ja yhteistoiminnallinen, verkottunut ja automatisoitu liikkuvuus yleistyyvät. Jotta unioni voi säilyttää maailmanlaajuisen kilpailukykynsä ja markkinoillepääsyn, se tarvitsee sääntelykehityksen, mukaan lukien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen alalla erityisen kannustimen, jolla edistetään laajojen kotimarkkinoiden luomista ja tuetaan teknologista kehitystä ja innovointia.
- (20) 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. Olisi luotava myös erityinen siirtymäkauden toimenpide päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen saatavuuden mahdollistamiseksi niiden jäsenvaltioiden kuluttajille, joissa tällaisten ajoneuvojen markkinaosuus on pieni.
- (21) Vahvistamalla asianmukaiset kynnysarvot päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuudelle unionin ajoneuvokannasta sekä ottamalla käyttöön hyvin suunniteltu mekanismi, jolla mukautetaan valmistajakohtaista päästötavoitetta sen mukaan, mikä on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan omassa ajoneuvokannassa, tarjotaan voimakas ja uskottava signaali tällaisten uusien ajoneuvojen kehittämiselle, käyttöönotolle ja markkinoinnille, kun samaan aikaan mahdollistetaan perinteisten polttomoottoreiden tehostaminen.
- (22) Kun määritetään päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hyvityksiä, on aiheellista ottaa huomioon hiilidioksidipäästöjen erot eri ajoneuvojen välillä. Henkilöautojen osalta hyvityksiä määritettäessä olisi tunnustettava asianmukaisesti vähäpäästöisten ajoneuvojen, erityisesti ladattavien hybridiajoneuvojen, merkitys siirtymisessä päästöttömiin ajoneuvoihin. Mukautumismekanismilla on määrä varmistaa, että kynnysarvotasoa paremmin suoriutuva valmistaja saa suuremman päästötavoitteen. 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.
- (23) Sääntelykehityksellä, jolla pyritään panemaan täytäntöön EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettava päästövähennystavoite, olisi varmistettava, että päästöjen vähentämistavoitteet ovat kilpailuneutraaleja sekä sosiaalisesti oikeudenmukaisia ja kestäviä ja että niissä otetaan huomioon eurooppalaisten ajoneuvojen valmistajien moninaisuus ja vältetään perusteettomasti vääristämästä niiden välistä kilpailua.
- (24) Jotta henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen markkinoiden monimuotoisuus ja kyky vastata erilaisiin kuluttajien tarpeisiin säilyisi, päästötavoitteet 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 WLTP:ssä.
- (25) 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 tehtävä joka toinen vuosi vuodesta 2025 alkaen.
- (26) Jotta voidaan jakaa päästövähennystoimet kilpailuneutraalilla ja oikeudenmukaisella tavalla, joka heijastaa henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen markkinoiden monimuotoisuutta, ja jotta voidaan ennakoita vuonna 2021 tapahtuvaa siirtymistä WLTP:llä mitattuihin päästötavoitteisiin, on aiheellista määrittää raja-arvokäyrän kaltevuus käyttäen perustana kaikkien kyseisenä vuonna rekisteröityjen uusien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja ottaa huomioon EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavien tavoitteiden muutos vuosien 2021, 2025

ja 2030 välillä sen varmistamiseksi, että päästövähennystoimet jakautuvat tasapuolisesti kaikkien valmistajien kesken. Kun kyseessä ovat kevyet hyötyajoneuvot, henkilöautojen 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.

- (27) 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.
- (28) Olisi kuitenkin 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 voidaan erityisesti ottaa huomioon virallisen testimenetelmän muutokset. On aiheellista myös selvittää, miten säästöt olisi laskettava tavoitteiden saavuttamisen määrittämiseksi.
- (29) Kestävät kevyet komponentit ovat tärkeitä pyrittäessä vähentämään uusien ajoneuvojen energiankulutusta ja hiilidioksidipäästöjä. Niiden tulevalle kehittämisellä ja käyttöönotolla on määrä tukea siirtymää päästöttömään ja vähäpäästöiseen liikkuvuuteen.
- (30) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY⁽¹³⁾ luotiin yhdenmukaistetut puitteet, jotka kattavat kaikkien direktiivin soveltamisalaa 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.
- (31) 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.
- (32) Jos päästöttömät kevyet hyötyajoneuvot, joiden vertailumassa on tapauksen mukaan yli 2 610 kilogrammaa tai 2 840 kilogrammaa, jäisivät tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle ainoastaan niiden energianvarastointijärjestelmän massan vuoksi, on aiheellista katsoa kyseisten ajoneuvojen kuuluvan soveltamisalan piiriin.
- (33) 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. Kyseisillä 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.
- (34) Kun otetaan huomioon pienimmille valmistajille aiheutuva kohtuuton vaikutus, joka aiheutuisi ajoneuvon tarjoaman hyödyn mukaan määriteltyjen päästötavoitteiden noudattamisesta, poikkeusmenettelyyn liittyvä suuri hallinnollinen taakka ja näiden valmistajien myymien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähennyksistä saatava marginaalinen hyöty, alle 1 000 unionissa vuosittain rekisteröityä uutta henkilöautoa ja uutta kevyttä hyötyajoneuvoa tuottavat valmistajat olisi suljettava päästötavoitteen ja liikapäästömaksun soveltamisen ulkopuolelle. Jos vapautuksen saanut valmistaja kuitenkin hakee poikkeusta ja poikkeus myönnetään, on aiheellista edellyttää tällaisen valmistajan noudattavan kyseistä poikkeustavoitetta.
- (35) Menettelyllä, jolla myönnetään kapealla erikoisalalla toimiville valmistajille poikkeuksia EU:n koko ajoneuvokannan tavoitteesta, joka on 95 g CO₂/km, varmistetaan, että kyseisten kapealla erikoisalalla toimivien valmistajien päästövähennyspyrkimykset ovat yhdenmukaisia suurten valmistajien kanssa kyseisen tavoitteen osalta. Kapealla erikoisalalla toimiville valmistajille olisi edelleen oltava mahdollista myöntää poikkeus myös vuodesta 2025 vuoteen 2028 sovellettavista tavoitteista.

⁽¹³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).

- (36) Määritettäessä kaikkien niiden uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä, jotka rekisteröidään unionissa ja joista valmistajat ovat vastuussa, olisi otettava huomioon kaikki henkilöautot ja kevyet hyötyajoneuvot tapauksen mukaan riippumatta niiden massasta tai muista ominaispiirteistä. Vaikka henkilöautot ja kevyet hyötyajoneuvot, 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 noudattaen samoja mittausmenetelmiä kuin asetuksen (EY) N:o 715/2007 nojalla on säädetty; erityisesti olisi käytettävä menetelmiä, joista säädetään komission asetuksessa (EY) N:o 692/2008⁽¹⁴⁾ ja asetuksessa (EU) 2017/1151, ja korrelaatiomenettelyjä, jotka on hyväksytty asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 perusteella, eritoten täytäntöönpanoasetuksissa (EU) 2017/1152 ja (EU) 2017/1153. Tulokseksi saadut hiilidioksidipäästöjen arvot olisi kirjattava ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistukseen, jotta ne voidaan sisällyttää seurantajärjestelmään.
- (37) Valmistuneiden kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt olisi kohdennettava perusajoneuvon valmistajalle.
- (38) Huomioon olisi otettava niiden kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajien erityistilanne, jotka valmistavat keskeneräisiä ajoneuvoja, jotka tyyppihyväksyntään useammassa vaiheessa. Vaikka nämä valmistajat ovat vastuussa hiilidioksidipäästöjä koskevien tavoitteiden saavuttamisesta, niillä olisi oltava mahdollisuus kohtuullisen varmasti ennakoita, millaiset valmistuneiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat. Komission olisi varmistettava, että nämä tarpeet otetaan asianmukaisesti huomioon asetuksen (EY) N:o 715/2007 nojalla hyväksytyissä täytäntöönpanotoimenpiteissä.
- (39) Jotta valmistajat voisivat saada liikkumavaraa tämän asetuksen mukaisten tavoitteidensa saavuttamisessa, ne voivat halutessaan muodostaa yhteenliittymiä avoimelta ja syrjimättömältä pohjalta. Yhteenliittymän muodostamista koskevan sopimuksen kesto saisi olla enintään viisi vuotta, mutta se olisi voitava uusia. Yhteenliittymään kuuluvien valmistajien olisi katsottava saavuttaneen tämän asetuksen mukaiset tavoitteensa, kun koko yhteenliittymän keskimääräiset päästöt eivät ylitä yhteenliittymälle asetettua päästötavoitetta.
- (40) 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. Kilpailuneutraaliteetin parantamiseksi komissiolla olisi oltava valtuudet selkeyttää edellytyksiä, joiden mukaisesti riippumattomat valmistajat voivat muodostaa yhteenliittymän, jotta ne olisivat vastaavassa asemassa kuin sidossuhteessa olevat yritykset.
- (41) Tämän asetuksen mukaisten tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi olisi otettava käyttöön tehokas valvontamekanismi, jolla säännösten noudattamista valvotaan.
- (42) Tämän asetuksen mukaisiin hiilidioksidivähennyksiin pääsemiseksi on myös olennaisen tärkeää, että käytössä olevien ajoneuvojen päästöt vastaavat tyyppihyväksynnässä määritettyjä hiilidioksidiarvoja. Sen vuoksi komission olisi oltava mahdollista ottaa huomioon valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskennassa mahdolliset järjestelmään liittyvät vaatimustenvastaisuudet, jotka tyyppihyväksyntäviranomaiset ovat havainneet käytössä olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä.
- (43) Komissiolla olisi oltava valtuudet laatia ja panna täytäntöön menetelmä, jolla voidaan todentaa, että kevyiden hyötyajoneuvojen käytönaikaiset hiilidioksidipäästöt, sellaisina kuin ne on määritetty WLTP:n mukaisesti, vastaavat vaatimustenmukaisuustodistuksiin merkittyjä hiilidioksidipäästöarvoja. Tämän menetelmän kehittämisessä olisi erityisesti kiinnitettävä huomiota keinojen määrittämiseen, ajoneuvoihin asennetuista polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteista saatavan tiedon käyttö mukaan luettuna, jotta voidaan havaita strategiat, joilla parannetaan keinoitekoisesti ajoneuvon hiilidioksidipäästöjä tyyppihyväksyntämenettelyssä. Jos tällaisen todentamisen yhteydessä havaitaan poikkeamia tai strategioita, joilla parannetaan keinoitekoisesti ajoneuvon hiilidioksidipäästöjä, näitä havaintoja pidetään riittävänä synnä epäillä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2018/858⁽¹⁵⁾ ja asetuksessa (EY) N:o 715/2007 vahvistettujen vaatimusten noudattamatta jättämisen vakavaa riskiä, ja jäsenvaltioiden olisi tällä perusteella toteutettava tarvittavat toimenpiteet asetuksen (EU) 2018/858 XI luvun mukaisesti.
- (44) Uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt mitataan unionissa yhdenmukaisella tavalla WLTP:n mukaisesti. Tästä asetuksesta koituvan hallinnollisen taakan minimoimiseksi olisi asetuksen

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

noudattamista arvioitava niiden tietojen perusteella, jotka koskevat uusien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen 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 toimivaltaisten viranomaisten velvollisuus toimittaa virheettömät ja täydelliset tiedot, ja todettava, että kyseisten ja viranomaisten ja komission on tehtävä tehokasta yhteistyötä tietojen laatuun liittyvien kysymysten ratkaisemiseksi.

- (45) Sitä, miten hyvin valmistajat saavuttavat tässä asetuksessa säädetyt tavoitteet, olisi arvioitava unionin tasolla. Valmistajien, joiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät tämän asetuksen mukaisesti sallitut keskimääräiset hiilidioksidipäästöt, olisi maksettava liikapäästömaksu kultakin kalenterivuodelta. Liikapäästömaksuista kertyviä määriä olisi pidettävä unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina. Komission olisi vuonna 2023 suorittamassaan uudelleentarkastelussa arvioitava mahdollisuutta osoittaa liikapäästömaksujen määrät erityiseen rahastoon tai asiaa koskevaan ohjelmaan, jolla pyritään varmistamaan oikeudenmukainen siirtyminen päästöttömään liikkuvuuteen ja tukemaan autoteollisuuden työntekijöiden uudelleen koulutusta, täydennyskoulutusta ja muuta taitojen kehittämistä.
- (46) Kun otetaan huomioon tämän asetuksen tavoite ja siinä säädetyt menettelyt, kansallisissa toimenpiteissä, joita jäsenvaltiot mahdollisesti pitävät voimassa tai toteuttavat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 193 artiklan mukaisesti, ei olisi määrättävä lisäseuraamuksia tai ankarampia seuraamuksia valmistajille, jotka eivät täytä tämän asetuksen mukaisia tavoitteitaan.
- (47) Tämä asetus ei saisi rajoittaa unionin kilpailusääntöjen täysimääräistä soveltamista.
- (48) Se, kuinka tehokkaasti tässä asetuksessa säädetyillä tavoitteilla pystytään todellisuudessa vähentämään hiilidioksidipäästöjä, riippuu paljolti siitä, kuinka hyvin virallinen testimenetelmä edustaa todellisia ajo-olosuhteita. Tieteellisen neuvonannon mekanismin (SAM) antaman lausunnon nro 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing" (kevyiden ajoneuvojen todellisten hiilidioksidipäästöjen ja laboratoriokokeiden välisen mitauseron pienentäminen) ja autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta 4 päivänä huhtikuuta 2017 neuvostolle ja komissiolle annetun Euroopan parlamentin suosituksen⁽¹⁶⁾ mukaisesti olisi otettava käyttöön mekanismi, jolla arvioidaan sitä, kuinka hyvin WLTP:n mukaisesti määritetyt ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ja energiankulutusarvot edustavat todellisia ajo-olosuhteita. Luotettavin tapa varmistaa, että tyyppihyväksyntäarvot ovat todellisia ajo-olosuhteita edustavia, on käyttää ajoneuvoihin asennetuista polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteista saatavaa tietoa. Komissiolla olisi näin ollen oltava valtuudet kehittää tarvittavat menettelyt tällaisten arviointien tekemiseen tarvittavien polttoaineen- ja energiankulutusta koskevien tietojen keräämistä ja käsittelyä varten, sekä varmistaa tällaisten tietojen julkinen saatavuus, samalla kun se huolehtii kaikkien henkilötien suojaamisesta. Jotta voidaan myös varmistaa polttoaineen- ja energiankulutusta koskevien tietojen saatavuus akkukäyttöisistä sähköajoneuvoista ja ajoneuvoista, joissa on kaasumaisilla polttoaineilla, myös vedyllä, toimiva käyttövoimalaite, on asianmukaista, että tällaisiin ajoneuvoihin asennettavien polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteiden standardointityötä jatketaan viipymättä osana asetuksen (EU) 2017/1151 täytäntöönpanoa.
- (49) Lisäksi komission olisi arvioitava, kuinka polttoaineen- ja energiankulutusta koskevat tiedot voivat auttaa varmistamaan, että WLTP:n mukaisesti määritetyt ajoneuvon hiilidioksidipäästöt ovat ajan mittaan edelleen todellisia ajonaikaisia päästöjä edustavia kaikkien valmistajien osalta, ja etenkin, kuinka tällaisten tietojen avulla voidaan seurata laboratorioissa ja todellisissa ajo-olosuhteissa mitattujen hiilidioksidipäästöjen välistä eroa, sekä tarvittaessa estää tämän eron kasvu.
- (50) On tärkeää arvioida henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisia päästöjä unionin tasolla. Tätä tarkoitusta varten komission olisi arvioitava viimeistään vuonna 2023 mahdollisuutta kehittää unionin yhteinen menetelmä unionin markkinoille saatettujen tällaisten ajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten päästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista ilmoittamista varten. Komission olisi hyväksyttävä jatkotoimia ja tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia.
- (51) Vuonna 2024 tarkastellaan asetuksen (EU) 2018/842 ja direktiivin 2003/87/EY nojalla tapahtunutta edistymistä. On näin ollen aiheellista tarkastella tämän asetuksen tehokkuutta kattavasti vuonna 2023, jotta kaikkien näiden välineiden mukaisia toimenpiteitä voidaan arvioida koordinoitulla ja johdonmukaisella tavalla. Komission olisi tässä vuoden 2023 tarkastelussa myös esitettävä selkeästi, miten henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen 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.

⁽¹⁶⁾ EUVL C 298, 23.8.2018, s. 140.

- (52) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, joka koskee niiden yksityiskohtaisten edellytysten tarkentamista, joita sovelletaan yhteenliittymäjärjestelyihin, yksityiskohtaisten sääntöjen hyväksymistä keskimääräisiä päästöjä koskevien tietojen seuranta- ja ilmoittamismenettelyistä sekä liitteen II ja III soveltamisesta, yksityiskohtaisten sääntöjen hyväksymistä menettelyistä poikkeamista, joita havaitaan tarkastuksissa käytössä olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä, ilmoittamiseksi ja niiden ottamiseksi huomioon valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskennassa, liikapäästömaksujen perimiskeinojen määrittämistä, valmistajien suoritusasteen julkaisemista, innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologiapakettien hyväksymismenettelyyn sovellettavien yksityiskohtaisten säännösten hyväksymistä, yksityiskohtaisen menettelyn hyväksymistä niiden tietojen keräämistä ja käsittelyä varten, jotka koskevat henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen todellisia hiilidioksidipäästöjä ja polttoainetta tai energiankulutusta, menettelyjen määrittämistä niiden tarkastusten suorittamista varten, jotka koskevat i) sitä, että vaatimustenmukaisuustodistuksiin kirjatut hiilidioksidipäästöjen ja polttoainekulutuksen arvot vastaavat ajoneuvon käytön aikaisia hiilidioksidipäästöjä ja ii) sitä, onko olemassa asennettuja laitteita tai ajoneuvojen otosta koskevia strategioita, joilla parannetaan keinotekoisesti ajoneuvon suorituskykyä tyyppihyväksyntää varten tehtävissä testeissä, ja hiilidioksidipäästöjen mittaamiseen liittyvän sääntömääräisen testausmenettelyn muuttamisen huomioon ottamiseksi tarvittavien korrelaatioparametrien määrittäminen. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁽¹⁷⁾ mukaisesti.
- (53) Tämän asetuksen muiden kuin keskeisten osien muuttamiseksi tai tapauksen mukaan täydentämiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä SEUT 290 artiklan mukaisesti tämän asetuksen liitteissä II ja III esitettyjen tietovaatimusten ja tietoparametrien muuttamiseksi, sääntöjen antamiseksi poikkeuskelpoisuuden arviointiperusteiden tulkinnasta, poikkeushakemusten sisällöstä sekä hiilidioksidipäästöjen vähentämishojelmien sisällöstä ja arvioinnista, liitteessä I olevan A osan muuttamiseksi kapealla erikoisalalla toimivia valmistajia koskevien poikkeustavoitteiden laskentakaavojen vahvistamiseksi, innovatiivisten teknologioiden osuuden enimmäisvaikutuksen valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen mukauttamiseksi vuodesta 2025 alkaen, ohjaavien periaatteiden ja perusteiden vahvistamiseksi tarkastusten suorittamista koskevien menettelyjen määrittelemiseksi, M_0 - ja TM_0 -arvojen mukauttamiseksi ja kaavojen mukauttamiseksi, jotta voidaan laskea päästötavoitteet sääntömääräisen testausmenettelyn muuttamisen huomioon ottamiseksi. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa⁽¹⁸⁾ 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.
- (54) Asetukset (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 olisi kumottava 1 päivästä tammikuuta 2020.
- (55) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita eli hiilidioksidipäästöjä koskevien vaatimusten vahvistamista uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille, vaan ne voidaan niiden 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 kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde ja tavoitteet

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevat vaatimukset, jotta voidaan edistää unionin tavoitetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjään asetuksen (EU) 2018/842 mukaisesti ja edistää Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista ja varmistaa sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta.

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

⁽¹⁸⁾ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

2. Tässä asetuksessa vahvistetaan unionissa rekisteröityjen uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen EU:n koko kyseisen ajoneuvokannan tavoitetasoksi 95 g CO₂/km ja unionissa rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen EU:n koko kyseisen ajoneuvokannan tavoitetasoksi 147 CO₂/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. Osana komission 7 päivänä helmikuuta 2007 annetussa komission tiedonannossa ”Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset” tarkoitettua unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa tätä asetusta täydennetään 31 päivään joulukuuta 2024 asti lisätoimenpiteillä, jotka vastaavat 10 g CO₂/km vähennystä.

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 tavoitteen 15 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.1 kohdan mukaisesti;
- b) uusista kevyistä hyötyajoneuvoista muodostuvan ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 tavoitteen 15 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.1 kohdan mukaisesti.

5. Tammikuun 1 päivästä 2030 sovelletaan seuraavia EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavia tavoitteita:

- a) uuden henkilöautokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 tavoitteen 37,5 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan A osan 6.1.2 kohdan mukaisesti;
- b) uusista kevyistä hyötyajoneuvoista muodostuvan ajoneuvokannan keskimääräisten päästöjen osalta EU:n koko kyseiseen ajoneuvokantaan sovellettava tavoite, joka on vuoden 2021 tavoitteen 31 prosentin vähennys määritettynä liitteessä I olevan B osan 6.1.2 kohdan mukaisesti.

6. Tammikuun 1 päivästä 2025 sovelletaan päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen kynnysarvoa, joka on uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen 15 prosentin osuus kyseisistä ajoneuvokannoista liitteessä I olevan A osan 6.3 kohdan ja B osan 6.3 kohdan mukaisesti.

7. Tammikuun 1 päivästä 2030 sovelletaan seuraavia päästöttömien ajoneuvojen kynnysarvoja ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kynnysarvoja:

- a) kynnysarvo, joka on uusien henkilöautojen 35 prosentin osuus kyseisestä ajoneuvokannasta liitteessä I olevan A osan 6.3 kohdan mukaisesti,
- b) kynnysarvo, joka on uusien kevyiden hyötyajoneuvojen 30 prosentin osuus kyseisestä ajoneuvokannasta liitteessä I olevan B osan 6.3 kohdan mukaisesti.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan seuraaviin moottoriajoneuvoihin:

- a) direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määritellyt M₁-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 N₁-luokan moottoriajoneuvot, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kilogrammaa, sekä N₁-luokan ajoneuvot, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti, jäljempänä ’kevyet hyötyajoneuvot’, jotka rekisteröidään unionissa ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity unionin ulkopuolella, jäljempänä ’uudet kevyet hyötyajoneuvot’. Kun kyseessä ovat N-luokan päästöttömät ajoneuvot, joiden vertailumassa on tapauksen mukaan yli 2 610 kilogrammaa tai yli 2 840 kilogrammaa, ne katsotaan 1 päivästä tammikuuta 2025 alkaen tätä asetusta sovellettaessa ja sen estämättä, mitä direktiivissä 2007/46/EY ja asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädetään, tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviksi kevyiksi hyötyajoneuvoiksi, jos niiden ylimääräinen vertailumassa johtuu ainoastaan energiaa varastoivan järjestelmän massasta.

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 hyötyajoneuvosta, 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 hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa;
 - b) 'vaatimustenmukaisuustodistuksella' direktiivin 2007/46/EY 18 artiklassa tarkoitettua vaatimustenmukaisuustodistusta;
 - c) 'valmistuneella ajoneuvolla' kevyttä hyötyajoneuvoa, jolle on myönnetty tyyppihyväksyntä direktiivin 2007/46/EY mukaisen monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn tuloksena;
 - d) 'valmiilla ajoneuvolla' kevyttä hyötyajoneuvoa, jonka ei tarvitse olla valmistunut, jotta se täyttäisi direktiivin 2007/46/EY sitä koskevat tekniset vaatimukset;
 - e) 'perusajoneuvolla' kevyttä hyötyajoneuvoa, jota käytetään monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn alkuvaiheen aikana;
 - f) 'valmistajalla' henkilöä tai elintä, joka vastaa hyväksyntäviranomaiselle kaikista EY-tyyppihyväksyntämenettelyyn liittyvistä seikoista direktiivin 2007/46/EY mukaisesti samoin kuin tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta;
 - g) 'ajokuntoisen ajoneuvon massalla' tai 'M':llä korilla varustetun ajokuntoisen henkilöauton tai kevyen hyötyajoneuvon massaa, sellaisena kuin se on ilmoitettuna vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja määriteltynä direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.6 kohdassa;
 - h) 'hiilidioksidipäästöillä' henkilöauton tai kevyen hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöjä, jotka on mitattu asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanoasetusten mukaisesti ja määritetty ajoneuvon vaatimustenmukaisuustodistuksessa hiilidioksidipäästöjen massaksi (yhdistetty). Sellaisten henkilöautojen tai kevyiden hyötyajoneuvojen 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 käyttäen 31 päivään joulukuuta 2020 saakka asetuksessa (EY) N:o 692/2008 määritettyä mittaamenetelmää ja 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen asetuksessa (EU) 2017/1151 määritettyä mittaamenetelmää tai tällaisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen määrittämistä koskevien komission hyväksymien menettelyjen mukaisesti;
 - i) 'jalanjäljellä' akselivälillä kerrottua keskimääräistä raideväliä, sellaisena kuin se on ilmoitettuna vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja määriteltynä direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.1 ja 2.3 kohdassa;
 - j) 'päästötavoitteella' tietyn valmistajan liitteen I mukaisesti määritettyä vuotuista tavoitetta tai, jos valmistajalle on myönnetty 10 artiklan mukaisesti poikkeus, kyseisen poikkeuksen mukaisesti määritettyä päästötavoitetta;
 - k) 'EU:n koko ajoneuvokannan tavoitteella' kaikkien uusien henkilöautojen tai kaikkien uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä, jotka on tarkoitus saavuttaa tietyllä ajanjaksolla;
 - l) 'testimassalla' tai 'TM':llä henkilöauton tai kevyen hyötyajoneuvon testimassaa, sellaisena kuin se on ilmoitettuna vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja määriteltynä asetuksen (EU) 2017/1151 liitteessä XXI olevassa 3.2.25 kohdassa;
 - m) 'päästöttömällä ja vähäpäästöisellä ajoneuvolla' henkilöajoneuvoa tai kevyttä hyötyajoneuvoa, jonka pakokaasupäästöt ovat 0–50 g CO₂/km määritettynä asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti;
 - n) 'hyötykuormalla' eroa direktiivin 2007/46/EY liitteen II mukaisen suurimman teknisesti sallitun kuormitetun massan 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 äänioikeuksista; 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 tarkoitettut oikeudet tai valtuudet valmistajaan nähden;
- c) yrityksiä, joissa b alakohdassa tarkoitettulla yrityksellä on suoraan tai välillisesti a alakohdassa tarkoitettut oikeudet tai valtuudet;
- d) yrityksiä, joissa valmistajalla on yhden tai useamman a, b tai c alakohdassa tarkoitettun yrityksen kanssa a alakohdassa tarkoitettut 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 tarkoitettut 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 päästötavoitteita:
 - a) kalenterivuoden 2020 osalta päästötavoite, joka on määritetty henkilöautoille liitteessä I olevan A osan 1 ja 2 kohdan mukaisesti ja kevyille hyötyajoneuvoille 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 päästötavoitteet, jotka on määritetty tapauksen mukaan liitteessä I olevan A tai B osan 3 ja 4 kohdan mukaisesti, tai, jos valmistajalle on myönnetty 10 artiklan mukainen poikkeus, tämän poikkeuksen ja liitteessä I olevan A tai B osan 5 kohdan mukaisesti;
 - c) vuodesta 2025 alkaen kunkin kalenterivuoden osalta päästötavoitteet, jotka on määritetty liitteessä I olevan A tai B osan 6.3 kohdan mukaisesti tai, jos valmistajalle on myönnetty poikkeus 10 artiklan nojalla, kyseisen poikkeuksen mukaisesti.
2. Jos kyseessä on kevyt hyötyajoneuvo eikä valmistuneen ajoneuvon hiilidioksidipäästötietoja ole saatavilla, perusajoneuvon valmistajan on käytettävä perusajoneuvon hiilidioksidipäästötietoja 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

Superbonukset

Keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä laskettaessa kunkin uuden henkilöauton, jonka hiilidioksidipäästöt ovat alle 50 g CO₂/km, lasketaan vastaavan

- 2:ta henkilöautoa vuonna 2020,
- 1,67:ää henkilöautoa vuonna 2021,
- 1,33:a henkilöautoa vuonna 2022,
- 1:tä henkilöautoa vuodesta 2023 alkaen,

sinä vuonna, jona se on rekisteröity kaudella 2020–2022, kuitenkin niin, että valmistajakohtainen kyseisellä kaudella huomioon otettava enimmäisvaikutus on 7,5 g CO₂/km laskettuna täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1153 5 artiklan mukaisesti.

6 artikla

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 yksittäisen 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 yhteenliittymälle 8 artiklan mukaisesti määrättävien liikapäästömaksujen suorittamisesta;
 - c) näyttö siitä, että yhteenliittymän johtaja pystyy täyttämään b alakohdan mukaiset velvoitteensa;
 - d) M_1 - tai N_1 -ajoneuvoina rekisteröityjen ajoneuvojen luokka, johon yhteenliittymää sovelletaan.
3. Jos ehdotettu yhteenliittymän johtaja ei pysty täyttämään vaatimusta yhteenliittymälle 8 artiklan mukaisesti määrätyn 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 määrätyn liikapäästömaksun suorittamisesta, ja jos yhteenliittymän kokoonpanossa tapahtuu muutos tai yhteenliittymä puretaan.
5. Valmistajat voivat sopia yhteenliittymäjärjestelyistä 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 yhteenliittymäjärjestelyn 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 olevan 4 artiklan mukaisten valmistajille kuuluvien veloitteiden täyttämisen osalta valmistajia, jotka kuuluvat yhteenliittymään, josta komissiolle on toimitettu tietoja, pidetään yhtenä ainoana valmistajana, paitsi kun ilmoitus tehdään tämän artiklan 3 kohdan nojalla. Yksittäisiä valmistajia ja yhteenliittymiä koskevat seuranta- ja ilmoitustiedot on kirjattava, niistä on ilmoitettava, ja ne on asetettava saataville 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitettussa keskusrekisterissä.
8. Komissio voi tarkentaa täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset edellytykset, joita sovelletaan tämän artiklan 5 kohdan nojalla tehtyyn yhteenliittymäjärjestelyyn. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

7 artikla

Keskimääräisten päästöjen seuranta ja ilmoittaminen

1. Kunkin jäsenvaltion on kerättävä kultakin kalenterivuodelta tiedot kustakin alueellaan rekisteröidystä uudesta henkilöautosta ja uudesta kevyestä hyötyajoneuvosta tämän asetuksen liitteissä II ja III olevan A osan mukaisesti. Nämä tiedot on annettava kussakin jäsenvaltiossa 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 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 määritettävä 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 suorittaa kunakin vuonna viimeistään 30 päivänä kesäkuuta kunkin valmistajan osalta seuraavia seikkoja koskevan alustavan laskelman:

- a) keskimääräiset hiilidioksidipäästöt edellisenä kalenterivuonna;
- b) päästötavoite 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 rekisteröityjen uusien henkilöautojen ja rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen lukumäärästä ja niiden hiilidioksidipäästöistä.

Keskusrekisterin tiedot ovat julkisesti saatavilla.

5. Valmistajat voivat kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun 4 kohdassa tarkoitettu alustava laskelma on annettu niille tiedoksi, ilmoittaa komissiolle tiedoissa mahdollisesti olevista virheistä mainiten sen jäsenvaltion, jonka tiedoissa ne katsovat virheen olevan.

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.

Nimettyjen toimivaltaisten viranomaisten on varmistettava komissiolle toimitettavien tietojen virheettömyys ja täydellisyys sekä järjestettävä yhteyspiste, joka voi vastata nopeasti komission pyyntöihin korjata toimitetuissa tietosarjoissa olevat virheet ja puutteet.

7. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt tämän artiklan 1–6 kohdan mukaisista tietojen seuranta- ja ilmoittamismenettelyistä sekä liitteiden II ja III soveltamisesta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 17 artiklan mukaisesti liitteissä II ja III esitettyjen tietovaatimusten ja tietoparametrien muuttamiseksi.

9. Tyyppihyväksyntäviranomaisten on viipymättä ilmoitettava komissiolle poikkeamista, joita havaitaan käytössä olevien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöissä verrattuna vaatimuksenmukaisuustodistuksissa ilmoitettuihin hiilidioksidipäästöihin 13 artiklan mukaisesti suoritettujen tarkastusten seurauksena.

Komissio ottaa nämä poikkeamat huomioon laskiessaan valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä.

Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat menettelyjä tällaisista poikkeamista ilmoittamiseksi ja niiden ottamiseksi huomioon keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen laskennassa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

10. Komissio arvioi viimeistään vuonna 2023 mahdollisuutta kehittää unionin yhteinen menetelmä unionin markkinoille saatettujen henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen koko elinkaaren aikaisten hiilidioksidipäästöjen arviointia ja niitä koskevien tietojen johdonmukaista ilmoittamista varten. Komissio toimittaa kyseisen arvioinnin sekä tarvittavat ehdotukset jatkotoimenpiteiksi, kuten lainsäädäntöehdotukset, Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

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

8 artikla

Liikapäästömaksu

1. Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät kalenterivuonna valmistajan päästötavoitteen, komissio määrää valmistajalle tai tapauksen mukaan yhteenliittymän johtajalle liikapäästömaksun.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu liikapäästömaksu lasketaan seuraavaa kaavaa käyttäen:
(päästöylitys × 95 euroa) × ensirekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärä.
Tässä artiklassa tarkoitetaan:
 - 'päästöylityksellä' 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
 - 'ensirekisteröityjen ajoneuvojen lukumäärällä' tietyn valmistajan valmistamien ja kyseisellä kaudella 4 artiklan 3 kohdassa säädettyjen vaiheittaisten käyttöönottokriteerien mukaisesti rekisteröityjen uusien henkilöautojen tai uusien kevyiden hyötyajoneuvojen lukumäärää erikseen laskettuna.
3. Komissio päättää täytäntöönpanosäädöksillä keinoista tämän artiklan 1 kohdan nojalla määrättyjen liikapäästömaksujen perimiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
4. Liikapäästömaksusta kertyviä määriä pidetään unionin yleiseen talousarvioon otettavina tuloina.

9 artikla

Valmistajien suoritusason julkaiseminen

1. Komissio julkaisee viimeistään 31 päivänä lokakuuta kunakin vuonna täytäntöönpanosäädöksillä 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 edellisellä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;
 - e) 31 päivään joulukuuta 2020 saakka kaikkien unionissa edellisellä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen ajokuntoisten ajoneuvojen keskimääräinen massa;
 - f) kaikkien unionissa edellisellä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen testimassa.
2. Tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti julkaistussa luettelossa on ilmoitettava myös, onko valmistaja täyttänyt 4 artiklan mukaiset vaatimukset edellisellä kalenterivuonna.
3. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun luettelon on sisällettävä, kun se julkaistaan viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2022, myös seuraavat seikat:
 - a) EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavat 1 artiklan 4 tarkoitetut vuoden 2025 ja 1 artiklan 5 kohdassa tarkoitetut vuoden 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.

10 artikla

Tietyille valmistajille myönnettävät poikkeukset

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

- a) ei kuulu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään; tai
- b) kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään, joka vastaa yhteensä alle 10 000:sta unionissa rekisteröitävästä uudesta henkilöautosta tai alle 22 000:sta unionissa rekisteröitävästä uudesta kevyestä hyötyajoneuvosta kalenterivuotta kohden; tai
- c) kuuluu sidossuhteessa olevien valmistajien ryhmään mutta jolla on omat tuotantolaitokset ja suunnittelukeskus.

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

- a) valmistajan ja sen yhteyshenkilön nimi;
- b) näyttö, että valmistajalle voidaan myöntää 1 kohdan mukainen poikkeus;
- c) yksityiskohtaiset tiedot valmistajan valmistamista henkilöautoista tai kevyistä hyötyajoneuvoista, 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 hyötyajoneuvotyypin 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 hyötyajoneuvotyypin markkinoiden ominaisuudet.

Hakemus on jätettävä viimeistään 31 päivänä lokakuuta ensimmäisenä vuonna, jona poikkeusta on määrä soveltaa.

4. Valmistaja, joka yhdessä kaikkien siihen sidossuhteessa olevien yritysten kanssa vastaa 10 000–300 000:sta unionissa rekisteröitävästä uudesta henkilöautosta kalenterivuotta kohden, voi hakea poikkeusta liitteessä I olevan A osan 1–4 kohdan ja 6.3 kohdan mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta.

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

- a) kaikki 2 kohdan a ja c alakohdassa tarkoitetut tiedot, mukaan lukien tarvittaessa tiedot myös valmistajaan sidossuhteessa olevista yrityksistä;
- b) jos hakemuksessa viitataan liitteessä I olevan A osan 1–4 kohtaan, 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;
- c) jos hakemuksessa viitataan tämän asetuksen liitteessä I olevan A osan 6.3 kohtaan, kalenterivuosina 2025–2028 sovellettava tavoite, joka on tämän asetuksen 1 artiklan 4 kohdan a alakohdassa tarkoitettu vähennys tämän kohdan b alakohdan mukaisesti lasketusta tavoitteesta ja jossa otetaan huomioon asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti mitatut hiilidioksidipäästöt.

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 toisen alakohdan 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 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa annetaan säännöt poikkeuskelpoisuuden arviointiperusteiden tulkinnasta, hakemusten sisällöstä sekä hiilidioksidipäästöjen vähentämisohjelmien sisällöstä ja arvioinnista.

Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä liitteessä I olevan A osan muuttamiseksi tämän artiklan 4 kohdan toisen alakohdan c alakohdassa tarkoitettujen poikkeustavoitteiden laskentakaavojen vahvistamiseksi.

9. Poikkeushakemukset, mukaan lukien niiden tueksi toimitetut tiedot, 5 kohdan mukaiset ilmoitukset, 6 kohdan mukaiset kumoamiset, 7 kohdan mukaisesti määrätty liikapäästömaksut ja 8 kohdan nojalla hyväksytyt toimenpiteet on asetettava yleisön saataville, jollei Euroopan parlamentin ja neuvoston asuksesta (EY) N:o 1049/2001 ⁽¹⁹⁾ muuta johdu.

11 artikla

Ekoinnovaatiot

1. Innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologioiden yhdistelmän, jäljempänä '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 hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen voi olla enintään 7 g CO₂/km.

Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen muuttamiseksi mukauttamalla tämän kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitettua enimmäisvaikutusta vuodesta 2025 alkaen, jotta voidaan ottaa huomioon teknologian kehitys ja varmistaa samalla enimmäisvaikutuksen tasapainoinen osuus suhteessa valmistajien keskimääriin hiilidioksidipäästöihin.

2. Komissio hyväksyy tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen innovatiivisten teknologioiden tai innovatiivisten teknologiapakettien hyväksymismenettelyyn sovellettavat yksityiskohtaiset säännökset täytäntöönpanosäädöksillä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Nämä yksityiskohtaiset säännökset pohjautuvat seuraaviin innovatiivisia teknologioita koskeviin perusteisiin:

- a) laitetoimittajan tai valmistajan on oltava vastuussa siitä, että innovatiivisten teknologioiden käytöllä saadaan aikaan hiilidioksidisäästöjä;
- b) innovatiivisilla teknologioilla on oltava todennettava osuus hiilidioksidin vähentämiseen;
- c) innovatiiviset teknologiat eivät saa kuulua hiilidioksidimittausten standarditestisyklin piiriin;
- d) innovatiiviset teknologiat eivät saa olla
 - i) sellaisten pakottavien säännösten alaisia, jotka johtuvat 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista täydentävistä lisätoimenpiteistä, jotka vastaavat 10 g:n CO₂/km vähennystä, tai
 - ii) pakottavia muiden unionin oikeuden säännösten nojalla.

Tammikuun 1 päivästä 2025 alkaen ensimmäisen alakohdan d alakohdan i alakohdassa tarkoitettua perustetta ei sovelleta ilmastointijärjestelmien tehokkuusparannuksiin.

⁽¹⁹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1049/2001, annettu 30 päivänä toukokuuta 2001, Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi (EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43).

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

12 artikla

Todelliset ajonaikaiset hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen- tai energiankulutus

1. Komissio seuraa ja arvioi, kuinka hyvin asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti määritetyt hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen- tai energiankulutusarvot edustavat todellisia ajo-olosuhteita.

Lisäksi komissio kerää vuonna 2021 rekisteröitävistä uusista henkilöautoista ja kevyistä hyötyajoneuvoista alkaen säännöllisesti tietoja sellaisten henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen todellisista ajonaikaisista hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineen- tai energiankulutuksesta, joihin on asennettu polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteet.

Komissio varmistaa, että yleisölle tiedotetaan siitä, miten todellinen edustavuus kehittyy ajan mittaan.

2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi 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 hyötyajoneuvojen todellisista ajonaikaisista hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineen- tai energiankulutuksesta:

- a) ajoneuvon valmistenumero;
- b) polttoaineen- ja/tai sähköenergiankulutus;
- c) kuljetun matkan kokonaispituus;
- d) ulkoisesti ladattavista hybridiajoneuvoista polttoaineen- ja sähköenergiankulutus sekä kuljettu matka eri ajotapojen mukaan jaoteltuna;
- e) muut parametrit, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että 1 kohdassa vahvistetut velvoitteet voidaan täyttää.

Komissio käsittelee ensimmäisen alakohdan nojalla saadut tiedot ja luo anonymiksi muutetut ja koostetut tietosarjat 1 kohdan soveltamiseksi. Ajoneuvojen valmistenumeroita käytetään ainoastaan kyseiseen tietojenkäsittelyyn, ja niitä saa säilyttää vain sen ajan kuin niitä tarvitaan tähän tarkoitukseen.

3. Jotta eroa todellisiin ajonaikaisiin päästöihin estetään kasvamasta, komissio arvioi 1 päivään kesäkuuta 2023 mennessä, kuinka polttoaineen- ja energiankulutusta koskevia tietoja saa käyttää, sen varmistamiseksi, että asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti määritetyt ajoneuvon hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineen- tai energiankulutusta kuvaavat arvot edustavat ajan mittaan edelleen todellisia ajonaikaisia päästöjä kunkin valmistajan osalta.

Komissio seuraa ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen eron kehitystä vuosina 2021–2026 ja antaa siitä vuosittain kertomuksen sekä arvioi vuonna 2027 eron kasvun estämiseksi mahdollisuutta ottaa käyttöön mekanismi valmistajan keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen mukauttamiseksi vuodesta 2030 alkaen ja antaa tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen mekanismin perustamisesta.

4. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksillä yksityiskohtaisen menettelyn tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen keräämistä ja käsittelyä varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

13 artikla

Ajoneuvojen käytönaikaisten hiilidioksidipäästöjen tarkastaminen

1. Valmistajien on varmistettava, että vaatimustenmukaisuustodistuksiin kirjatut hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen- kulutuksen arvot vastaavat asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määritettyjä ajoneuvon käytönaikaisia hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta.

2. Tämän artiklan 4 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen menettelyjen voimaantulon johdosta tyyppihyväksyntäviranomaisten on tarkastettava niiden ajoneuvoperheiden osalta, joiden tyyppihyväksynnästä ne vastaavat, ajoneuvojen tarkoitustenmukaisten ja edustavien otosten perusteella, että vaatimustenmukaisuustodistuksiin kirjatut hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen arvot vastaavat asetuksen (EU) 2017/1151 mukaisesti määritettyjä ajoneuvon käytönaikaisia hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta, ja otettava tarvittaessa huomioon käytettävissä olevat ajoneuvoihin asennetuista polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteista saatavat tiedot.

Tyyppihyväksyntäviranomaisten on myös muun muassa ajoneuvoihin asennetuista polttoaineen- ja/tai energiankulutuksen seurantalaitteista saatavia tietoja käyttämällä tarkistettava, onko olemassa asennettuja laitteita tai ajoneuvojen otosta koskevia strategioita, joilla parannetaan keinotekoisesti ajoneuvon suorituskykyä tyyppihyväksyntää varten tehtävissä testeissä.

3. Jos 2 kohdan mukaisesti suoritettavissa tarkastuksissa havaitaan, että hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen arvot eivät vastaa todellisia päästöjä tai kulutusta, tai havaitaan strategioita, joilla parannetaan keinotekoisesti ajoneuvon suorituskykyä, asiasta vastaavan tyyppihyväksyntäviranomaisen on toteutettava asetuksen (EU) 2018/858 XI luvussa vahvistetut tarvittavat toimenpiteet sekä lisäksi varmistettava vaatimustenmukaisuustodistusten korjaaminen.

4. Komissio määrittää täytäntöönpanosäädöksillä menettelyt tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tarkastusten suorittamista varten. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumennettelyä noudattaen.

Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti ennen tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten hyväksymistä delegoitu säädös tämän asetuksen täydentämiseksi vahvistamalla ohjaavat periaatteet ja perusteet tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen menettelyjen määrittelemiseksi.

14 artikla

M₀- ja TM₀-arvojen mukauttaminen

- Mukautetaan liitteessä I olevassa A ja B osassa tarkoitettuja M₀- ja TM₀-arvoja seuraavasti:
 - viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2020 mukautetaan liitteessä I olevan A osan 4 kohdassa oleva M₀-arvo kaikkien vuosina 2017, 2018 ja 2019 rekisteröityjen uusien henkilöautojen ajokuntoisten ajoneuvojen keskimääräiseen massaansa. Tätä uutta M₀-arvoa sovelletaan 1 päivän tammikuuta 2022 ja 31 päivän joulukuuta 2024 välisenä aikana;
 - viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2022 mukautetaan liitteessä I olevan B osan 4 kohdassa oleva M₀-arvo kaikkien vuosina 2019, 2020 ja 2021 rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen ajokuntoisten ajoneuvojen keskimääräiseen massaansa. Tätä uutta M₀-arvoa sovelletaan vuonna 2024;
 - viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2022 määritetään vuoden 2025 ohjeelliseksi TM₀-arvoksi kaikkien vuonna 2021 rekisteröityjen uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen testimassa;
 - viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2024 ja sen jälkeen joka toinen vuosi mukautetaan liitteessä I olevan A ja B osan 6.2 kohdassa oleva TM₀-arvo kaikkien kahden edellisen kalenterivuoden aikana, alkaen kalenterivuodesta 2022 ja 2023, rekisteröityjen uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräiseen testimassaan. Kutakin uutta TM₀-arvoa sovelletaan mukautuspäivää seuraavan kalenterivuoden 1 päivästä tammikuuta.
- Siirretään komissiolle valta antaa 17 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi vahvistamalla tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen toimenpiteet.

15 artikla

Uudelleentarkastelu ja kertomus

- Komissio tarkastelee vuonna 2023 perusteellisesti uudelleen tämän asetuksen vaikuttavuutta ja toimittaa tämän uudelleentarkastelun tuloksista kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
- Edellä 1 kohdassa tarkoitettussa kertomuksessa komissio käsittelee muun muassa asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen- tai energiankulutusarvojen edustavuutta todellisiin ajo-olosuhteisiin verrattuina, päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen tuloa unionin markkinoille erityisesti kevyiden hyötyajoneuvojen osalta, lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa, josta annetaan kertomukset Euroopan

parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU⁽²⁰⁾ mukaisesti, sekä niiden rahoitusta, uusiutuvalla energialla tuotettujen synteettisten ja edistyneiden vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön mahdollisuuksia edistää päästövähennyksiä, nykyisessä ajoneuvokannassa todellisuudessa havaittuja hiilidioksidipäästövähennyksiä, päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevan kannustinmekanismin toimintaa, liitteessä I olevan A osan 6.3 kohdassa vahvistetun siirtymätoimenpiteen mahdollisia vaikutuksia, tämän asetuksen vaikutusta kuluttajiin ja erityisesti pieni- ja keskituloisiin kuluttajiin sekä toimintatapoja, joilla helpotetaan edelleen taloudellisesti toteutuskelpoista ja sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymistä puhtaaseen, kilpailukykyiseen ja kohtuuhintaiseen liikkuvuuteen unionissa.

Komissio esittää kyseisessä kertomuksessa myös selkeästi, miten henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä vähennetään edelleen vuoden 2030 jälkeen, jotta Pariisin sopimuksen pitkän aikavälin tavoitteiden saavuttamista voidaan edistää merkittävästi.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettuun kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotus tämän asetuksen muuttamisesta, erityisesti EU:n koko ajoneuvokantaan sovellettavien vuoden 2030 tavoitteiden mahdollisesta tarkistamisesta 2 kohdassa lueteltujen seikkojen valossa ja sitovien päästövähennystavoitteiden käyttöönotosta henkilöautoille ja kevyille hyötyajoneuvoille vuodeksi 2035 ja vuodesta 2040 eteenpäin, jotta varmistetaan liikennealan oikea-aikainen siirtymä kohti nettonollapäästöjä Pariisin sopimuksen mukaisesti.

4. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettua uudelleentarkastelua osana komissio arvioi mahdollisuutta kehittää todellisia ajonaikaisia päästöttestausmenetelmiä, joissa käytetään liikuteltavia pakokaasumittauslaitteistoja (PEMS). Komissio ottaa huomioon tämän arvioinnin sekä tämän asetuksen 12 artiklan nojalla suoritettua arviointia ja voi tarvittaessa tarkistaa asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädettyjä hiilidioksidipäästöjen mittausten menetelmiä. Komissio tekee erityisesti aiheellisia ehdotuksia mukauttaakseen näitä menetelyjä siten, että ne kuvastavat riittävästi henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen todellisia ajonaikaisia hiilidioksidipäästöjä.

5. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettua uudelleentarkastelua osana komissio arvioi mahdollisuutta osoittaa liikäpäästömaksuista saatavat tulot erityiseen rahastoon tai asiaa koskevaan ohjelmaan, jotta voidaan varmistaa oikeudenmukainen siirtymä ilmastoneutraaliin talouteen Pariisin sopimuksen 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti ja etenkin tuleva autoteollisuuden työntekijöiden uudelleen koulutusta ja täydennyskoulutusta ja muuta taitojen kehittämistä kaikissa jäsenvaltioissa, joita asia koskee, ja erityisesti alueilla ja yhteisöissä, joihin siirtymä vaikuttaa eniten. Komissio antaa tarvittaessa tätä varten lainsäädäntöehdotuksen vuoteen 2027 mennessä.

6. Komissio tarkastelee direktiiviä 1999/94/EY uudelleen 31 päivään joulukuuta 2020 mennessä ja arvioi tarpeen tarjota kuluttajille täsmällistä, luotettavaa ja vertailtavaa tietoa markkinoille saatettavien uusien henkilöautojen polttoainekulutuksesta, hiilidioksidipäästöistä ja ilman epäpuhtauspäästöistä, sekä arvioida vaihtoehtoja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevan merkinnän käyttöönotolle. Uudelleentarkasteluun voidaan tarvittaessa liittää lainsäädäntöehdotus.

7. 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 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenetelyä noudattaen.

8. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 17 artiklan mukaisesti liitteessä I olevien kaavojen mukauttamiseksi käyttäen tämän artiklan 7 kohdan mukaisesti hyväksytyjä menetelmiä ja samalla varmistuen, että erilaisia hyötyjä tarjoavien ajoneuvojen ja valmistajien vähennysvaatimukset ovat vanhassa ja uudessa testimenettelyssä tiukkuudeltaan vertailukelpoisia.

16 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999⁽²¹⁾ 44 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettu ilmastomuutoskomitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1999, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, energiaunionin ja ilmastotoimien hallinnosta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 663/2009 ja (EY) N:o 715/2009, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/22/EY, 98/70/EY, 2009/31/EY, 2009/73/EY, 2010/31/EU, 2012/27/EU ja 2013/30/EU, neuvoston direktiivien 2009/119/EY ja (EU) 2015/652 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 525/2013 kumoamisesta (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 1).

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.

17 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 15 päivästä toukokuuta 2019 kuuden vuoden ajaksi 7 artiklan 8 kohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 4 kohdassa, 14 artiklan 2 kohdassa ja 15 artiklan 8 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.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 7 artiklan 8 kohdassa, 10 artiklan 8 kohdassa, 11 artiklan 1 kohdan neljännessä alakohdassa, 13 artiklan 4 kohdassa, 14 artiklan 2 kohdassa ja 15 artiklan 8 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 myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 7 artiklan 8 kohdan, 10 artiklan 8 kohdan, 11 artiklan 1 kohdan neljännen alakohdan, 13 artiklan 4 kohdan, 14 artiklan 2 kohdan ja 15 artiklan 8 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 määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

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 kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2020.

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

Tehty Strasbourgissa 17 päivänä huhtikuuta 2019.

Euroopan parlamentin puolesta

Puheenjohtaja

A. TAJANI

Neuvoston puolesta

Puhemies

G. CIAMBA

LIITE I

A OSA

HENKILÖAUTOJEN PÄÄSTÖTAVOITTEET

1. Kalenterivuonna 2020 kunkin uuden henkilöauton hiilidioksidipäästöt määritetään tämän kohdan ja 2 kohdan laskelmia varten seuraavaa kaavaa käyttäen:

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

jossa:

M = ajokuntoisen ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M_0 = 1 379,88

a = 0,0333

2. Valmistajan päästötavoite vuonna 2020 lasketaan sen valmistamien kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen 1 kohdan mukaisesti määritettyjen 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:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ on vuoden 2020 keskimääräiset hiilidioksidipäästöt määritettynä asetuksen (EU) 2017/1151 liitteen XXI mukaisesti ja laskettuna tämän asetuksen 4 artiklan 3 kohdan toisen luetelmakohdan mukaisesti ilman tämän asetuksen 5 ja 11 artiklan soveltamisen tuloksena saatuja hiilidioksidisäästöjä;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ on vuoden 2020 keskimääräiset hiilidioksidipäästöt määritettynä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1153 mukaisesti ja laskettuna tämän asetuksen 4 artiklan 3 kohdan toisen luetelmakohdan mukaisesti ilman tämän asetuksen 5 ja 11 artiklan soveltamisen tuloksena saatuja hiilidioksidisäästöjä;

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ on vuoden 2020 päästötavoite laskettuna tämän liitteen 1 ja 2 kohdan mukaisesti.

4. Valmistajan päästötavoite kalenterivuosille 2021–2024 lasketaan seuraavasti:

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

jossa:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$ on vuoden 2021 WLTP-vertailupäästötavoite laskettuna 3 kohdan mukaisesti;

a on 0,0333;

M_0 on valmistajan tavoitevuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen ajokuntoisten ajoneuvojen keskimääräinen massa (M) kilogrammoina (kg);

M_0 on 1 379,88 vuonna 2021 ja vastaa 14 artiklan 1 kohdan a alakohdassa esitettyä määritelmää vuosille 2022, 2023 ja 2024;

$M_{0,2020}$ on valmistajan vuonna 2020 rekisteröityjen uusien henkilöautojen ajokuntoisten ajoneuvojen keskimääräinen massa (M) kilogrammoina (kg);

$M_{0,2020}$ on 1 379,88.

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

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

jossa:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ vastaa 3 kohdassa määriteltyä $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$:ta;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ vastaa 3 kohdassa määriteltyä $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$:ta;

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ on komission 10 artiklan mukaisesti myöntämä vuoden 2021 poikkeustavoite.

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

6.0 EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁ on keskiarvo kullekin valmistajalle, johon sovelletaan päästötavoitetta 4 kohdan mukaisesti, määritetyistä vertailuarvoista₂₀₂₁ painotettuna vuonna 2021 rekisteröityjen uusien henkilöautojen lukumäärällä.

Vertailuarvo₂₀₂₁ määritetään kullekin valmistajalle seuraavasti:

$$\text{reference-value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{o,2021} - M_{0,2021})$$

jossa:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$ 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 a artiklan mukaisesti;

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$ on 95 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ vastaa 3 kohdassa esitettyä määritelmää;

$M_{o,2021}$ on valmistajan vuonna 2021 rekisteröityjen uusien henkilöautojen ajokuntoisten ajoneuvojen keskimääräinen massa kilogrammoina (kg);

$M_{0,2021}$ on valmistajien, joihin sovelletaan päästötavoitetta 4 kohdan mukaisesti, kaikkien vuonna 2021 rekisteröityjen uusien henkilöautojen ajokuntoisten ajoneuvojen massan keskiarvo kilogrammoina (kg) vuonna 2021;

a vastaa 4 kohdassa esitettyä määritelmää.

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

6.1.1 EU:n koko ajoneuvokannan tavoite vuosille 2025–2029

$$\text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2025} = \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2021} \cdot (1 - \text{vähennyskerroin}_{2025})$$

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁ vastaa 6.0 kohdassa esitettyä määritelmää;

vähennyskerroin₂₀₂₅ on 1 artiklan 4 kohdan a alakohdassa määritetty vähennys.

6.1.2 EU:n koko ajoneuvokannan tavoite vuodesta 2030 eteenpäin

$$\text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2030} = \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2021} \cdot (1 - \text{vähennyskerroin}_{2030})$$

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁ vastaa 6.0 kohdassa esitettyä määritelmää;
vähennyskerroin₂₀₃₀ on 1 artiklan 5 kohdan a alakohdassa määritetty vähennys.

6.2 Vertailupäästötavoitteet vuodesta 2025 alkaen

6.2.1 Vertailupäästötavoitteet vuosille 2025–2029

$$\text{Vertailupäästötavoite} = \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2025} + a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$$

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₅ on 6.1.1 kohdan mukaisesti määritetty arvo;

$$a_{2025} \text{ on } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2025}}{\text{keskimääräiset päästöt}_{2021}}$$

jossa:

a_{2021} on sen sopivimman suoran kaltevuus, joka on saatu soveltamalla lineaarista pienimmän neliösumman menetelmää kunkin vuonna 2021 rekisteröidyn uuden henkilöauton testimassaan (selittävä muuttuja) ja hiilidioksidipäästöihin (selitettävä muuttuja);

keskimääräiset päästöt₂₀₂₁ on niiden valmistajien, joille on laskettu päästötavoite 4 kohdan mukaisesti, kaikkien vuonna 2021 rekisteröityjen uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo

TM on valmistajan kaikkien ensirekisteröityjen ajoneuvojen keskimääräinen testimassa kilogrammoina (kg) kyseisenä kalenterivuonna;

TM₀ on 14 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty arvo kilogrammoina (kg).

6.2.2 Vertailupäästötavoitteet vuodesta 2030 eteenpäin

$$\text{Vertailupäästötavoite} = \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$$

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₃₀ on 6.1.2 kohdan mukaisesti määritetty arvo;

$$a_{2030} \text{ on } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2030}}{\text{keskimääräiset päästöt}_{2021}}$$

jossa:

a_{2021} vastaa 6.2.1. kohdassa esitettyä määritelmää;

keskimääräiset päästöt₂₀₂₁ vastaa 6.2.1. kohdassa esitettyä määritelmää;

TM vastaa 6.2.1. kohdassa esitettyä määritelmää;

TM₀ vastaa 6.2.1. kohdassa esitettyä määritelmää.

6.3 Päästötavoitteet vuodesta 2025 eteenpäin

Päästötavoite = vertailupäästötavoite · ZLEV-kerroin (päästöttömyys- ja vähäpäästöisyyskerroin)

jossa:

vertailupäästötavoite on 6.2.1 kohdan mukaisesti vuosille 2025–2029 ja 6.2.2 kohdan mukaisesti vuodesta 2030 eteenpäin määritetty hiilidioksidipäästöjen vertailutavoite;

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

jossa:

y on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan uusien henkilöautojen kannassa laskettuna uusien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kokonaismääränä, kun jokaiselle niistä on laskettu $ZLEV_{\text{specific}}$ seuraavan kaavan mukaisesti, jaettuna kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen kokonaismäärällä:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{hiilidioksidipäästöt} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Jäsenvaltiossa, joissa rekisteröityjen uusien henkilöautojen osalta päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus ajoneuvokannasta on alle 60 prosenttia unionin keskiarvosta vuonna 2017 ⁽¹⁾ ja joissa vuonna 2017 ensirekisteröitiin alle 1 000 uutta päästötöntä tai vähäpäästöistä ajoneuvoa, $ZLEV_{\text{specific}}$ lasketaan vuoden 2030 loppuun saakka seuraavan kaavan mukaisesti:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left(1 - \left(\frac{\text{hiilidioksidipäästöt} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Jos päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus jäsenvaltion vuosina 2025–2030 rekisteröityjen uusien henkilöautojen kannasta on yli viisi prosenttia, kyseinen jäsenvaltio ei saa käyttää kerrointa 1,85 seuraavina vuosina;

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

B OSA

KEVYIDEN HYÖTYAJONEUVOJEN PÄÄSTÖTAVOITTEET

1. Kalenterivuonna 2020 kunkin uuden kevyen hyötyajoneuvon hiilidioksidipäästöt määritetään tämän kohdan ja 2 kohdan laskelmia varten seuraavaa kaavaa käyttäen:

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

jossa:

M = ajokuntoisen ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

M_0 = 1 766,4

a = 0,096.

2. Valmistajan päästötavoite vuonna 2020 lasketaan sen valmistamien kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen 1 kohdan mukaisesti määritettyjen hiilidioksidipäästöjen keskiarvona.

⁽¹⁾ Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus jäsenvaltion uusien henkilöautojen kannasta vuonna 2017 lasketaan jakamalla vuonna 2017 rekisteröityjen uusien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kokonaismäärä samana vuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen kokonaismäärällä.

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:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ on vuoden 2020 keskimääräiset hiilidioksidipäästöt määritettynä asetuksen (EU) 2017/1151 liitteen XXI mukaisesti ilman tämän asetuksen 11 artiklan soveltamisen tuloksena saatuja hiilidioksidisäästöjä;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ on vuoden 2020 keskimääräiset hiilidioksidipäästöt määritettynä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1152 mukaisesti ilman tämän asetuksen 11 artiklan soveltamisen tuloksena saatuja hiilidioksidisäästöjä;

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ on vuoden 2020 päästötavoite laskettuna 1 ja 2 kohdan mukaisesti.

4. Valmistajan päästötavoite kalenterivuosille 2021–2024 lasketaan seuraavasti:

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

jossa:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$ on vuoden 2021 WLTP-vertailupäästötavoite laskettuna 3 kohdan mukaisesti;

a on 0,096;

M_{\emptyset} on valmistajan tavoitevuonna rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen ajokuntoisten ajoneuvojen keskimääräinen massa (M) kilogrammoina (kg);

M_0 on 1 766,4 vuonna 2020 ja vuosille 2021, 2022 ja 2023 asetuksen (EU) N:o 510/2011 13 artiklan 5 kohdan mukaisesti hyväksytty arvo ja vuonna 2024 tämän asetuksen 14 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti hyväksytty arvo;

$M_{\emptyset 2020}$ on valmistajan vuonna 2020 rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen ajokuntoisten ajoneuvojen keskimääräinen massa (M) kilogrammoina (kg);

$M_{0,2020}$ on 1 766,4.

5. Jos valmistajalle on myönnetty NEDC-pohjaista päästötavoitetta koskeva poikkeus vuonna 2021, WLTP-pohjainen poikkeustavoite lasketaan 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 10 artiklan mukaisesti myöntämä vuoden 2021 poikkeustavoite.

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

6.0 EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁ on kullekin valmistajalle, johon sovelletaan päästötavoitetta 4 kohdan mukaisesti, määritettyjen vertailuarvojen₂₀₂₁ keskiarvo painotettuna vuonna 2021 rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen lukumäärällä.

Vertailuarvo₂₀₂₁ määritetään kullekin valmistajalle seuraavasti:

$$\text{reference-value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{0,2021} - M_{0,2021})$$

jossa:

WLTP_{CO₂,measured} on kunkin valmistajan jokaisesta vuonna 2020 rekisteröidystä uudesta kevyestä hyötyajoneuvosta mitattujen yhdistettyjen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo siten kuin se on määritetty ja ilmoitettu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1152 7 a artiklan mukaisesti;

NEDC_{2020,Fleet TARGET} on 147 g/km;

NEDC_{CO₂} vastaa 3 kohdassa esitettyä määritelmää;

M_{0,2021} on valmistajan vuonna 2021 rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen ajokuntoisten ajoneuvojen massan keskiarvo kilogrammoina (kg);

M_{0,2021} on valmistajien, joihin sovelletaan päästötavoitetta 4 kohdan mukaisesti, kaikkien vuonna 2021 rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen ajokuntoisten ajoneuvojen massan keskiarvo kilogrammoina (kg);

a vastaa 4 kohdassa esitettyä määritelmää.

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

6.1.1 EU:n koko ajoneuvokannan tavoite vuosille 2025–2029

$$\text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2025} = \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2021} \cdot (1 - \text{vähennyskerroin}_{2025})$$

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁ vastaa 6.0 kohdassa esitettyä määritelmää;

vähennyskerroin₂₀₂₅ on 1 artiklan 4 kohdan b alakohdassa määritetty vähennys.

6.1.2 EU:n koko ajoneuvokantaa koskeva tavoite vuodesta 2030 eteenpäin

$$\text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2030} = \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2021} \cdot (1 - \text{vähennyskerroin}_{2030})$$

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₁ vastaa 6.0 kohdassa esitettyä määritelmää;

vähennyskerroin₂₀₃₀ on 1 artiklan 5 kohdan b alakohdassa määritetty vähennys.

6.2 Vertailupäästötavoitteet vuodesta 2025 eteenpäin

6.2.1 Vertailupäästötavoitteet vuosina 2025–2029

$$\text{Vertailupäästötavoite} = \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2025} + a \cdot (TM - TM_0)$$

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₂₅ on 6.1.1 kohdan mukaisesti määritetty arvo;

a on a₂₀₂₅, kun valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen testimassa on yhtä suuri tai pienempi kuin 14 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty TM₀, ja a₂₀₂₁, kun valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen testimassa on suurempi kuin 14 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty TM₀;

jossa:

a_{2025}	on $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2025}}{\text{keskimääräiset päästöt}_{2021}}$
a_{2021}	on sen sopivimman suoran kaltevuus, joka on saatu soveltamalla lineaarista pienimmän neliösumman menetelmää kunkin vuonna 2021 rekisteröidyn uuden kevyen hyötyajoneuvon testimassaan (selittävä muuttuja) ja hiilidioksidipäästöihin (selitettävä muuttuja);
keskimääräiset päästöt ₂₀₂₁	on niiden valmistajien, joille on laskettu päästötavoite 4 kohdan mukaisesti, kaikkien vuonna 2021 rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo;
TM	on valmistajan kaikkien kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen testimassa kilogrammoina (kg);
TM ₀	on 14 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty arvo kilogrammoina (kg).

6.2.2 Vertailupäästötavoitteet vuodesta 2030 eteenpäin

$$\text{Vertailupäästötavoite} = \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2030} + \alpha \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

jossa:

EU:n koko ajoneuvokannan tavoite ₂₀₃₀	on 6.1.2 kohdan mukaisesti määritetty arvo;
α	on a_{2030} , kun valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen testimassa on yhtä suuri tai pienempi kuin 14 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty TM ₀ , ja a_{2021} , kun valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen keskimääräinen testimassa on suurempi kuin 14 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaisesti määritetty TM ₀ ;

jossa:

a_{2030}	on $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2030}}{\text{keskimääräiset päästöt}_{2021}}$
a_{2021}	vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää;
keskimääräiset päästöt ₂₀₂₁	vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää;
TM	vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää;
TM ₀	vastaa 6.2.1 kohdassa esitettyä määritelmää.

6.3 Päästötavoitteet vuodesta 2025 eteenpäin

6.3.1 Päästötavoitteet vuosina 2025–2029

$$\text{Päästötavoite} = (\text{vertailupäästötavoite} - (\varnothing_{\text{targets}} - \text{EU:n koko ajoneuvokannan tavoite}_{2025})) \cdot \text{ZLEV-kerroin}$$

jossa:

vertailupäästötavoite on 6.2.1 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan vertailupäästötavoite;

$\varnothing_{\text{targets}}$	on kunkin yksittäisen valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen lukumäärällä painotettu keskiarvo kaikista 6.2.1 kohdan mukaisesti määritetyistä vertailupäästötavoitteista;
ZLEV-kerroin	on $(1 + y - x)$, paitsi jos tämä summa on suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin 1,0, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on tapauksen mukaan 1,05 tai 1,0;

jossa:

y on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan uusissa kevyiden hyötyajoneuvojen kannassa laskettuna päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kokonaismääränä, kun jokaiselle niistä on laskettu $ZLEV_{\text{specific}}$ seuraavan kaavan mukaisesti, jaettuna kyseisenä kalenterivuonna rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärällä:

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

x on 15 prosenttia.

6.3.2 Päästötavoitteet vuodesta 2030 eteenpäin

Päästötavoite = (vertailupäästötavoite – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – EU:n koko ajoneuvokannan tavoite₂₀₃₀)) · ZLEV-kerroin

jossa:

vertailupäästötavoite on 6.2.2 kohdan mukaisesti määritetty valmistajan vertailupäästötavoite;

$\emptyset_{\text{targets}}$ on kunkin yksittäisen valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen lukumäärällä painotettu keskiarvo kaikista 6.2.2 kohdan mukaisesti määritetyistä vertailupäästötavoitteista;

ZLEV-kerroin on (1 + y – x), paitsi jos tämä summa on suurempi kuin 1,05 tai pienempi kuin 1,0, missä tapauksessa ZLEV-kertoimen arvo on tapauksen mukaan 1,05 tai 1,0;

jossa:

y on päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus valmistajan uusien kevyiden hyötyajoneuvojen kannassa laskettuna uusien päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kokonaismääränä, kun jokaiselle niistä on laskettu $ZLEV_{\text{specific}}$ seuraavan kaavan mukaisesti, jaettuna kyseisenä kalenterivuonna uusien kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärällä:

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

x on 30 prosenttia.

LIITE II

UUSIEN HENKILÖAUTOJEN PÄÄSTÖJEN SEURANTA JA ILMOITTAMINEN

A OSA

Tietojen kerääminen uusista henkilöautoista ja hiilidioksidipäästöjen seurantatietojen määrittäminen

1. Jäsenvaltioiden on kerättävä kultakin kalenterivuodelta 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) hyväksytyt ajoneuvotyyppien luokka;
 - f) uusien rekisteröintien kokonaismäärä;
 - g) ajokuntoisen ajoneuvon massa;
 - h) hiilidioksidipäästöt (NEDC ja WLTP);
 - i) jalanjälki: akseliväli, ohjaavan akselin raideväli 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 (NEDC ja WLTP);
 - n) suurin nettoteho;
 - o) ajoneuvon valmistenumero;
 - p) WLTP-testimassa;
 - q) täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1153 liitteessä I olevassa 3.2.8 kohdassa tarkoitettujen poikkeama- ja tarkastuskertoimet;
 - r) rekisteröidyn ajoneuvon luokka;
 - s) ajoneuvoperheen tunnistenumero;
 - t) sähkökäyttöinen toimintamatka, tapauksen mukaan.

Jäsenvaltioiden on asetettava komission saataville 7 artiklan mukaisesti kaikki tässä kohdassa luetellut tiedot B osassa olevassa 2 jaksossa täsmennytyssä muodossa.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen yksityiskohtaiset tiedot on otettava asianomaisen henkilöauton vaatimustenmukaisuus-todistuksesta. Kun on kyse kahta polttoainetta (bensini/kaasu) käyttävistä ajoneuvoista, joiden vaatimustenmukai-suustodistuksissa on mainittu erityiset hiilidioksidipäästöarvot molempien polttoainetyyppien osalta, jäsenvaltioiden on käytettävä yksinomaan kaasun osalta mitattua arvoa.
3. Jäsenvaltioiden on määritettävä kultakin kalenterivuodelta:
 - a) EY-tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvien uusien henkilöautojen rekisteröintien kokonaismäärä;
 - b) yksittäishyväksytyjen uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä;
 - c) kansallisen piensarjatyypihyväksynnän piiriin kuuluvien uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä.

B OSA**Toimitettavien tietojen muoto**

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

1 JAKSO

YHDISTETYT SEURANTATIEDOT

Jäsenvaltio ⁽¹⁾	
Vuosi	
EY-tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvien uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	
Yksittäishyväksytyjen uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	
Kansallisen piensarjatyypihyväksynnän piiriin kuuluvien uusien henkilöautojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	

⁽¹⁾ 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 kohtaan	Yksityiskohtaiset tiedot rekisteröityä ajoneuvoa kohti
a)	Valmistajan nimi – EU:n vakionimike
	Valmistajan nimi, OEM-ilmoitus
	Valmistajan nimi jäsenvaltion rekisterissä ⁽¹⁾
b)	Tyyppihyväksynnän numero ja laajennus
c)	Tyyppi
	Variantti
	Versio
d)	Merkki ja kaupp nimi
e)	Hyväksytyt ajoneuvotyyppien luokka
f)	Uusien rekisteröintien kokonaismäärä
g)	Ajokuntoisen ajoneuvon massa
h)	Hiilidioksidipäästöt (yhdistetty) NEDC-arvo 31 päivään joulukuuta 2020, lukuun ottamatta 5 artiklan soveltamisalaa kuuluvia ajoneuvoja, joille määritetään NEDC-arvo 31 päivään joulukuuta 2022 täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/1153 5 artiklan mukaisesti
	Hiilidioksidipäästöt (yhdistetty) WLTP-arvo

Viittaus A osan 1 kohtaan	Yksityiskohtaiset tiedot rekisteröityä ajoneuvoa kohti
i)	Akseliväli
	Ohjaavan akselin raideleveys (akseli 1)
	Toisen akselin raideleveys (akseli 2)
j)	Polttoainetyyppi
	Polttoaineen käyttötapa
k)	Sylinteritilavuus (cm ³)
l)	Sähköenergiankulutus (Wh/km)
m)	Eko-innovaatioiden koodit
	Eko-innovaatioiden avulla saavutettu hiilidioksidipäästövähennys (NEDC) 31 päivään joulukuuta 2020 saakka
	Eko-innovaatioiden 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 toimintamatka, tapauksen mukaan

Huomautukset:

- (¹) 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

UUSIEN KEVYIDEN HYÖTYAJONEUVOJEN PÄÄSTÖJEN SEURANTA JA ILMOITTAMINEN

A. Tietojen kerääminen uusista kevyistä hyötyajoneuvoista ja hiilidioksidipäästöjen seurantatietojen määrittäminen

1. Yksityiskohtaiset tiedot

1.1 N₁-ajoneuvoina rekisteröidyt valmiit ajoneuvot

Kun kyseessä ovat EY-tyyppihyväksynnän saaneet N₁-ajoneuvoiksi rekisteröidyt ajoneuvot, jäsenvaltioiden on kunakin kalenterivuonna kirjattava seuraavat yksityiskohtaiset tiedot kustakin uudesta kevyestä hyötyajoneuvosta, kun se rekisteröidään ensimmäistä kertaa niiden alueella:

- a) valmistaja;
- b) tyyppihyväksynnän numero ja sen laajennus;
- c) tyyppi, variantti ja versio;
- d) merkki;
- e) hyväksytyin 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 toimintamatka, tapauksen mukaan.

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

1.2 Monivaiheisen tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvat ja N₁-luokan ajoneuvoiksi rekisteröidyt ajoneuvot

Kun kyseessä ovat monivaiheisen tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvat ja N₁-luokan ajoneuvoiksi rekisteröidyt ajoneuvot, jäsenvaltioiden on kunakin kalenterivuonna kirjattava seuraavat yksityiskohtaiset tiedot:

- a) (keskeneräinen) perusajoneuvo: 1.1 kohdan a, b, c, d, e, g, h, i, n ja o alakohdassa tarkoitettut tiedot, tai h ja i alakohdassa 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 tarkoitettut tiedot;
- c) valmistunut ajoneuvo: 1.1 kohdan a, f, g, h, j, k, l, m ja o alakohdassa tarkoitettut tiedot.

Jos perusajoneuvosta ei voida toimittaa ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdissa tarkoitettuja tietoja, jäsenvaltion on sen sijaan toimitettava tiedot valmistuneesta ajoneuvosta.

Valmistuneiden N₁-ajoneuvojen osalta tietojen toimittamisessa käytetään C osan 2 jaksossa esitettyä muotoa.

1.1 kohdan o alakohdassa tarkoitettua ajoneuvon valmistenumeroa ei julkisteta.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettut yksityiskohtaiset tiedot on otettava vaatimustenmukaisuustodistuksesta. Kun on kyse kahta polttoainetta (benssiini/kaasu) käyttävistä ajoneuvoista, joiden vaatimuksenmukaisuustodistuksissa on mainittu erityiset hiilidioksidipäästöarvot molempien polttoainetyyppien osalta, jäsenvaltioiden on käytettävä yksinomaan kaasun osalta mitattua arvoa.
3. Jäsenvaltioiden on määritettävä kultakin kalenterivuodelta:
 - a) EY-tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvien uusien kevyiden hyötyajoneuvojen rekisteröintien kokonaismäärä;
 - b) monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvien uusien kevyiden hyötyajoneuvojen rekisteröintien kokonaismäärä (mikäli saatavilla);
 - c) yksittäishyväksytyjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä;
 - d) kansallisen piensarjatyypihyväksynnän piiriin kuuluvien uusien kevyiden hyötyajoneuvojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä.
- B. Uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidiseurantatietojen määrittämismenetelmät

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

1. Rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen lukumäärä

Jäsenvaltioiden on määritettävä alueellaan asianomaisena seurantavuonna rekisteröityjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen lukumäärä jaoteltuna sen mukaan, sovelletaanko ajoneuvoon EY-tyyppihyväksyntää, yksittäishyväksyntää vai kansallista pienten sarjojen tyyppihyväksyntää, sekä mikäli mahdollista, monivaiheista tyyppihyväksyntämenettelyä.

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 oletuslisämässä otetaan tämän liitteen C osasta, 7 artiklan 4 kohdassa tarkoitettun 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. Jos massa-arvoa ei voida määrittää, päästötavoitteen alustavaa laskelmaa varten voidaan kuitenkin käyttää valmistuneen ajokuntoisen ajoneuvon massaa.

C. Toimitettavien tietojen muoto

Jäsenvaltioiden on kunakin vuonna toimitettava A osan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettut tiedot seuraavissa muodoissa:

1 jakso

Yhdistetyt seurantatiedot

Jäsenvaltio ⁽¹⁾	
Vuosi	
EY-tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvien uusien kevyiden hyötyajoneuvojen rekisteröintien kokonaismäärä	
Yksittäishyväksytyjen uusien kevyiden hyötyajoneuvojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	
Kansallisen piensarjatyypin hyväksynnän piiriin kuuluvien uusien kevyiden hyötyajoneuvojen uusien rekisteröintien kokonaismäärä	
Monivaiheisen tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvien uusien kevyiden hyötyajoneuvojen rekisteröintien kokonaismäärä (mikäli saatavilla)	

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

2 jakso

ksityiskohtaiset seurantatiedot – yhtä ajoneuvoa koskeva tietue

Viittaus A osan 1.1 kohtaan	Yksityiskohtaiset tiedot rekisteröityä ajoneuvoa kohti ⁽¹⁾
a)	Valmistajan nimi – EU:n vakionimike ⁽²⁾
	Valmistajan nimi, OEM-ilmoitus VALMIS AJONEUVO/PERUSAJONEUVO ⁽³⁾
	Valmistajan nimi, OEM-ilmoitus VALMISTUNUT AJONEUVO ⁽³⁾
	Valmistajan nimi jäsenvaltion rekisterissä ⁽²⁾
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

Viittaus A osan 1.1 kohtaan	Yksityiskohtaiset tiedot rekisteröityä ajoneuvoa kohti ⁽¹⁾
h)	Ajokuntoisen ajoneuvon massa PERUSAJONEUVO
	Ajokuntoisen ajoneuvon massa VALMISTUNUT AJONEUVO/VALMIS AJONEUVO
i) ⁽⁴⁾	Suurin teknisesti sallittu kuormitettu massa
j)	Akseliväli
	Ohjaavan akselin raideväli (akseli 1)
	Toisen akselin raideväli (akseli 2)
k)	Polttoainetyyppi
	Polttoaineen käyttötapa
l)	Sylinteritilavuus (cm ³)
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 toimintamatka, tapauksen mukaan
Direktiivi 2007/46/EY, liite I, 2.17.2 kohta ⁽⁵⁾	Oletuslisämassa (mikäli sovellettavissa, kun kyseessä ovat monivaiheisen tyyppihyväksyntämenettelyn piiriin kuuluvat ajoneuvot)

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 piensarjatyypihyväksyntä (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 olevan 2.17.2 kohdan mukaisesti.

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 delegoitu asetus (EU) 2015/6	(EUVL L 3, 7.1.2015, s. 1).
Komission delegoitu asetus (EU) 2017/1502	(EUVL L 221, 26.8.2017, s. 4).
Komission delegoitu asetus (EU) 2018/649	(EUVL L 108, 27.4.2018, s. 14).
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 510/2011	(EUVL L 145, 31.5.2011, s. 1).
Komission delegoitu 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 delegoitu asetus (EU) N:o 404/2014	(EUVL L 121, 24.4.2014, s. 1).
Komission delegoitu asetus (EU) 2017/748	(EUVL L 113, 29.4.2017, s. 9).
Komission delegoitu 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 asetus
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
—	—	1 artiklan 5 kohta
—	—	1 artiklan 6 kohta
—	—	1 artiklan 7 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 kohdan johdantokappale	3 artiklan 1 kohdan johdantokappale	3 artiklan 1 kohdan 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 f alakohta	3 artiklan 1 kohdan h alakohta	3 artiklan 1 kohdan h alakohta
3 artiklan 1 kohdan e alakohta	3 artiklan 1 kohdan j alakohta	3 artiklan 1 kohdan i alakohta
3 artiklan 1 kohdan g alakohta	3 artiklan 1 kohdan i alakohta	3 artiklan 1 kohdan j alakohta
—	—	3 artiklan 1 kohdan k, l ja m alakohta
—	3 artiklan 1 kohdan k alakohta	3 artiklan 1 kohdan n alakohta
3 artiklan 2 kohta	3 artiklan 2 kohta	3 artiklan 2 kohta
4 artiklan ensimmäinen kohta	4 artiklan ensimmäinen kohta	4 artiklan 1 kohdan johdantolause sekä a ja b alakohdat
—	—	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

Asetus (EY) N:o 443/2009	Asetus (EU) N:o 510/2011	Tämä asetys
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	8 artiklan 4 kohdan ensimmäinen 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	7 artiklan 5 kohdan toinen alakohta
8 artiklan 6 kohta	8 artiklan 7 kohta	—
8 artiklan 7 kohta	8 artiklan 8 kohta	7 artiklan 6 kohdan ensimmäinen alakohta
—	—	7 artiklan 6 kohdan toinen alakohta
8 artiklan 8 kohta	—	—
8 artiklan 9 kohdan ensimmäinen alakohta	8 artiklan 9 kohdan ensimmäinen alakohta	7 artiklan 7 kohta
8 artiklan 9 kohdan toinen alakohta	8 artiklan 9 kohdan toinen alakohta	7 artiklan 8 kohta
—	—	7 artiklan 9 kohta
—	—	7 artiklan 10 kohta
—	8 artiklan 10 kohta	7 artiklan 11 kohta
9 artiklan 1 kohta	9 artiklan 1 kohta	8 artiklan 1 kohta
9 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan johdantokappale	9 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan johdantokappale	8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäinen osa
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 kohdan ensimmäisen alakohdan toinen osa
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 kohdan johdantokappale	10 artiklan 1 kohdan johdantokappale	9 artiklan 1 kohdan johdantokappale
10 artiklan 1 kohdan a–e alakohta	10 artiklan 1 kohdan a–e alakohta	9 artiklan 1 kohdan a–e alakohta
—	—	9 artiklan 1 kohdan f alakohta
10 artiklan 2 kohta	10 artiklan 2 kohta	9 artiklan 2 kohta
—	—	9 artiklan 3 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 kohdan ensimmäinen alakohta
—	—	10 artiklan 3 kohdan toinen alakohta
11 artiklan 4 kohdan ensimmäinen alakohta	—	10 artiklan 4 kohdan ensimmäinen alakohta

Asetus (EY) N:o 443/2009	Asetus (EU) N:o 510/2011	Tämä asetus
11 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan johdantokappale	—	10 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan 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 toisen alakohdan c 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 kohdan johdantokappaleen a, b ja c alakohta ja d alakohdan ensimmäinen osa
—	—	11 artiklan 2 kohdan d alakohdan viimeinen osa
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 artikla
—	—	13 artikla
13 artiklan 1 kohta	—	—
—	13 artiklan 1 kohta	—
—	—	14 artiklan otsikko
—	—	14 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan johdantokappale
13 artiklan 2 kohdan ensimmäinen ja toinen alakohta	—	14 artiklan 1 kohdan a alakohta
—	13 artiklan 5 kohta	14 artiklan 1 kohdan b alakohta
—	—	14 artiklan 1 kohdan c ja d alakohta

Asetus (EY) N:o 443/2009	Asetus (EU) N:o 510/2011	Tämä asetus
13 artiklan 2 kohdan kolmas alakohta	13 artiklan 5 kohta	14 artiklan 2 kohta
—	—	15 artiklan 1 kohta
—	—	15 artiklan 2 kohta
—	—	15 artiklan 3 kohta
—	13 artiklan 2 kohta	—
—	—	15 artiklan 4 kohdan ensimmäinen osa
13 artiklan 3 kohta	13 artiklan 6 kohdan ensimmäinen alakohta	15 artiklan 4 kohdan toinen osa
—	13 artiklan 4 kohta	—
13 artiklan 4 kohta	13 artiklan 6 kohdan toinen alakohta	—
13 artiklan 5 kohta	—	—
13 artiklan 6 kohta	13 artiklan 3 kohta	—
—	—	15 artiklan 5 kohta
—	—	15 artiklan 6 kohta
13 artiklan 7 kohdan ensimmäinen alakohta	13 artiklan 6 kohdan kolmas alakohta	15 artiklan 7 kohta
13 artiklan 7 kohdan toinen alakohta	13 artiklan 6 kohdan neljäs alakohta	15 artiklan 8 kohta
14 artiklan 1 kohta	14 artiklan 1 kohta	16 artiklan 1 kohta
14 artiklan 2 kohta	14 artiklan 2 kohta	16 artiklan 2 kohta
14 artiklan 3 kohta	14 artiklan 2 a kohta	16 artiklan 3 kohta
14 a artiklan 1 kohta	15 artiklan 3 kohta	17 artiklan 1 kohta
14 a artiklan 2 kohta	15 artiklan 1 kohta	17 artiklan 2 kohta
14 a artiklan 3 kohta	16 artikla	17 artiklan 3 kohta
14 a artiklan 4 kohta	15 artiklan 2 kohta	17 artiklan 4 kohta
14 a artiklan 5 kohta	17 artikla	17 artiklan 5 kohta
15 artikla	—	—
—	—	18 artikla
16 artikla	18 artikla	19 artikla
Liite I	—	Liite I, A osa, 1–5 kohta
—	—	Liite I, A osa, 6 kohta
—	Liite I	Liite I, B osa, 1–5 kohta
—	—	Liite I, B osa, 6 kohta
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