

INY

Saari Risto

06.02.2008

EI JULKINEN; 6.2.2008

VASTAANOTTAJA

Eduskunnan suuri valiokunta

Viite

Asia

**EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI
PÄÄSTÖNORMIEN ASETTAMISESTA UUSILLE HENKILÖAUTOILLE OSANA
YHTEISÖN KOKONAISVALTAISTA LÄHESTYMISTAPAA KEVYIDEN
HYÖTYAJONEUVOJEN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISEKSI**

U/E-tunnus:

EUTORI-numero:

EU/2007/1850

Ohessa lähetetään perustuslain 97§:n mukaisesti selvitys ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.

Ylijohtaja

Juhani Tervala

Liikenneneuvos

Risto Saari

LIITE: E-kirjelmä

EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI PÄÄSTÖNORMIEN ASETTAMISESTA UUSILLE HENKILÖAUTOILLE OSANA YHTEISÖN KOKONAISVALTAISTA LÄHESTYMISTAPAA KEVYIDEN HYÖTYAJONEUVOJEN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISEKSI

EUTORI/Eurodoc nro:
EU/2007/1850

U-tunnus/E-tunnus:

-

KÄSITTELYN TARKOITUS JA KÄSITTELYVAIHE:

Suuntaa-antava keskustelu: ympäristöministerineuvosto kesäkuu 2008

ASIAKIRJAT:

KOM(2007) 856 lopullinen

EY-OIKEUDEN MUKAINEN OIKEUSPERUSTA/PÄÄTÖKSENTEKOMENETTELY:

95 artikla (harmonisointisäädös), 251 artiklan (yhteispäätösmenettely) mukaisesti.

KÄSITTELIJÄ(T):

LVM: Risto Saari, puh. 160 28878, Juhani Hienonen, puh. 160 28507

YM: Seppo Sarkkinen, puh. 020 490 7364

SUOMEN KANTA:

Suomi suhtautuu myönteisesti asetusehdotukseen ja sen tavoitteeseen vähentää henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä asettamalla henkilöautoille sitovat päästövaatimukset.

Suomi katsoo, että sitovien hiilidioksidipäästövaatimusten asettaminen on tärkeää, koska vapaaehtoisuuteen perustuneet sopimukset henkilöautovalmistajien kanssa eivät ole johtaneet riittävän nopeaan edistykseen. Sitovilla päästövaatimuksilla henkilöautoliikenteen jatkuvasti kasvavia päästöjä kyetään jatkossa paremmin rajoittamaan.

Kuten komissio on asetusehdotuksen perusteluosassa todennutkin, sitovien päästövaatimusten asettaminen ajoneuvon valmistajille on kuitenkin vain yksi osa komission esittämää kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jolla henkilöautojen ja sitä kautta henkilöautoliikenteen CO₂-päästöjä voidaan vähentää. Ajoneuvon valmistajiin kohdistuvien vaatimusten lisäksi onkin peruteltua, että jäsenvaltioihin (ohjaustoimenpiteet) ja kuluttajiin (kuluttajien valinnat) kohdistetaan vaatimuksia, jotta kuluttajat myös valitsisivat ajoneuvon valmistajien markkinoille tuomia vähäpäästöisempiä ja energiatehokkaampia henkilöautoja.

Ehdotuksen vaatimukset kohdistuvat ensisijaisesti autoteollisuuteen. Suomessa ei ole omaa kansallista henkilöautoteollisuutta lukuun ottamatta Uudenkaupungin kokoonpanotehdasta. Suomi kuitenkin katsoo, että jäsenvaltioilla on merkittävä rooli siinä, miten kuluttajat valitsevat entistä energiatehokkaampia ja vähäpäästöisempiä autoja. Suomessa 1.1.2008 voimaan tullut autoverotuksen uudistus merkitsee sitä, että jokainen CO₂-g/km näkyy ajoneuvon hinnassa. Vuonna 2010 myös vuotuinen ajoneuvovero eli käyttömaksu porrastetaan vastaavalla tavalla henkilöauton CO₂-päästöjen mukaan. Lisäksi Suomessa on käynnistetty hanke ajoneuvojen ympäristömerkki- eli eco-labelling -järjestelmän kehittämiseksi niin, että kuluttajien valintoja ohjattaisiin autokaupassa, mainonnalla ja muulla kuluttajainformaatiolla energiatehokkaampiin ajoneuvovalintoihin.

PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ:

Artiklat 1 (tavoitteet), 2 (soveltamisala), 3 (määritelmät) ja 4 (ajoneuvomallikohtaiset päästövähennystavoitteet)

Asetusehdotuksen tavoitteena on asettaa henkilöautoille sitovat CO₂-päästövaatimusstandardit niin, että vuonna 2012 henkilöauton (M1) valmistajien tuotantovalikoiman keskimääräiset CO₂-päästöt eivät ylittäisi 130 g/km. Lisäksi muilla toimenpiteillä pyritään 10 g/km lisäpäästövähennykseen, jotta poliittinen 120 g/km tavoite saavutettaisiin. Asetusehdotuksen liitteessä 1 on esitetty laskentakaava

kunkin uuden henkilöautomallin CO₂-päästölle (special CO₂ emissions targets), joka on sidottu ajoneuvon massaun.

Artikla 5 (poolit eli ryhmittymät)

Ajoneuvon valmistajat voivat muodostaa "poolin" tavoitteen saavuttamiseksi. Auton valmistajien poolissa pitää olla nimettynä vastuu- ja kontaktiorganisaatio, joka on vastuussa siitä, että pooli maksaa mahdolliset rangaistusmaksut, jos pooli ei kykene saavuttamaan asetettuja päästövähennystavoitteita. Poolin puitteissa organisaatiot vaihtavat ainoastaan tietoa CO₂-päästöistä, ajoneuvomallikohtaisista päästövähennystavoitteista ja ajoneuvojen kokonaismäärästä.

Artikla 6 (jäsenvaltioihin kohdistuvat seuranta- ja raportointivelvoitteet)

Jäsenvaltioiden on perustettava 1.1.2010 mennessä rekisteri uusista rekisteröidyistä henkilöautoista ja niiden CO₂-päästöistä. Komissio perustaa 30.6.2011 mennessä keskusrekisterin, johon kokoaa tietoa jäsenvaltioista (edeltävän kalenterivuoden henkilöautot ja niiden keskimääräiset CO₂-päästöt, erityiset päästövähennystavoitteet ja ero tavoitteen ja toteutuman välillä).

Artikla 7 (liikapäästömaksut)

Jos vuodesta 2012 lähtien autonvalmistajan keskimääräiset CO₂-päästöt ylittävät ko. vuoden erityistavoitteen (130 g/km), auton valmistajalle tai poolille osoitetaan ns. liikapäästömaksu eli rangaistusmaksu (= päästöjen ylitys x uusien henkilöautojen kokonaismäärä x liikapäästömaksu). Liikapäästömaksu vuodelle 2012 olisi 20 €, 2013 35 €, 2014 60 € ja vuodesta 2015 alkaen 95 €. Maksut tilitetään EU:n budjettiin.

Artikla 8 (auton valmistajien tietojen julkaiseminen)

31.10.2011 mennessä ja joka vuosi sen jälkeen komissio julkaisee listan, jossa on jokaisen autonvalmistajan autojen päästövähennystavoitteet, keskimääräinen toteutunut päästö ja ero näiden välillä sekä koko yhteisön kaikkien autonvalmistajien keskimääräinen CO₂-päästötieto edelliseltä vuodelta.

Artikla 9 (poikkeus pienille riippumattomille valmistajille)

Alle 10 000 vuosituotannon auton valmistajille annetaan mahdollisuus poikkeukseen viidelle kalenterivuodelle.

Artikla 10 (uudelleentarkastelu ja raportointi)

Komissio raportoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle 2010 siitä, miten integroitu lähestymistapa henkilöautojen CO₂-päästöjen vähentämisestä on edennyt. Monitorointipäätöksen 1753/2000/EY perusteella arvioidaan, onko autonvalmistajien autojen kokonaismassa 2006-9 laskenut ja arvioi tapahtunutta teknologista kehitystä.

Artikla 11 (kuluttajainformaatio)

Autonvalmistajien on varmistettava, että labelling –direktiivin 1999/94/EY mukainen mainonta ja muu materiaali sisältää myös tiedot siitä, kuinka paljon ajoneuvon CO₂-päästöt poikkeavat liitteen 1 laskukaavan mukaisesta ko. automallin erityispäästötavoitteesta.

Artikla 12 (komitea)

Komissiota avustaa asetusehdotuksen vaatimusten toteutuksessa sääntelykomitea.

Artikla 13 (yhteisörahoitus)

Asetusehdotuksen hallinnointia ja yhteisötason toimenpiteiden rahoitusta tuetaan LIFE+-rahastosta.

Artikla 14 (monitorointipäätöksen kumoaminen)

Monitorointipäätös 1753/2000/EY kumoutuksi tämän asetuksen johdosta 1.1.2010.

Artikla 15 (voimaantulo)

Asetus tulee voimaan kolmantena päivänä sen julkaisemisesta EY:n virallisessa lehdessä. Asetus sitoo jäsenvaltioita sellaisenaan.

Liite 1 (ajoneuvomallikohtaiset CO₂-päästötavoitteet)

Liite sisältää laskentakaavan kunkin ajoneuvomallin CO₂-päästövähennystavoitteesta (specific CO₂ emissions targets), joka lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti:

$CO_2\text{-päästövähennystavoite} = 130 + a \times (M - M_0)$

$M = \text{ajoneuvon massa (kg)}$

$M_0 = 1289,0 \times f$

$F = (1 + \text{ajoneuvon massan kasvu, AMI})$

$A = 0,0457$

Liite 2 (päästöjen seuranta ja raportointi)

Liite sisältää jäsenvaltioihin kohdistuvat seuranta- ja raportointivelvoitteet (ks. Edellä Artikla 6).

KANSALLINEN KÄSITTELY:

EU-ympäristöjaosto: 5.2.2008

EDUSKUNTAKÄSITTELY:

Eduskunnalle toimitetaan E-kirjelmä: 7.2.2008

KÄSITTELY EUROOPAN PARLAMENTISSA:

-

KANSALLINEN LAINSÄÄDÄNTÖ, ml. AHEVENANMAAN ASEMA:

Asetus sitoo sellaisenaan jäsenvaltioita. Ei edellytä kansallista voimaansaattamista.

TALOUDELLISET JA MUUT VAIKUTUKSET:

Komission ehdotukseen sisältyy vaikutusarvio, joka on laadittu kolmelle vaihtoehdolle: 1) politiikkaa ei muuteta eli jatketaan vapaaehtoisuuteen perustuvan kolmen pilarin varassa henkilöautojen CO₂-päästöjen vähentämistä tavoitteena 120 g/km; 2) 120 g/km tavoitteeseen pyritään ainoastaan ajoneuvoteknologian avulla ja 3) 120 g/km tavoitteeseen pyritään kokonaisvaltaisella ja integroidulla lähestymistavalla, jonka yksi osa-alue on nyt esitetty ajoneuvo- ja moottoritekнологia ja muita osa-alueita ovat mm. renkasiin, biopolttoaineisiin, ilmastointijärjestelmään jne. kohdistuvat toimenpiteet. Komissio siis esittää vaihtoehtoa 3 ja myös jäsenvaltiot ovat antaneet tälle vaihtoehdolle tukensa, kun henkilöautojen CO₂-päästövähennysstrategiaa koskevat neuvoston päätelmät hyväksyttiin kesäkuussa 2007. Vaihtoehdossa 3 komissio on lisäksi erottanut 3a ja 3b –vaihtoehdot, joista 3b-vaihtoehto eroaa 3a-vaihtoehdosta niin, että huomioon otetaan myös kysyntään vaikuttavat lisätoimenpiteet (verotus ja kuluttajavalistus), joiden avulla 130 g/km tavoitteen kustannukset olisivat 19 prosenttia a-vaihtoehtoa alhaisemmat.

Eri vaihtoehtojen vaikutus ajoneuvojen myyntiin jää vähäiseksi. Komissio on arvioinut, että vaihtoehdon 3a nettokustannukset olisivat 23,3 mrd. euroa vuosina 2010-2020 ja 3b-vaihtoehdon 10,2 mrd. euroa. Muiden vaihtoehtojen kustannukset olisivat huomattavasti suuremmat.

3a-vaihtoehdossa CO₂-päästöt vähenevät 429 milj. CO₂-tonnia 2010-2020 ja 3b-vaihtoehdossa 422 milj. CO₂-tonnia. Vaikutukset muihin päästöihin olisivat vähäisiä.

CO₂-ekv. tonnin kustannukset olisivat siten 3a-vaihtoehdossa 54 €/tn ja 3b-vaihtoehdossa 24 €/tn, kun muissa vaihtoehdoissa kustannukset olisivat moninkertaiset. Siksi komissio esittääkin vaihtoehtoa 3b.

Muiden vaikutusten osalta komissio tunnustaa sen, että vaihtoehdossa 3b etenkin verotukseen liittyy epävarmuutta, koska se on viime kädessä jäsenvaltioiden päätöksen varassa.

MUUT MAHDOLLISET ASIAAN VAIKUTTAVAT TEKIJÄT:

-

LIITTEET

Asiasanat	ajoneuvot, ilmasto, kilpailukyky
Hoitaa	LVM, TEM, UM, YM
Tiedoksi	EUE, MMM, OM, OPM, SM, STM, TH, VM, VNEUS

FI

FI

FI



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 19.12.2007
KOM(2007) 856 lopullinen

2007/0297 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista
lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi**

(komission esittämä)

PERUSTELUT

1) EHDOTUKSEN TAUSTA

· Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Sisämarkkinat muodostavat alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla on varmistettava tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääoman vapaa liikkuvuus.

Ilmastomuutosta koskeva Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimus, joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta ilmastomuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen tekemisestä 15 päivänä joulukuuta 1993 tehdyllä neuvoston päätöksellä 94/69/EY¹, edellyttää, että kaikki sopimuspuolet laativat ja panevat täytäntöön kansallisia ja tarvittaessa alueellisia ohjelmia, jotka sisältävät ilmastomuutosta lieventäviä toimia. Tämän pohjalta komissio ehdotti tammikuussa 2007, että EU pyrki kansainvälisissä neuvotteluissa asettamaan tavoitteeksi teollisuusmaiden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen 30 prosentilla vuoteen 2020 mennessä (verrattuna vuoden 1990 tasoon) ja sitoutuisi vahvasti ja muista riippumatta vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä ainakin 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä (verrattuna vuoden 1990 tasoon)². Neuvosto ja Euroopan parlamentti ovat hyväksyneet tämän tavoitteen.

Näistä sitoumuksista seuraa muun muassa, että kaikkien jäsenvaltioiden on vähennettävä huomattavasti henkilöautojen päästöjä. Autot ovat tärkeä osa hyvin monien eurooppalaisten arkipäivää, ja autoteollisuus on merkittävä työllistäjä ja kasvun lähde monilla EU:n alueilla. Autoilu vaikuttaa kuitenkin merkittävästi ilmastomuutokseen. Hiilidioksidi (CO₂) on keskeisin kasvihuonekaasu, ja henkilöautojen käytön osuus EU:n kaikista hiilidioksidipäästöistä on noin 12 prosenttia. Ajoneuvoteknologian ja erityisesti polttoainetehokkuuden kehityksen myötä polttoainetehokkuus parani 12,4 prosenttia vuosina 1995–2004. Liikenteen ja ajoneuvokoon kasvu ovat kuitenkin pääosin kumonnet polttoainetehokkuuden parantumisen saadun hyödyn. EU:n kasvihuonekaasupäästöt vähentyivät kokonaisuudessaan noin 5 prosenttia vuosina 1990–2004, ja päästöt ovat olleet laskussa muilla aloilla kuin liikenteen alalla, mutta tieliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat lisääntyneet 26 prosenttia. Vaikka ajoneuvoteknologiassa ja erityisesti polttoainetehokkuudessa on tapahtunut huomattavaa kehitystä, joka on vähentänyt hiilidioksidipäästöjä, liikenne ja ajoneuvokoot ovat kasvaneet. Edistyminen on ollut liian hidasta uuden autokannan keskimääräisiä päästöjä koskevan yhteisön tavoitteen 120 g CO₂/km saavuttamisen kannalta.

Tämän ehdotuksen tavoitteena on varmistaa henkilöautojen sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta säätämällä yhdenmukaistetut säännöt, joilla rajoitetaan uuden autokannan keskimääräisiä päästöjä yhteisössä niin, että ne saadaan tasolle 130 g CO₂/km viimeistään vuonna 2012. Ilman tällaista yhdenmukaistamista jäsenvaltiot saattaisivat toteuttaa yksipuolisia toimia henkilöautojen polttoainetehokkuuden parantamiseksi ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, mikä voisi vaarantaa sisämarkkinoiden toiminnan. Tämä ehdotus on osa kokonaisvaltaista

¹ EYVL L 33, 7.2.1994, s. 11.

² KOM(2007) 2.

lähestymistapaa, jota täydennetään toimilla, joilla pyritään saamaan aikaan lisävähennys 10 g CO₂/km ja siten saavuttamaan yhteisön tavoite 120 g CO₂/km, joka on määritelty tiedonannossa KOM(2007) 19.

Uusille henkilöautoille on tarpeen asettaa tavoitteita yhteisön tasolla, sillä sisämarkkinat sirpaloituisivat, jos jäsenvaltioiden tasolla toteutettaisiin keskenään erilaisia toimia. Yhteisön tavoitteet antavat valmistajille enemmän suunnitteluvarmuutta ja joustavuutta hiilidioksidivähennysvaatimusten täyttämisen suhteen kuin erilliset kansalliset vähennystavoitteet. Päästönormeja asetettaessa on tärkeää ottaa huomioon se, miten ne vaikuttavat markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn, innovaatiovauhtiin ja energiankulutuksen vähentämiseen. Tällaisia normeja asetettaessa on myös tärkeää tarjota ajoneuvojen valmistajille suunnitteluvarmuutta koko Euroopan laajuisesti.

Tämän asetuksen tavoitteena on luoda autoteollisuudelle kannustimia investoida uusiin teknologioihin. Asetuksella edistetään aktiivisesti ekoinnovointia, ja siinä otetaan huomioon tuleva teknologinen kehitys. Näin voidaan parantaa Euroopan teollisuuden kilpailukykyä ja vauhdittaa korkeatasoisten työpaikkojen syntyä.

· Yleinen tausta

Komissio esitti autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian ensimmäistä kertaa vuonna 1995. Strategia perustui kolmeen pilariin: autoteollisuuden vapaaehtoiset sitoumukset päästöjen vähentämiseksi, kuluttajavalistuksen parantaminen ja polttoainetehokkaiden autojen tukeminen verotoimenpitein. Vuonna 1998 Euroopan autonvalmistajien liitto (ACEA) sitoutui vähentämään uusien autojen keskimääräisiä päästöjä niin, että ne saadaan tasolle 140 g CO₂/km vuoteen 2008 mennessä. Vuonna 1999 Japanin ja Etelä-Korean autonvalmistajien liitot sitoutuivat saavuttamaan saman tason vuonna 2009.

Komissio antoi 7. helmikuuta 2007 kaksi rinnakkaista tiedonantoa: tiedonanto *Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset* sekä tiedonanto *kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehyksestä 2000-lukua varten* (CARS 21 -aloite), jäljempänä 'tiedonannot'. Tiedonannoissa korostetaan, että vaikka jonkin verran onkin lähennytty tavoitetta, joka on 140 g CO₂/km viimeistään vuosina 2008–2009, ilman lisätoimenpiteitä uuden autokannan keskimääräisille päästöille asetettua yhteisön tavoitetta 120 g CO₂/km ei saavuteta vuoteen 2012 mennessä. Tästä syystä tiedonannoissa ehdotetaan kokonaisvaltaisen lähestymistavan hyväksymistä yhteisön tavoitteen saavuttamiseksi ja esitetään, että komissio aikoo antaa ehdotuksen sääntelykehykseksi tässä tarkoituksessa. Sääntelykehymisen painopisteenä ovat sitoumukset hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, jotta voidaan saavuttaa uuden autokannan keskimääräisten päästöjen tavoite 130 g CO₂/km parantamalla ajoneuvoteknologiaa ja lisävähennys 10 g CO₂/km tai vastaavansuuruinen vaikutus, jos se on teknisesti tarpeen, muilla teknisillä parannuksilla ja lisäämällä biopolttoaineiden käyttöä.

Tiedonannoissa korostetaan, että uudelle autokannalle asetettujen keskimääräisten tavoitteiden toteuttamista koskevalla sääntelykehyksellä olisi varmistettava, että päästöjen vähentämistavoitteet ovat kilpailun kannalta puolueettomia, sosiaalisesti oikeudenmukaisia sekä kestäviä ja että ne ovat kohtuullisia kaikille eurooppalaisille

ajoneuvojen valmistajille, ja estettävä valmistajien välisen kilpailun perusteeton vääristyminen. Sääntelykehys olisi laadittava sellaiseksi, että EU voi saavuttaa Kioton pöytäkirjan mukaiset tavoitteensa.

Toukokuussa 2007 kokoontunut kilpailukykyneuvosto tuki ”komission ehdottamaa yhtenäistä lähestymistapaa moottoriajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi” ja painotti, että ”kaikkien toimijoiden on osallistuttava ilmastoon kannalta haitallisten päästöjen vähentämiseen” ja että ”on aiheellista vahvistaa sääntelykehys, joka on kustannustehokas mutta varmistaa riittävän liikkuvuuden ja auttaa osaltaan säilyttämään autoteollisuuden kilpailukyvyn maailmanlaajuisesti”. Kesäkuussa 2007 kokoontunut ympäristöneuvosto puolestaan pyysi komissiota ”esittämään mahdollisimman pian ja ennen vuoden 2007 loppua autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan lainsäädäntökehityksen”.

Kilpailukyky- ja ympäristöneuvostot sekä kesäkuussa 2007 kokoontunut liikenneneuvosto kehottivat komissiota ”laatimaan suunnitelmalliset puitteet, joiden avulla saavutettaisiin keskimääräisiä hiilidioksidipäästöarvoja koskeva tavoite uusien EU:ssa myytyjen autojen osalta, perusteellisen vaikutusarvioinnin pohjalta niin, että tämä on kilpailun kannalta mahdollisimman puolueetonta, sosiaalisesti oikeudenmukaista ja kestävä”. Lisäksi ne katsoivat, että nämä ”puitteet olisi muotoiltava niin, että kaikki valmistajat pyrkisivät edelleen tekemään koko ajoneuvotuotannostaan ympäristöystävällisempää kustannustehokkaalla tavalla”.

Euroopan parlamentti kannatti 24. lokakuuta 2007 antamassaan päätöslauselmassa komission aikomusta antaa lainsäädäntöehdotus ja esitti, että vuodesta 2011 alkaen olisi sovellettava sitovia päästötavoitteita, jotta uuden autokannan keskimääräiset päästöt saadaan tasolle 125 g CO₂/km vuonna 2015 pelkästään ajoneuvojen teknisillä parannuksilla. Euroopan parlamentti suositti, että vähennystavoitteet määriteltäisiin sellaisen raja-arvon pohjalta, joka perustuu ”jalanjälkeen” (akseliväli kertaa raideväli). Lisäksi se vaati, että toisen vaiheen täytäntöönpanossa otetaan huomioon pidemmän aikavälin tavoitteet: uuden autokannan keskimääräiset päästöt olisi saatava tasolle 95 g CO₂/km viimeistään vuonna 2020 ja mahdollisesti tasolle 70 g CO₂/km viimeistään vuonna 2025 komission vuoteen 2016 mennessä toteuttaman tarkastelun perusteella.

Kuluttajakäyttäytyminen vaikuttaa henkilöautojen kokonaispäästöihin. Kuluttajille olisi siksi annettava tietoa siitä, täyttävätkö uudet henkilöautot päästötavoitteet. Komissio aikoo antaa ehdotuksen polttoainetehokkuusmerkintöjä koskevan direktiivin 1999/94/EY muuttamiseksi kyseisen direktiivin toimivuuden parantamiseksi. Myös autoverotus on tehokas keino vaikuttaa kuluttajien ostopäätöksiin. Eriytetyllä verotuksella, jolla tuetaan polttoainetehokkaiden ja vähän hiilidioksidipäästöjä aiheuttavien autojen markkinoilletuloa, voitaisiin helpottaa yhteisön tavoitteen saavuttamista. Komissio on esittänyt ehdotuksen neuvoston direktiiviksi henkilöautojen verotuksesta (KOM(2005) 261), joka tarjoaa tämän mahdollisuuden edellyttämällä, että verotus eriytetään auton hiilidioksidipäästöjen perusteella. Hiilidioksidiperusteisten verotulojen osuuden on määrä nousta 25 prosentista 50 prosenttiin.

Liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarvioinnissa (KOM(2006) 314) vahvistetaan ympäristönsuojelun ja energiansaannin varmistamisen tavoitteet sekä nostetaan

hiilidioksidipäästöt esiin yhtenä haasteista.

- **Voimassa olevat aiemmat säännökset**

Komission suositus 1999/125/EY henkilöautojen CO₂-päästöjen vähentämisestä, <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/fi.pdf>

Komission suositus 2000/303/EY henkilöautojen CO₂-päästöjen vähentämisestä (KAMA), <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/fi.pdf>

Komission suositus 2000/304/EY henkilöautojen CO₂-päästöjen vähentämisestä (JAMA), <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/fi.pdf>

Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1753/2000/EY uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen seurantajärjestelmästä, http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_fi.pdf

- **Johdonmukaisuus suhteessa unionin muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin**

Ehdotus on linjassa Lissabonin strategian kolmen pilarin kanssa, koska tiukempien hiilidioksidipäästö- ja polttoainetehokkuusvaatimusten odotetaan edistävän uusien ympäristöteknologioiden kehittämistä ja käyttöä. Tämän puolestaan odotetaan edistävän paljon lisäarvoa tuottavien teknologioiden ja ajoneuvojen vientiä nousevan talouden maihin, joissa on niukat öljyvarannot, sekä korkeatasoisten työpaikkojen syntyä Euroopassa.

Ehdotus on myös panos Eurooppa-neuvoston kesäkuussa 2006 hyväksymään uudistettuun kestävän kehityksen strategiaan, koska se edistää kestävämpää liikkuvuutta. Lisäämällä liikenteen kestävyttä voidaan helpottaa muiden kestävän kehityksen tavoitteiden saavuttamista. Tämä yhteys on erityisen ilmeinen liikenteen, ilmastonmuutoksen, kansanterveyden, luonnonvarojen suojelun ja energiankäytön välillä.

2) KUULEMISET JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

- **Intressitahojen kuuleminen**

Kuulemismenettely, tärkeimmät kohderyhmät ja yleiskuvaus vastaajista

Aiempien tiedonantojen tueksi komissio järjesti vuosina 2005–2006 ensimmäisen julkisen kuulemisen, joka toteutettiin internetin välityksellä. Internetkuulemista täydennettiin Euroopan ilmastonmuutosohjelman yhteydessä perustetulla erityistyöryhmällä. Lisäksi CARS 21 -aloitteen asiantuntijaryhmä tarkasteli ympäristöpolitiikkaa ja hiilidioksidipäästöjä osana kattavan kokonaisvaltaisen toimenpidekehityksen laatimista autoteollisuutta varten.

Tämän työn pohjalta tehtiin ulkoinen tutkimus mahdollisista sääntelylähestymistavoista kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja järjestettiin seuraavat lisäkuulemiset:

- 5. toukokuuta – 15. heinäkuuta 2007 järjestettiin internetkuuleminen, jonka

tarkoituksena oli kerätä kaikkien sidosryhmien ja suuren yleisön näkemyksiä tarkistetun autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian täytäntöönpanosta,

- kyseisen internetkuulemisen täydennykseksi komissio järjesti 11. heinäkuuta 2007 kuulemistilaisuuden, jossa sidosryhmät, joita tuleva lainsäädäntö suoraan koskee (autoteollisuus, laitetoimittajat, valtiosta riippumattomat ympäristöjärjestöt, työmarkkinaosapuolet ja kuluttajat), saivat esittää asiasta omat näkemyksensä.

Tiivistelmä vastauksista ja siitä, miten ne on otettu huomioon

Sidosryhmien kuulemisen yhteydessä kerätyt tiedot on otettu huomioon ehdotetun järjestelyn laadinnassa. Lisätietoja on tähän ehdotukseen liitettyssä vaikutusten arvioinnissa.

Komissio sai touko-heinäkuussa 2007 toteutettuun internetkuulemiseen 2 390 vastausta. Tulokset ovat nähtävillä internetsivulla http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm. Tiivistelmä tuloksista ja julkisen kuulemisen koko raportti esitetään tähän ehdotukseen liitetyn vaikutusten arvioinnin liitteessä.

· Asiantuntijatiedon käyttö

Lähteenä olleet tieteenalat ja asiantuntemuksen alat

1) Autoteollisuuden (muun muassa valmistajien) asiantuntemus ja 2) ulkopuolisten konsulttien mallintamisasiantuntemus (lisätietoja viiteasiakirjoista ja mallintamista koskevista näkökohdista on tähän ehdotukseen liitetyn vaikutusten arvioinnin liitteessä I).

Käytetty menettely

Matemaattinen mallinnus ja tilastotietoihin perustuvat laskelmat.

Tärkeimmät organisaatiot ja asiantuntijat, joita on kuultu

Viranomaiset, teollisuuden liitot, kauppajärjestöt, ympäristöjärjestöt, kuluttajajärjestöt ja ulkopuoliset konsultit.

Tiivistelmä saaduista ja huomioon otetuista asiantuntijalausunnoista

Ulkopuolisen konsultin antama asiantuntijalausunto on otettu huomioon arvioitaessa niiden eri toimenpidevaihtoehtojen vaikutuksia, joilla ehdotuksen tavoitteisiin pyritään. Nämä vaihtoehdot ja niiden vaikutukset on esitetty tähän ehdotukseen liitettyssä vaikutusten arvioinnissa.

Asiantuntijalausuntojen julkistaminen

Vaikutusten arvioinnin yhteydessä tehty tutkimus ja aiempi asiaan liittyvä työ ovat saatavilla seuraavilla internetsivuilla:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm

- **Vaikutusten arviointi**

Vaikutusten arvioinnissa tarkasteltiin seuraavassa esitettyjä kolmea päävaihtoehtoa.

Ensimmäinen vaihtoehto: asetetaan kaikkien valmistajien uuden henkilöautokannan keskimääräisille hiilidioksidipäästöille sama raja 130 g CO₂/km, joka on saavutettava vuonna 2012.

Toinen vaihtoehto: määritellään hiilidioksidiraja-arvo lineaarisessa suhteessa auton ns. hyötyyn (massa tai ”jalanjälki”) niin, että uusien henkilöautojen keskimääräiset päästöt saadaan tasolle 130 g CO₂/km vuonna 2012.

Kolmas vaihtoehto: veloitetaan valmistajat saavuttamaan prosenttimääräinen vähennys, joka vastaa vähennystä, joka vuoden 2006 tilanteeseen verrattuna on tarpeen tason 130 g CO₂/km saavuttamiseksi vuonna 2012.

Kaikkien kolmen vaihtoehdon yhteydessä on tarkasteltu joustomekanismeja, muun muassa autokannan keskiarvottamista, valmistajien ryhmittymien muodostamista ja valmistajien välistä kauppaa. Myös erilaisia säännösten noudattamisen valvontamekanismeja on tarkasteltu. Mahdollisia taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristövaikutuksia on tutkittu yksityiskohtaisesti.

Perusteellinen arvio näistä vaihtoehdoista esitetään tähän ehdotukseen liitettyssä vaikutusten arvioinnissa, joka on saatavilla seuraavilla internetsivuilla:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) EHDOTUKSEEN LIITTYVÄT OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

- **Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus**

Ehdotuksen tavoitteena on huolehtia siitä, etteivät uusien henkilöautojen keskimääräiset päästöt ylitä yhteisössä tasoa 130g CO₂/km vuodesta 2012 alkaen, ja siten taata henkilöautojen sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta.

Ehdotuksen keskeiset osat ovat seuraavat:

- Ehdotusta sovelletaan M1-luokan ajoneuvoihin (henkilöautot).
- Ehdotuksessa määritellään yhteisön uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästötavoitteet suhteessa niiden massaan.
- Ehdotuksessa asetetaan sitovat tavoitteet henkilöautojen hiilidioksidipäästöille vuodeksi 2012 ja siitä eteenpäin. Tavoitteet koskevat kunkin valmistajan sellaisten uusien henkilöautojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä grammoina kilometriä kohden, jotka on rekisteröity EU:ssa kunakin kalenterivuonna. Valmistajat voivat

muodostaa ryhmittymän saavuttaakseen tavoitteensa. Ryhmittymää, jonka muodostaa vähintään kaksi valmistajaa, pidetään yhtenä valmistajana arvioitaessa, onko se saavuttanut tavoitteensa.

- Jäsenvaltiot veloitetaan keräämään tietoja alueellaan rekisteröidyistä uusista autoista ja ilmoittamaan nämä tiedot komissiolle sen arvioimiseksi, onko tavoitteet saavutettu.
- Valmistajan, joka ei täytä hiilidioksidipäästötavoitettaan, on maksettava liikapäästömaksu kultakin kalenterivuodelta vuodesta 2012 alkaen. Liikapäästömaksu lasketaan kertomalla se grammamäärä hiilidioksidia kilometriä kohden, jolla valmistaja ylitti tavoitteensa, ensirekisteröityjen autojen lukumäärällä ja asianomaista vuotta koskevalla liikapäästömaksulla. Liikapäästömaksu on 20 euroa päästöiltä vuonna 2012, 35 euroa päästöiltä vuonna 2013, 60 euroa päästöiltä vuonna 2014 ja 95 euroa päästöiltä vuonna 2015 ja sitä seuraavina vuosina.
- Asetuksessa asetetut tavoitteet perustuvat parhaaseen saatavilla olevaan tietämykseen erityisesti autokannan massan autonomisen kasvun todennäköisestä kehityksestä tästä hetkestä vuoteen 2012.

· **Oikeusperusta**

Soveltuva oikeusperusta on EY:n perustamissopimuksen 95 artikla, koska kaikille taloudellisille toimijoille on taattava yhtäläiset toimintaolosuhteet sisämarkkinoilla ja samalla varmistettava terveyden ja ympäristön suojelun korkea taso.

· **Toissijaisuusperiaate**

Toissijaisuusperiaatetta sovelletaan, koska asia, jota ehdotus koskee, ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan.

Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin seuraavista syistä:

Sisämarkkinoille ei saa muodostua esteitä, ilmastonmuutos on luonteeltaan rajat ylittävä ja uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vaihtelevat suuresti jäsenvaltioittain. Uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen seuranta osoittaa, että uuden autokannan päästöt vaihtelevat jäsenvaltioittain (vuonna 2006 uuden auton keskimääräiset hiilidioksidipäästöt olivat Portugalissa 144 g CO₂/km ja Ruotsissa 187 g CO₂/km). Tämän vuoksi jäsenvaltiot eivät pystyisi toteuttamaan kansallisia toimia niin, että saavutettaisiin EU:n keskimääräinen taso 130 g CO₂/km.

Ehdotuksen tavoitteet saavutetaan paremmin yhteisön toimilla seuraavista syistä:

Paras keino yhdenmukaistaa henkilöautojen ilmastovaikutuksen vähentämistä koskevia toimia on antaa lainsäädäntöä yhteisön tasolla. Kun autojen hiilidioksidipäästöille asetetaan tavoitteet yhteisön tasolla, sisämarkkinoiden sirpaloituminen voidaan estää ja valmistajat saavat enemmän joustovaraa toteuttaa vaaditut hiilidioksidivähennykset koko uuden autokantansa laajuudelta yhteisössä sen

sijaan, että niillä olisi erilliset strategiat kansallisia vähennystavoitteita varten.

Yhteisön pitkäaikaisena tavoitteena on vähentää uusien autojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä yhteisössä. Neuvosto ja Euroopan parlamentti ovatkin pyytäneet komissiota esittämään asiaa koskevan lainsäädäntöehdotuksen.

Ehdotuksen soveltamisala rajoittuu siihen, että valmistajille asetetaan tavoitteet uuden autokannan keskimääräisten päästöjen saamiseksi tasolle 130 g CO₂/km. Siinä ei säädetä täydentävistä toimenpiteistä (mainontavaatimukset ja verokannustimet), joita jäsenvaltiot voivat toteuttaa ja joilla voitaisiin edistää autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisen yleistä tavoitetta mutta jotka eivät yksinään riittäisi tavoitteen 130 g CO₂/km saavuttamiseksi.

Näin ollen ehdotus on toissijaisuusperiaatteen mukainen.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen seuraavista syistä:

Siinä ei ylitetä sitä, mikä on tavoitteiden – sisämarkkinoiden asianmukaisen toiminnan ja ympäristönsuojelun korkean tason – saavuttamiseksi tarpeen.

Ehdotus on oikeassa suhteessa EU:n sitoumukseen saavuttaa Kioton pöytäkirjan mukaiset tavoitteensa. Ehdotuksessa asetetaan kilpailun kannalta puolueettomat, sosiaalisesti oikeudenmukaiset ja kestävät vähennystavoitteet, jotka ovat kohtuulliset kaikille eurooppalaisille ajoneuvojen valmistajille ja joilla vältetään valmistajien välisen kilpailun vääristyminen.

Ehdotus perustuu jo käytössä olevaan seurantarjestelmään, joka on luotu autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian täytäntöönpanon seuraamiseksi.

- **Sääntelytavan valinta**

Ehdotettu sääntelytapa: asetus.

Muut vaihtoehdot eivät soveltuisi seuraavista syistä:

On tarpeen antaa asetus, koska teollisuuden vapaaehtoiset sitoumusten katsotaan olevan riittämättömiä lisäedistykseen saavuttamiseksi tarkistetun autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian (sääntelykehys kokonaisvaltaisen lähestymistavan täytäntöön panemiseksi) puitteissa.

Asetusta pidetään asianmukaisena sääntelytapana, koska sillä varmistetaan säännösten noudattaminen ilman, että säännökset pitäisi saattaa osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä. Yhteisön tavoite koskee koko yhteisöä. Siksi on varmistettava, että kaikissa jäsenvaltioissa sovelletaan yhtenäistä lähestymistapaa. Lisäksi tarvitaan yhdenmukaista lähestymistapaa, jotta voidaan välttää kilpailun vääristyminen, jolla voisi olla vaikutuksia sisämarkkinoiden toimintaan.

4) TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Kun ehdotus on hyväksytty, sen täytäntöön panemiseksi tarvitaan resursseja EU:n tasolla, jotta voidaan riittävällä tavalla seurata, noudattavatko valmistajat hiilidioksidinvähennystavoitteitaan, ja tarvittaessa kerätä asetuksessa säädetty liikapäästömaksu, joka otetaan EU:n yleiseen talousarvioon.

5) LISÄTIEDOT

- **Lainsäädännön kumoaminen**

Ehdotuksen hyväksymisestä seuraa, että voimassa olevaa lainsäädäntöä kumotaan.

- **Uudelleentarkastelu-, tarkistus- tai raukeamislauseke**

Ehdotus sisältää uudelleentarkastelulausekkeen.

- **Euroopan talousalue**

Ehdotettu toimenpide koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa alaa, minkä vuoksi se on ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka
ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 95 artiklan,
ottavat huomioon komission ehdotuksen³,
ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁴,
ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁵,
noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁶,
sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Tämän asetuksen tavoitteena on asettaa päästönormit yhteisössä rekisteröidyille uusille henkilöautoille, jotta voidaan varmistaa sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta ja toteuttaa yhteisön kokonaisvaltainen lähestymistapa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.
- (2) Sisämarkkinat muodostavat alueen, jolla ei ole sisärajoja ja jolla on taattava tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääoman vapaa liikkuvuus. Yhteisöön on luotu hyvin toimivat autoteollisuuden sisämarkkinat, jotka muodostavat vakaan perustan häiriöttömälle autoteollisuuden tuotteiden kaupalle yhteisössä. Hiilidioksidipäästötavoitteet olisi yhdenmukaistettava, jotta eri jäsenvaltioissa ei sovellettaisi erilaisia vaatimuksia ja jotta voitaisiin säilyttää sisämarkkinoiden saavutukset sekä varmistaa henkilöautojen vapaa liikkuvuus yhteisössä ja ympäristönsuojelun korkea taso.
- (3) Ilmastomuutosta koskeva Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimus, joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta ilmastomuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen tekemisestä 15 päivänä joulukuuta 1993 tehdyllä neuvoston päätöksellä 94/69/EY⁷, edellyttää, että kaikki sopimuspuolet laativat ja

³ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁴ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁵ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁶ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁷ EYVL L 33, 7.2.1994, s. 11.

panevat täytäntöön kansallisia ja tarvittaessa alueellisia ohjelmia, jotka sisältävät ilmastomuutosta lieventäviä toimia. Komissio ehdotti tammikuussa 2007, että EU pyrki kansainvälisissä neuvotteluissa asettamaan tavoitteeksi teollisuusmaiden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen 30 prosentilla vuoteen 2020 mennessä (verrattuna vuoden 1990 tasoon) ja sitoutuisi vakaasti ja itsenäisesti vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä ainakin 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä (verrattuna vuoden 1990 tasoon)⁸. Neuvosto ja Euroopan parlamentti ovat hyväksyneet tämän tavoitteen.

- (4) Näistä sitoumuksista seuraa muun muassa, että kaikkien jäsenvaltioiden on vähennettävä henkilöautojen päästöjä huomattavasti. Jotta saataisiin aikaan nämä tarvittavat laajat päästövähennykset, jäsenvaltioiden ja yhteisön olisi toteutettava strategioita ja toimenpiteitä teollisuuden ja energia-alan lisäksi myös muilla yhteisön talouden aloilla. Tieliikenne on toiseksi suurin kasvihuonekaasupäästöjen aiheuttaja EU:ssa, ja sen päästöt vain lisääntyvät. Jos tieliikenteen ilmastomuutosvaikutukset lisääntyvät entisestään, ne heikentävät huomattavasti niiden vähennysten merkitystä, joita muilla aloilla on saatu aikaan ilmastomuutoksen torjumiseksi.
- (5) Uusille henkilöautoille on tarpeen asettaa tavoitteita yhteisön tasolla, sillä sisämarkkinat sirpaloituisivat, jos jäsenvaltioiden tasolla toteutettaisiin yksittäisiä toimia. Yhteisön laajuiset tavoitteet antavat valmistajille enemmän suunnitteluvarmuutta ja joustavuutta hiilidioksidivähennysvaatimusten täyttämisen suhteen kuin erilliset kansalliset vähennystavoitteet. Päästönormeja asetettaessa on tärkeää ottaa huomioon se, miten ne vaikuttavat markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn, mitä suoria ja välillisiä kustannuksia niistä aiheutuu elinkeinolle ja mitä etuja niistä saadaan, kun vauhditetaan innovointia ja energiankulutuksen vähentämistä.
- (6) Tämä asetus perustuu vakiintuneeseen menettelytapaan, jolla mitataan ja seurataan valmistajien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä Euroopan tasolla uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen seurantajärjestelmästä 22 päivänä kesäkuuta 2000 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1753/2000/EY⁹ mukaisesti; hiilidioksidipäästöjen vähennysvaatimukset on tärkeää asettaa niin, että ajoneuvojen valmistajille taataan myös jatkossa ennustettavuus ja suunnitteluvarmuus kaikkialla yhteisössä koko niiden uuden autokannan osalta.
- (7) Komissio hyväksyi vuonna 1995 autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian¹⁰. Strategia perustui kolmeen pilariin: autoteollisuuden vapaaehtoiset sitoumukset päästöjen vähentämiseksi, kuluttajavalistuksen parantaminen ja polttoainetehokkaiden autojen edistäminen verotoimenpitein.
- (8) Vuonna 1998 Euroopan autonvalmistajien liitto (ACEA) sitoutui vähentämään uusien autojen keskimääräisiä päästöjä niin, että ne saadaan tasolle 140 g CO₂/km vuoteen 2008 mennessä, ja vuonna 1999 Japanin autonvalmistajien liitto (JAMA) ja Etelä-Korean autonvalmistajien liitto (KAMA) sitoutuivat saavuttamaan saman tason vuoteen 2009 mennessä. Komissio tunnusti nämä sitoumukset seuraavissa

⁸ KOM(2007) 2.

⁹ EYVL L 202, 10.8.2000, s. 1.

¹⁰ KOM(95) 689 lopullinen.

henkilöautojen CO₂-päästöjen vähentämisestä antamissaan suosituksissa: 1999/125/EY¹¹ (ACEA), annettu 5 päivänä helmikuuta 1999, 2000/303/EY¹² (KAMA), annettu 13 päivänä huhtikuuta 2000, ja 2000/304/EY¹³ (JAMA), annettu 13 päivänä huhtikuuta 2000.

- (9) Komissio antoi 7 päivänä helmikuuta 2007 kaksi rinnakkaista tiedonantoa: tiedonanto Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset¹⁴ ja tiedonanto kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehyksestä 2000-lukua varten (CARS 21-aloite)¹⁵. Tiedonannoissa korostetaan, että vaikka jonkin verran onkin lähennytty tavoitetta, joka on 140 g CO₂/km viimeistään vuosina 2008–2009, yhteisön tavoitetta 120 g CO₂/km ei saavuteta vuoteen 2012 mennessä, jos lisätoimenpiteitä ei toteuteta.
- (10) Tiedonannoissa ehdotetaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa yhteisön tavoitteen 120 g CO₂/km saavuttamiseksi viimeistään vuonna 2012 ja ilmoitetaan, että tässä tarkoituksessa komissio aikoo antaa ehdotuksen sääntelykehykseksi, jossa sitoudutaan vähentämään hiilidioksidipäästöjä, jotta saavutetaan uuden autokannan keskimääräisten päästöjen tavoite 130 g CO₂/km parantamalla ajoneuvoteknologiaa. Valmistajien vapaaehtoisissa sitoumuksissa omaksutun lähestymistavan mukaisesti tämä kattaa seikat, jotka otetaan huomioon henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen mittaamisessa moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta 20 päivänä kesäkuuta 2007 annetun asetuksen (EY) N:o 715/2007¹⁶ mukaisesti. Lisävähennys 10 g CO₂/km tai vastaavansuuruinen vaikutus, jos se on teknisesti tarpeen, saavutetaan muilla teknisillä parannuksilla ja lisäämällä biopolttoaineiden käyttöä. Koska myös kuluttajakäyttäytyminen vaikuttaa henkilöautojen kokonaispäästöihin, kuluttajille olisi annettava tietoa siitä, täyttävätkö uudet henkilöautot tässä asetuksessa asetetut päästötavoitteet.
- (11) Sääntelykehyksellä, jolla pyritään saavuttamaan uuden autokannan keskimääräisten päästöjen tavoitteet, olisi varmistettava, että päästöjen vähentämistavoitteet ovat kilpailun kannalta puolueettomia, sosiaalisesti oikeudenmukaisia ja kestäviä sekä kohtuullisia kaikille eurooppalaisille ajoneuvojen valmistajille ja etteivät ne vääristä perusteettomasti valmistajien välistä kilpailua. Sääntelykehys olisi laadittava sellaiseksi, että EU voi saavuttaa Kioton pöytäkirjan mukaiset tavoitteensa, ja sitä olisi täydennettävä varsinaiseen käyttöön liittyvillä välineillä, kuten eriytetyllä auto- ja energiaverotuksella.
- (12) Jotta automarkkinoiden monimuotoisuus ja kyky vastata erilaisiin kuluttajatarpeisiin säilyisi, henkilöautojen hiilidioksiditavoitteet olisi määriteltävä lineaarisessa suhteessa autojen ns. hyötyyn. Kaikkein parhaiten tätä ns. hyötyä kuvaa auton massa ensinnäkin siksi, että se korreloi riittävällä tavalla tämänhetkisten päästöjen kanssa, mikä johtaisi todenmukaisempiin ja kilpailun kannalta puolueettomampiin tavoitteisiin, ja toiseksi

¹¹ K(1999) 107, EYVL L 40, 13.2.1999.

¹² K(2000) 801, EYVL L 100, 20.4.2000.

¹³ K(2000) 803, EYVL L 100, 20.4.2000.

¹⁴ KOM(2007) 19 lopullinen.

¹⁵ KOM(2007) 22 lopullinen.

¹⁶ EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1.

siksi, että massaa koskevat tiedot ovat helposti saatavilla. Tietoja olisi kuitenkin kerättävä myös toisesta ns. hyötyparametristä eli ”jalanjäljestä” (akseliväli kertaa raideväli), jotta voidaan helpottaa pitkän aikavälin arvioiden tekemistä hyötyperusteisesta lähestymistavasta. Tavoitteita asetettaessa olisi otettava huomioon ennusteet uusien autojen massan kehityksestä vuoteen 2012 saakka ja vältettävä sellaisten kannustimien luominen, jotka voisivat kannustaa valmistajia kasvattamaan ajoneuvojensa massaa korkeammasta hiilidioksidiraja-arvosta hyötymisen tarkoituksessa. Siksi vuodeksi 2012 asetettavia tavoitteita määriteltäessä olisi otettava huomioon valmistajien valmistamien ja EU:n markkinoilla myytävien autojen massan mahdollinen autonominen kasvu tulevaisuudessa. Lisäksi erilaisilla tavoitteilla olisi edistettävä päästövähennyksiä kaikissa ajoneuvoluokissa, vaikkakin raskaampien ajoneuvojen luokassa voidaan saada aikaan muita suurempia päästövähennyksiä.

- (13) Tämän asetuksen päämääränä on luoda autoteollisuudelle kannustimia investoida uusiin teknologioihin. Asetuksella edistetään aktiivisesti ekoinnovointia, ja siinä otetaan huomioon tuleva tekninen kehitys. Näin voidaan parantaa Euroopan teollisuuden kilpailukykyä ja vauhdittaa korkeatasoisten työpaikkojen syntyä.
- (14) Jotta tavoitteet olisivat johdonmukaisia komission laatimassa autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevassa yhteisön strategiassa omaksutun lähestymistavan ja erityisesti valmistajien liittojen tekemien vapaaehtoisten sitoumusten kanssa, väärinkäytösten välttämiseksi niiden olisi koskettava myös sellaisia uusia henkilöautoja, jotka ovat ennen yhteisössä rekisteröintiä olleet muualla rekisterissä vain hyvin vähän aikaa.
- (15) Puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY¹⁷ luodaan yhdenmukaistetut puitteet, joihin kuuluvat kaikkien direktiivin soveltamisalaan kuuluvien uusien ajoneuvojen hyväksyntää koskevat hallinnolliset säännökset ja yleiset tekniset vaatimukset. Tämän asetuksen noudattamisesta olisi oltava vastuussa sama taho, joka vastaa koko tyyppi hyväksyntämenettelystä mainitun direktiivin mukaisesti ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta.
- (16) Erityiskäyttöön tarkoitettut ajoneuvot, joihin sovelletaan erityisiä tyyppi hyväksyntävaatimuksia, myös sellaiset ajoneuvot, jotka on valmistettu erityisesti kaupallisiin tarkoituksiin pyörätuolin käytön mahdollistamiseksi ajoneuvon sisällä yhteisön vammaispolitiikan mukaisesti, olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.
- (17) Valmistajien olisi voitava päättää itse, miten ne aikovat saavuttaa tämän asetuksen mukaiset tavoitteensa, ja niiden olisi voitava keskiarvottaa päästöt koko uudelle autokannalleen sen sijaan, että jokaisen yksittäisen auton tulisi täyttää hiilidioksidipäästötavoitteet. Valmistajia olisi siksi vaadittava varmistamaan, että kaikkien niiden uusien autojen keskimääräiset päästöt, jotka rekisteröidään yhteisössä ja joista valmistajat ovat vastuussa, eivät ylitä kyseisille autoille asetettuja keskimääräisiä päästötavoitteita.

¹⁷ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (18) Valmistajien olisi myös voitava halutessaan muodostaa ryhmittymiä avoimelta ja syrjimättömältä pohjalta tämän ehdotuksen mukaisten tavoitteidensa saavuttamiseksi. Ryhmittymän muodostamista koskeva sopimus olisi tehtävä enintään viideksi vuodeksi, mutta tarvittaessa se voitaisiin kuitenkin uusia. Ryhmittymään kuuluvien valmistajien olisi katsottava saavuttaneen tämän asetuksen mukaiset tavoitteensa, kun ryhmittymän keskimääräiset päästöt eivät kokonaisuudessaan ylitä ryhmittymälle asetettuja päästötavoitteita.
- (19) Tämän asetuksen mukaisten tavoitteiden saavuttamisen varmistamiseksi on otettava käyttöön vankka säännösten noudattamisen valvontamekanismi.
- (20) Uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt mitataan yhteisössä yhdenmukaistetulla menetelmällä, josta säädetään asetuksessa (EY) N:o 715/2007. Järjestelmästä koituvan hallinnollisen taakan minimoimiseksi järjestelmän noudattamista olisi arvioitava niiden tietojen perusteella, jotka koskevat uusien autojen rekisteröintejä yhteisössä ja jotka jäsenvaltiot ovat keränneet ja ilmoittaneet komissiolle. Jotta voidaan varmistaa tähän arviointiin käytettävien tietojen vastaavuus, tietojen keräämistä ja ilmoittamista koskevat säännöt olisi yhdenmukaistettava mahdollisimman pitkälle.
- (21) Direktiivissä 2007/46/EY säädetään, että valmistajien on annettava vaatimustenmukaisuustodistus, jonka on seurattava jokaisen uuden henkilöauton mukana, ja että jäsenvaltiot saavat rekisteröidä ajoneuvot ja sallia niiden käyttöönoton ainoastaan, jos niillä on voimassa oleva vaatimustenmukaisuustodistus. Jäsenvaltioiden keräämien tietojen olisi vastattava valmistajan henkilöautolle antaman vaatimustenmukaisuustodistuksen tietoja.
- (22) Sitä, miten hyvin valmistajat saavuttavat tässä asetuksessa määritellyt tavoitteet, olisi arvioitava yhteisön tasolla. Valmistajien, joiden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät tässä asetuksessa säädetyn raja-arvon, olisi maksettava liikapäästömaksu kultakin kalenterivuodelta vuodesta 2012 alkaen. Maksun suuruuden olisi määrädyttävä sen perusteella, missä määrin valmistaja on ylittänyt raja-arvon. Maksun olisi myös nouseva ajan mittaan. Maksussa olisi otettava huomioon teknologiakustannukset, jotta se kannustaa riittävän tehokkaasti vähentämään henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä. Liikapäästömaksuista kertyviä summia olisi pidettävä Euroopan unionin talousarvioon otettavina tuloina.
- (23) Tämän asetuksen ei tulisi rajoittaa yhteisön kilpailusääntöjen täysimääräistä soveltamista.
- (24) Koska hiilidioksidipäästöjen vähentäminen on ensisijainen tavoite, tämän asetuksen täytäntöön panemista yhteisön tasolla olisi tuettava voimassa olevalla yhteisön ympäristöalan rahoitusvälineellä (Life+) niiden sääntöjen ja ehtojen mukaisesti, joita sovelletaan ympäristöalan rahoitusvälineestä (Life+) 23 päivänä toukokuuta 2007 annettuun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EY) N:o 614/2007¹⁸.

¹⁸

EUVL L 149, 9.6.2007, s. 1.

- (25) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY¹⁹ mukaisesti.
- (26) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta muuttaa seuranta- ja ilmoitusvaatimuksia tämän asetuksen soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella, laatia menettelyt liikapäästömaksun keräämiseksi ja antaa yksityiskohtaisia säännöksiä pientä tuotantoa harjoittaville riippumattomille valmistajille tarkoitetun poikkeuksen kehittämiseksi. Koska kyseiset toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia ja täydentää tätä asetusta lisäämällä siihen uusia muita kuin olennaisia osia, niistä olisi päätettävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (27) Yksinkertaistamisen ja oikeudellisen selkeyden vuoksi päätös N:o 1753/2000/EY olisi kumottava.
- (28) Koska ehdotetun toiminnan tavoitetta ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin vaan se voidaan ehdotetun toiminnan laajuuden tai vaikutusten takia saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde ja tavoitteet

Tässä asetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästövaatimukset, jotta voidaan varmistaa sisämarkkinoiden asianmukainen toiminta ja saavuttaa EU:n yleinen tavoite eli saada uuden autokannan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt tasolle 120 g CO₂/km. Asetuksessa vahvistetaan uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen tasoksi 130 g CO₂/km, joka saavutetaan parantamalla ajoneuvojen moottoriteknologiaa ja jota mitataan asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin M1-luokan moottoriajoneuvoihin, joiden vertailumassa on enintään 2 610 kg, ja ajoneuvoihin, joihin tyyppihyväksyntä ulotetaan asetuksen (EY) N:o 715/2007 2

¹⁹ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).

artiklan 2 kohdan mukaisesti ('henkilöautot'), jotka rekisteröidään yhteisössä ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity yhteisön ulkopuolella ('uudet henkilöautot').

2. Huomioon ei oteta sellaisia aiempia rekisteröintejä, jotka on tehty yhteisön ulkopuolella alle kolme kuukautta ennen yhteisössä tehtyä rekisteröintiä.
3. Sitä ei sovelleta direktiivin 2007/46/EY liitteessä II olevassa 5 kohdassa määriteltyihin erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin.

3 artikla

Määritelmät

1. Tässä asetuksessa tarkoitetaan:
 - (a) 'keskimääräisillä hiilidioksidipäästöillä' kaikkien tietyn valmistajan valmistamien uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa;
 - (b) 'vaatimustenmukaisuustodistuksella' direktiivin 2007/46/EY²⁰ 18 artiklassa tarkoitettua todistusta;
 - (c) 'valmistajalla' henkilöä tai tahoa, joka vastaa hyväksyntäviranomaiselle kaikista EY:n tyyppihyväksyntämenettelyyn liittyvistä seikoista direktiivin 2007/46/EY mukaisesti ja tuotannon vaatimustenmukaisuuden varmistamisesta;
 - (d) 'massalla' korilla varustetun ajokuntoisen auton massaa, joka on ilmoitettu vaatimustenmukaisuustodistuksessa ja määritelty direktiivin 2007/46/EY liitteessä I olevassa 2.6 kohdassa;
 - (e) 'hiilidioksidipäästöillä' henkilöauton päästöjä, jotka on mitattu asetuksen (EY) N:o 715/2007 mukaisesti ja määritelty vaatimustenmukaisuustodistuksessa CO₂-päästöjen massaksi (yhdistetty);
 - (f) 'päästötavoitteella' kaikkien tietyn valmistajan valmistamien uusien henkilöautojen sallittujen hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa liitteen I mukaisesti tai, jos valmistajalle on myönnetty 9 artiklassa tarkoitettu poikkeus, hiilidioksidipäästöjä kyseisen poikkeuksen mukaisesti.
2. Tämän asetuksen soveltamiseksi valmistajien katsotaan olevan toisiinsa sidoksissa, jos ne ovat sidossuhteessa olevia yrityksiä. 'Sidossuhteessa olevilla yrityksillä' tarkoitetaan:
 - (a) yrityksiä, joissa jollakin osapuolella, joka on tehnyt sopimuksen yhden tai useamman yrityksen kanssa, on suoraan tai välillisesti:
 - (i) valtuudet käyttää yli puolta äänimäärästä; tai

²⁰ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

- (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 tällaisen sopimuksen osapuoleen nähden;
- (c) yrityksiä, joissa b alakohdassa tarkoitettulla yrityksellä on suoraan tai välillisesti a alakohdassa tarkoitettut oikeudet tai valtuudet;
- (d) yrityksiä, joissa jollakin tällaisen sopimuksen osapuolella 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 seuraavien hallussa:
 - (i) tällaisen sopimuksen osapuolet tai niihin sidossuhteessa olevat a–d alakohdassa tarkoitettut yritykset; tai
 - (ii) yksi tai useampi tällaisen sopimuksen osapuoli taikka yksi tai useampi niihin sidossuhteessa oleva a–d alakohdassa tarkoitettu yritys ja yksi tai useampi kolmas osapuoli.

4 artikla

Päästötavoitteet

Kunkin henkilöautojen valmistajan on varmistettava, etteivät sen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylitä 1 päivänä tammikuuta 2012 alkavana kalenterivuonna ja kunakin seuraavana kalenterivuonna päästötavoitetta, joka sille on määritelty liitteen I mukaisesti tai, jos valmistajalle on myönnetty 9 artiklan nojalla poikkeus, kyseisen poikkeuksen mukaisesti.

5 artikla

Ryhmittymien muodostaminen

1. Valmistajat, joille ei ole myönnetty 9 artiklan mukaista poikkeusta, voivat muodostaa ryhmittymän täyttääkseen 4 artiklan mukaiset velvoitteensa.
2. Sopimus ryhmittymän muodostamisesta voi koskea yhtä tai useampaa kalenterivuotta, mutta sen kokonaiskesto ei kuitenkaan saa ylittää viittä kalenterivuotta; sopimus on tehtävä viimeistään 31 päivänä joulukuuta sinä kalenterivuonna, joka on ensimmäinen niistä kalenterivuosista, joilta päästöt on tarkoitus yhdistää. Valmistajien, jotka muodostavat ryhmittymän, on toimitettava komissiolle tiedot, joissa:

- (a) ilmoitetaan valmistajat, jotka ryhmittymä kattaa;
 - (b) nimetään yksi valmistajista ryhmittymän johtajaksi, joka toimii ryhmittymän yhteystahona ja vastaa kaikkien niiden liikapäästömaksujen maksamisesta, joita ryhmittymälle saatetaan langettaa 7 artiklan mukaisesti; sekä
 - (c) annetaan näyttöä siitä, että ryhmittymän johtaja pystyy täyttämään b alakohdan mukaiset velvoitteensa.
3. Jos ehdotettu ryhmittymän johtaja ei pysty täyttämään 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettuja vaatimuksia, komissio ilmoittaa tästä valmistajille.
4. Jos ryhmittymän johtaja vaihtuu tai ryhmittymän taloudellisessa tilanteessa tapahtuu muutoksia, jotka voivat vaikuttaa ryhmittymän kykyyn täyttää 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettut vaatimukset, tai jos ryhmittymän kokoonpano muuttuu tai ryhmittymä lakautetaan, ryhmittymään kuuluvien valmistajien on yhdessä ilmoitettava tästä komissiolle.
5. Valmistajat voivat tehdä ryhmittymäjärjestelyjä edellyttäen, että ne ovat EY:n perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklan mukaisia ja että jokainen ryhmittymän jäseneksi hakeva valmistaja voi osallistua ryhmittymään avoimelta ja syrjimättömältä pohjalta sekä kaupallisesti kohtuullisin ehdoin. Rajoittamatta EU:n kilpailusääntöjen yleistä soveltamista tällaisiin ryhmittymiin, ryhmittymän kaikkien jäsenten on huolehdittava erityisesti siitä, että ryhmittymäjärjestelyjen yhteydessä tapahtuva tiedonvaihto koskee ainoastaan:
- (i) keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä;
 - (ii) päästötavoitetta;
 - (iii) rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaislukumäärää.
6. Edellä olevaa 5 kohtaa ei sovelleta, jos kaikki ryhmittymään kuuluvat valmistajat ovat sidossuhteessa olevia yrityksiä.
7. Tämän asetuksen soveltamiseksi valmistajia, jotka kuuluvat ryhmittymään, josta komissiolle on toimitettu asianomaiset tiedot, pidetään yhtenä ainoana valmistajana, lukuun ottamatta 3 kohdassa tarkoitettua tapausta.

6 artikla

Keskimääräisten päästöjen seuranta ja ilmoittaminen

1. Kunkin jäsenvaltion on 1 päivänä tammikuuta 2010 alkavalta vuodelta ja kultakin seuraavalta vuodelta kerättävä tiedot kustakin alueellaan rekisteröidystä uudesta henkilöautosta liitteessä II olevan A osan mukaisesti.
2. Jäsenvaltioiden on viimeistään 28 päivänä helmikuuta 2011 ja kunakin seuraavana vuonna määriteltävä edelliseltä kalenterivuodelta liitteessä II olevassa B osassa

luetellut tiedot ja toimitettava ne komissiolle. Tiedot on toimitettava liitteessä II olevassa C osassa täsmennetyssä muodossa.

3. Komission pyynnöstä jäsenvaltioiden on toimitettava kaikki 1 kohdan mukaisesti kerätyt tiedot.
4. Komissio pitää keskusrekisteriä jäsenvaltioiden tämän artiklan mukaisesti ilmoittamista tiedoista ja esittää viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2011 ja kunakin seuraavana vuonna kutakin valmistajaa varten alustavan laskelman:
 - (a) keskimääräisistä hiilidioksidipäästöistä edellisenä kalenterivuonna yhteisössä;
 - (b) päästötavoitteesta edellisenä kalenterivuonna; sekä
 - (c) edellisen vuoden keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja kyseisen vuoden päästötavoitteen välisestä erotuksesta.

Komissio ilmoittaa kullekin valmistajalle tätä koskevat alustavat laskelmansa. Ilmoitus sisältää jäsenvaltiokohtaiset tiedot uusien rekisteröityjen henkilöautojen lukumäärästä ja hiilidioksidipäästöistä.

Keskusrekisterin tiedot ovat julkisesti saatavilla.

5. Valmistajat voivat kahden kuukauden kuluessa siitä, kun niille on ilmoitettu 4 kohdassa tarkoitettu alustava laskelma, ilmoittaa komissiolle tiedoissa mahdollisesti olevista virheistä ja siitä, mitä jäsenvaltiota virhe koskee.

Komissio tutkii valmistajien esittämät ilmoitukset ja vahvistaa 30 päivään syyskuuta mennessä 4 kohdan mukaiset alustavat laskelmat sellaisinaan tai muutettuina.

6. Jos komissio katsoo 5 kohdan mukaisten laskelmien perusteella, että valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt kalenterivuonna 2010 tai 2011 ylittävät valmistajalle kyseiseksi vuodeksi asetetun päästötavoitteen, se ilmoittaa tästä valmistajalle.
7. Jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltainen viranomainen, joka kerää ja toimittaa seurantatiedot tämän asetuksen mukaisesti, ja ilmoitettava nimeämisestä komissiolle viimeistään kuuden kuukauden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta.
8. Komissio voi antaa yksityiskohtaisia sääntöjä tässä artiklassa tarkoitettujen tietojen seurannasta ja ilmoittamisesta sekä liitteen II soveltamisesta 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

Komissio voi muuttaa liitettä II tämän asetuksen soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella. Näistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, päätetään 12 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

7 artikla

Liikapäästömaksu

1. Jos valmistajan keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ylittävät kalenterivuonna 2012 tai sitä seuraavina kalenterivuosina valmistajalle kyseiseksi vuodeksi asetetun päästötavoitteen, komissio langettaa valmistajalle tai ryhmittymän johtajalle liikapäästömaksun.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu liikapäästömaksu lasketaan seuraavaa kaavaa käyttäen:
$$\text{päästöylitys} \times \text{uusien henkilöautojen lukumäärä} \times \text{liikapäästömaksu, joka on määriteltä 4 kohdassa.}$$

Tässä kaavassa tarkoitetaan:

’päästöylityksellä’ sitä positiivista grammamäärää kilometriä kohden, jolla valmistajan keskimääräiset päästöt ylittävät sille kyseiseksi kalenterivuodeksi asetetun päästötavoitteen, pyöristettynä lähimpään kolmeen desimaaliin; ja

’uusien henkilöautojen lukumäärällä’ valmistajan valmistamien ja kyseisenä vuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen lukumäärää.
3. Liikapäästömaksu on:
 - (a) 20 euroa kalenterivuonna 2012;
 - (b) 35 euroa kalenterivuonna 2013;
 - (c) 60 euroa kalenterivuonna 2014; ja
 - (d) 95 euroa kalenterivuonna 2015 ja sitä seuraavina kalenterivuosina.
4. Komissio vahvistaa menetelmät 1 kohdassa tarkoitetun liikapäästömaksun keräämiseksi.

Näistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia sitä täydentämällä, päätetään 12 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
5. Liikapäästömaksusta kertyviä summia pidetään Euroopan unionin talousarvioon otettavina tuloina.

8 artikla

Valmistajien suoritusason julkaiseminen

1. Komissio julkaisee viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2011 ja kunakin seuraavana vuonna luettelon, joka sisältää kustakin valmistajasta seuraavat tiedot:

- (a) edellisen kalenterivuoden päästötavoite;
 - (b) edellisen kalenterivuoden keskimääräiset hiilidioksidipäästöt;
 - (c) edellisen vuoden keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen ja kyseisen vuoden päästötavoitteen välinen erotus; sekä
 - (d) kaikkien uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt yhteisössä edellisenä kalenterivuonna.
2. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti julkaistussa luettelossa on 31 päivästä lokakuuta 2013 alkaen ilmoitettava myös, täyttikö valmistaja 4 artiklassa säädetyt vaatimukset edellisenä kalenterivuonna.

9 artikla

Pienimuotoista tuotantoa harjoittaville riippumattomille valmistajille myönnettävä poikkeus

1. Valmistaja voi hakea poikkeusta liitteen I mukaisesti lasketusta päästötavoitteesta, jos se:
- (a) vastaa alle 10 000:sta uudesta yhteisössä rekisteröitävästä henkilöautosta kalenterivuotta kohden; ja
 - (b) ei ole sidossuhteessa toiseen valmistajaan.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettua poikkeusta koskeva hakemus voi koskea enintään viittä kalenterivuotta. Hakemus on tehtävä komissiolle, ja siinä on:
- (a) ilmoitettava valmistajan ja sen yhteystahon nimi;
 - (b) annettava näyttöä siitä, että valmistaja on kelpoinen saamaan 1 kohdan mukaisen poikkeuksen;
 - (c) annettava yksityiskohtaiset tiedot valmistajan valmistamista henkilöautoista, myös niiden massasta ja hiilidioksidipäästöistä; ja
 - (d) esitettävä päästötavoite, joka vastaa valmistajan vähennysvalmiuksia, kuten teknisiä mahdollisuuksia vähentää hiilidioksidipäästöjä.
3. Jos komissio katsoo, että valmistaja on 1 kohdan mukaisesti kelpoinen saamaan poikkeuksen ja että valmistajan esittämä päästötavoite vastaa valmistajan vähennysvalmiuksia, kuten teknisiä mahdollisuuksia vähentää hiilidioksidipäästöjä, komissio myöntää valmistajalle kyseisen poikkeuksen. Poikkeus on voimassa hakemusta seuraavan vuoden tammikuun 1 päivästä.
4. Valmistajan, jolle on myönnetty tämän artiklan mukainen poikkeus, on ilmoitettava komissiolle välittömästi kaikista muutoksista, jotka vaikuttavat tai voivat vaikuttaa valmistajan kelpoisuuteen kuulua poikkeuksen piiriin.

5. Jos komissio katsoo 4 kohdassa tarkoitetun ilmoituksen perusteella tai muusta syystä, ettei valmistaja ole enää kelpoinen kuulumaan poikkeuksen piiriin, se kumoo poikkeuksen seuraavan kalenterivuoden tammikuun 1 päivästä alkaen ja ilmoittaa tästä valmistajalle.
6. Jos komissio katsoo, ettei valmistaja toteuta hakemuksessaan esittämäänsä hiilidioksidipäästöjen vähentämisohjelmaa, komissio voi kumota poikkeuksen.
7. Komissio voi antaa 1–6 kohtaa koskevia yksityiskohtaisia soveltamissäännöksiä muun muassa poikkeuskelpoisuusperusteiden tulkitsemisesta, hakemusten sisällöstä sekä hiilidioksidipäästöjen vähentämisohjelmien sisällöstä ja arvioinnista.

Näistä toimenpiteistä, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia sitä täydentämällä, päätetään 12 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

10 artikla

Tarkastelu ja raportointi

1. Komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle vuonna 2010 kertomuksen, jossa tarkastellaan sitä, miten kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön kokonaisvaltaisen lähestymistavan täytäntöönpanossa on edistytty.
2. Vuonna 2010 komissio arvioi päätöksen N:o 1753/2000/EY mukaisesti ilmoitettujen tietojen perusteella, onko uusien henkilöautojen massassa tapahtunut muutosta vuosina 2006–2009 ja onko tämä muutos yli vai alle 0.

Jos uusien henkilöautojen massassa on tapahtunut muutosta, liitteessä I esitetty massan autonomista kasvua kuvaava luku korvataan niiden vuosittaisten muutosten keskiarvolla, joita massassa on tapahtunut kalenterivuosina 2006–2009.

Tästä toimenpiteestä, jolla on tarkoitus muuttaa tämän asetuksen muita kuin olennaisia osia, säädetään 12 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

3. Komissio seuraa teknistä kehitystä, jotta moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevaa asetusta (EY) N:o 715/2007 voidaan tarvittaessa muuttaa.

11 artikla

Kuluttajatiedotus

Valmistajien on varmistettava, että 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen kaikissa direktiivin 1999/94/EY 3, 5 ja 6 artiklassa tarkoitetuissa merkinnöissä, julisteissa, mainosjulkaisuissa ja muussa myyminenäistämisineistossa mainitaan, missä määrin markkinoidun henkilöauton hiilidioksidipäästöt eroavat kyseiselle henkilöautolle liitteessä I asetetusta päästötavoitteesta.

12 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa päätöksen 93/389/EY 8 artiklalla perustettu komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi asetetaan kolme kuukautta.
3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

13 artikla

Yhteisön rahoitus

Tämän asetuksen täytäntöönpanoa yhteisön tasolla tuetaan voimassa olevalla yhteisön ympäristöalan rahoitusvälineellä (Life+) niiden sääntöjen ja ehtojen mukaisesti, joita sovelletaan asetukseen (EY) N:o 614/20007.

14 artikla

Kumoaminen

Kumotaan päätös N:o 1753/2000/EY 1 päivästä tammikuuta 2010 alkaen.

Mainitun päätöksen 4, 9 ja 10 artiklaa kuitenkin sovelletaan, kunnes komissio on toimittanut Euroopan parlamentille kertomuksen seurantatiedoista kalenterivuodelta 2009.

15 artikla

Voimaantulo

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

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

Tehty Brysselissä [...]

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
[...]

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
[...]

LIITE I
HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖTAVOITTEET

1. Sallitut hiilidioksidipäästöt mitattuina grammoina kilometriä kohden määritellään kullekin uudelle henkilöautolle seuraavaa kaavaa käyttäen:

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

jossa:

M = ajoneuvon massa kilogrammoina (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Massan autonominen kasvu (AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

2. Valmistajan kalenterivuosisikohtainen päästötavoite on sen kyseisenä kalenterivuonna valmistamien uusien henkilöautojen sallittujen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo.

LIITE II
PÄÄSTÖJEN SEURANTA JA ILMOITTAMINEN

A OSA – Tietojen kerääminen uusista henkilöautoista ja hiilidioksidiseurantatietojen määrittäminen

1. Jäsenvaltioiden on 1 tammikuuta 2010 alkavalta vuodelta ja kultakin seuraavalta vuodelta kerättävä alueellaan rekisteröidyistä uusista henkilöautoista seuraavat tiedot:
 - (a) valmistaja;
 - (b) tyyppi, versio ja variantti;
 - (c) hiilidioksidipäästöt (g/km);
 - (d) massa (kg);
 - (e) akseliväli (mm); ja
 - (f) raideväli (mm).
2. Edellä olevassa 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen on vastattava henkilöauton vaatimustenmukaisuustodistuksessa olevia tietoja. Jos vaatimustenmukaisuustodistuksessa ilmoitetaan sekä vähimmäis- että enimmäismassa, jäsenvaltioiden on tämän asetuksen soveltamiseksi käytettävä yksinomaan enimmäismassaa.
3. Jäsenvaltioiden on 1 tammikuuta 2010 alkavalta vuodelta ja kultakin seuraavalta vuodelta määriteltävä B osassa kuvattujen menetelmien mukaisesti kunkin valmistajan osalta:
 - (a) alueellaan rekisteröityjen uusien henkilöautojen kokonaismäärä;
 - (b) keskimääräiset hiilidioksidipäästöt tämän liitteen B osan 7 kohdan mukaisesti;
 - (c) keskimääräinen massa tämän liitteen B osan 8 kohdan mukaisesti;
 - (d) kunkin uuden henkilöautotyyppin kunkin version kunkin variantin osalta:
 - i) alueellaan rekisteröityjen uusien henkilöautojen kokonaismäärä tämän liitteen B osan 7 kohdan mukaisesti;
 - ii) hiilidioksidipäästöt;
 - iii) massa;
 - iv) auton ”jalanjälki” tämän liitteen B osan 9 kohdan mukaisesti.

B OSA – Menetelmät uusien henkilöautojen hiilidioksidiseurantatietojen määrittelymiseksi

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

Rekisteröityjen uusien henkilöautojen lukumäärä (N)

2. Jäsenvaltioiden on määriteltävä alueellaan asianomaisena seurantavuonna rekisteröityjen uusien henkilöautojen lukumäärä (N).

Uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt (S_{ave})

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

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

Uusien henkilöautojen keskimääräinen massa

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

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

Uusien henkilöautojen jakautuminen varianteittain

4. Kunkin uuden henkilöautotyyppin kunkin version kustakin variantista on kerättävä tiedot ensirekisteröityjen henkilöautojen lukumäärästä, ajoneuvojen massasta, hiilidioksidipäästöistä ja ”jalanjäljestä”.

”Jalanjälki”

Auton ”jalanjälki” lasketaan kertomalla auton akseliväli auton raidevälillä.

C OSA – Tietojen toimittamismuoto

- Jäsenvaltioiden on toimitettava A osan 3 kohdassa mainitut tiedot kustakin valmistajasta ja kultakin vuodelta seuraavassa muodossa:

– *Yhdistetyt tiedot:*

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

– *Valmistajakohtaiset tiedot:*

Vuosi	Valmistaja	Auton tyyppi	Versio	Variantti	Merkki	Kaupallinen nimi	Uudet rekisteröinnit yhteensä	CO ₂ -päästöt (g/km)	Massa (kg)	”Jalanjälki” (m ²)
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 1)	(Version nimi 1)	(Variantin nimi 1)	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 1)	(Version nimi 1)	(Variantin nimi 2)	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 1)	(Version nimi 2)	(Variantin nimi 1)	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 1)	(Version nimi 2)	(Variantin nimi 2)	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 2)	(Version nimi 1)	(Variantin nimi 1)	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 2)	(Version nimi 1)	(Variantin nimi 2)	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 2)	(Version nimi 2)	(Variantin nimi 1)	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	(Tyypin nimi 2)	(Version nimi 2)	(Variantin nimi 2)	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)			...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)		...	...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)			...	...	...	...	...	...	...
Vuosi 1	(Valmistajan nimi 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

SÄÄDÖKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS

1. EHDOTUKSEN NIMI:

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi

2. LUOKITTELU TOIMINTOPERUSTEISESSA JOHTAMIS- JA BUDJETOINTIJÄRJESTELMÄSSÄ:

Toimintalohko(t) sekä toiminto/toiminnot:

07 03 – EU:n ympäristöpolitiikan ja -lainsäädännön täytäntöönpano

3. BUDJETTIKOHTA/-KOHDAT

3.1. Budjettikohdat (toimintamäärärahat sekä niihin liittyvät teknisen ja hallinnollisen avun määrärahat (entiset BA-budjettikohdat)) ja budjettinimikkeet:

07 01 04 01: LIFE+ (ympäristöalan rahoitusväline — 2007–2013) — Hallintomenot – otsake 2

07 03 07: LIFE+ (ympäristöalan rahoitusväline (2007–2013))

3.2. Toiminnan ja sen rahoitusvaikutusten kesto:

Toiminnan (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi) odotetaan tulevan voimaan vuonna 2010. Kaudella 2010–2013 toimintamenot katetaan ympäristöalan rahoitusvälineestä LIFE+.

3.3. Budjettitiedot:

Budjettikohta	Menolaji		Uusi	EFTA osallistuu	Ehdokasmaat osallistuvat	Rahoitusnäkyvien otsake
07 01 04 01	Ei-pakoll.	EI-JM ²¹	EI	EI	KYLLÄ	2
07 03 07	Ei-pakoll.	Jaksotetut määrärahat	EI	EI	KYLLÄ	2

²¹ Jaksottamattomat määrärahat (EI-JM).

4. YHTEENVETO RESURSSISTA

4.1. Taloudelliset resurssit

4.1.1. Yhteenveto maksusitoumusmäärärahoista (MSM) ja maksumäärärahoista (MM)

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Menolaji	Kohdan nro		2010	2011	2012	2013	2014	2015 ja myöh. vuodet	Yht.
----------	------------	--	------	------	------	------	------	----------------------	------

Toimintamenot²²

Maksusitoumusmäärärahat (MSM)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Maksumäärärahat (MM)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Viitemäärään sisältyvät hallintomenot²³

Tekninen ja hallinnollinen apu (EI-JM)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
--	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

VIITEMÄÄRÄ YHTEENSÄ

Maksusitoumusmäärärahat		a+ c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Maksumäärärahat		b +c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Hallintomenot, jotka eivät sisälly viitemäärään²⁴

Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot (EI-JM)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Viitemäärään sisällyttämättömät hallintomenot lukuun ottamatta henkilöstömenoja ja niihin liittyviä menoja (EI-JM)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Toimenpiteen alustavat rahoituskustannukset yhteensä

MSM YHTEENSÄ henkilöstökustannukset mukaan luettuina		a+ c+ d +e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
--	--	------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

²² Menot, jotka eivät kuulu kyseisen osaston xx lukuun xx 01.

²³ Menot, jotka otetaan osaston xx momentille xx 01 04.

²⁴ Menot, jotka otetaan lukuun xx 01 muille momenteille kuin xx 01 04 tai xx 01 05.

MM	YHTEENSÄ		b	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997
henkilöstökustannukset			+c							
mukaan luettuina			+d							
			+e							

Tiedot yhteisrahoituksesta

Jos ehdotukseen liittyy jäsenvaltioilta tai muilta tahoilta (jotka on ilmoitettava) saatavaa osarahoitusta, seuraavassa taulukossa ilmoitetaan kyseisen osarahoituksen arvioitu määrä (rivejä voidaan lisätä, jos rahoitusta saadaan useilta tahoilta):

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Rahoitukseen osallistuva taho		Vuosi n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ja myöh. vuodet	Yht.
.....	f							
MSM YHTEENSÄ yhteisrahoitus mukaan luettuna	a+c+d +e+f							

4.1.2. Yhteensopivuus rahoitussuunnitelman kanssa

- ☒ Ehdotus on vuoteen 2013 ulottuvan rahoitussuunnitelman mukainen.
- ☐ Ehdotus edellyttää kyseeseen tulevan rahoitusnäkyvien otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.
- ☐ Ehdotus voi edellyttää toimielinten sopimuksen²⁵ määräysten soveltamista (ts. joustovälineen käyttöä tai rahoitusnäkyvien tarkistamista).

4.1.3. Vaikutukset tuloihin

- ☒ Ehdotuksella ei ole vaikutuksia tuloihin.
- ☐ Ehdotuksella on seuraavat vaikutukset tuloihin:

milj. euroa (yhden desimaalin tarkkuudella)

		Ennen toteutusta [Vuosi n]	Toteutuksen jälkeen					
Budjettikohta	Tulot		[Vuosi n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²⁶

²⁵ Katso toimielinten sopimuksen 19 ja 24 kohta.

²⁶ Taulukkoon lisätään sarakkeita, jos toiminnan kesto ylittää kuusi vuotta.

	a) Absoluuttiset tulot					
	b) Tulojen muutokset	D				

Asetus on suunniteltu niin, että kaikki valmistajat noudattavat sen säännöksiä mahdollisimman pitkälle, mistä syystä 7 artiklassa tarkoitettu liikapäästömaksusta ei odoteta syntyvän tuloa. Jos tuloja kuitenkin kertyy kyseisen artiklan säännösten soveltamisen johdosta, ne otetaan EU:n yleiseen talousarvioon. Ehdotukseen liittyvässä vaikutusten arvioinnissa esitetään useita vaihtoehtoja niiden liikapäästömaksujen suuruudelle, joita säännösten noudattamatta jättämisestä voi aiheutua.

4.2. Henkilöresurssit kokoaikaiseksi muutettuna (sisältää virkamiehet sekä väliaikaisen ja ulkopuolisen henkilöstön) – katso erittely kohdassa 8.2.1

Vuositarve	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ja myöh. vuodet
Henkilöstön määrä yhteensä	3	3	3	5	5	5

5. OMINAISPIIRTEET JA TAVOITTEET

5.1. Tarve, johon ehdotuksella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä

Tämän asetuksen tavoitteena on rajoittaa uuden autokannan keskimääräisiä päästöjä niin, että ne saadaan tasolle 130 g CO₂/km viimeistään vuonna 2012. Ehdotus on osa kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jota täydennetään toimilla, joilla pyritään saamaan aikaan lisävähennys 10 g CO₂/km ja siten saavuttamaan yhteisön tavoite 120 g CO₂/km, joka on asetettu 7. helmikuuta 2007 annetussa komission tiedonannossa, joka koskee tarkistettua autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevaa yhteisön strategiaa (KOM(2007) 19).

5.2. Yhteisön osallistumisesta saatava lisäarvo, ehdotuksen johdonmukaisuus muiden rahoitusvälineiden kanssa sekä mahdolliset synergiaedut

Yhteisön tavoitteena on jo pitkään ollut vähentää yhteisössä rekisteröitävien uusien autojen keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä. Neuvosto ja Euroopan parlamentti ovatkin pyytäneet komissiota esittämään asiaa koskevan lainsäädäntöehdotuksen. Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin seuraavista syistä: sisämarkkinoille ei saa muodostua esteitä, ilmastonmuutos on luonteeltaan rajat ylittävä ja uusien henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vaihtelevat suuresti jäsenvaltioittain. Kun autojen hiilidioksidipäästöille asetetaan tavoitteet yhteisön tasolla, valmistajat saavat enemmän joustovaraa toteuttaa vaaditut hiilidioksidivähennykset koko uuden autokantansa laajuudelta yhteisössä sen sijaan, että niillä olisi erilliset strategiat kansallisia vähennystavoitteita varten.

5.3. Ehdotuksen tavoitteet ja odotetut tulokset sekä näihin liittyvät indikaattorit toimintoperusteisessa johtamismallissa

Ehdotuksella pyritään saavuttamaan seuraavat yleiset tavoitteet:

- toteutetaan korkeatasoinen ympäristönsuojelu Euroopan unionissa ja edistetään EU:n Kioton sopimuksen puitteissa tekemien sitoumuksien saavuttamista,
- parannetaan energian toimitusvarmuutta EU:ssa,
- parannetaan Euroopan autoteollisuuden kilpailukykyä ja vauhditetaan tutkimusta polttoainetehokkuutta parantavien teknologioiden alalla.

Ehdotuksen erityisenä tavoitteena on vähentää henkilöautojen ilmastomuutosvaikutuksia ja parantaa niiden polttoainetehokkuutta siten, että uusien henkilöautojen keskimääräiseksi päästöarvoksi saadaan 130 g CO₂/km. Tämä keskimääräinen päästöarvo on indikaattori, jonka perusteella ehdotuksen täytäntöönpanoa mitataan.

5.4. Toteutustapa (alustava)

☒ **Keskitetty hallinnointi**

- ☒ komissio hallinnoi suoraan
- ☐ hallinnointivastuu siirretään
 - ☐ toimeenpanovirastoille
 - ☐ varainhoitoasetuksen 185 artiklassa tarkoitetuille yhteisöjen perustamille elimille
 - ☐ kansallisille julkisoikeudellisille yhteisöille tai julkisen palvelun tehtäviä suorittaville yhteisöille

☐ **Yhteistyössä toteutettava tai hajautettu hallinnointi**

- ☐ jäsenvaltioiden kanssa
- ☐ kolmansien maiden kanssa

☐ **Hallinnointi yhteistyössä kansainvälisten järjestöjen kanssa (tarkennettava)**

Huomautukset:

6. SEURANTA JA ARVIOINTI

6.1. Seurantamenettely

Ehdotus perustuu jo käytössä olevaan seurantajärjestelmään, joka on luotu autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevan yhteisön strategian täytäntöönpanon seurantaan

varten. Seurantajärjestelmä perustuu jäsenvaltioiden komissiolle ilmoittamiin tietoihin uusien autojen rekisteröinnistä ja niiden ominaisuuksista, myös hiilidioksidipäästöistä.

Sopimuksissa, jotka komissio tekee asetuksen täytäntöönpanemiseksi, on määrättävä komission (tai sen valtuuttaman edustajan) seuranta- ja varainhoidonvalvontatehtävistä sekä tilintarkastustuomioistuimen tarkastuksista, jotka voidaan tarvittaessa toteuttaa paikalla.

6.2. Arviointimenettely

6.2.1. Ennakkoarviointi

Ks. vaikutustenarviointi, joka on liitetty tähän ehdotukseen komission valmisteluasiakirjaksi. Kaikkien ehdotettujen toimenpiteiden vaikutuksia on arvioitu taloudellisesta, yhteiskunnallisesta ja ympäristönäkökulmasta.

6.2.2. Väli-/jälkiarviointien perusteella toteutetut toimenpiteet (aikaisemmat kokemukset vastaavasta toiminnasta)

6.2.3. Tulevaa arviointia koskevat määräykset ja arviointien suorittamisvälit

Toimenpidettä tarkastellaan uudelleen 10 artiklan mukaisesti.

7. PETOSTENTORJUNTA

Sisäisen valvonnan standardien nro 14, 15, 16, 18, 19, 20 ja 21 sekä Euroopan yhteisöjen yleiseen talousarvioon sovellettavasta varainhoitoasetuksesta annetun neuvoston asetuksen (EY, Euratom) N:o 1605/2002 periaatteiden soveltaminen täysimääräisesti.

Komissio varmistaa tämän päätöksen nojalla rahoitettavien toimien toteutuksen yhteydessä, että yhteisön taloudellisia etuja suojataan petoksia, korruptiota ja muuta laitonta toimintaa ehkäisevillä toimenpiteillä, tehokkailla tarkastuksilla ja perimällä aiheettomasti maksetut varat takaisin ja, jos väärinkäytöksiä havaitaan, tehokkailla, oikeasuhteisilla ja varoittavilla seuraamuksilla neuvoston asetusten (EY, Euratom) N:o 2988/95 ja (Euratom, EY) N:o 2185/96 sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/1999 mukaisesti.

Petosten torjumiseksi 7 artiklaa sovellettaessa 6 artiklassa ja siihen liittyvässä liitteessä II säädetään vankasta seuranta- ja ilmoittamisjärjestelmästä. Lisäksi 6 artiklan 8 kohdassa säädetään, että komissio voi hyväksyä seuranta- ja ilmoittamisohjeita, joita jäsenvaltioiden on noudatettava.

8. YKSITYISKOHTAINEN ERITTELY TARVITTAVISTA RESURSSEISTA

8.1. Ehdotuksen tavoitteet ja niihin liittyvät rahoituskustannukset

Maksusitoumusmäärärahoina, milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

(Sarakeessa ilmoitetaan tavoitteet, toiminta ja tuotokset)	Tuotoksen tyyppi	Keskim. kustannukset	Vuosi 2010		Vuosi 2011		Vuosi 2012		Vuosi 2013		Vuosi 2014		2015 ja myöh. vuodet		YHTEENSÄ	
			Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.	Tuotosten määrä	Kustannukset yht.
TOIMINTATAVOITE 1 – Ilmoitusseurantajärjestelmän toteuttaminen ja																
Toimi 1 – Tietojen keruu ja analysointi																
Uusien henkilöautojen massan muuttumisen tarkastelu (10 artikla)	Selvitys	0,20	1	0,200											1	0,20
Tietojen keruu ja analysointi – keskusrekisteri	Palvelu ja IT-järjestelmä	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Hallintomenot

8.2.1. Henkilöstön määrä ja jakautuminen

Laji		Toiminnan hallinnointiin tarvittava nykyinen ja/tai uusi henkilöstö (toimien ja/tai virkojen määrä kokoaikaiseksi muutettuna)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Virkamiehet tai väliaikaiset toimihenkilöt ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AS T	1	1	1	1	1	1
Momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö ²⁸							
Momenteilta XX 01 04/05 rahoitettava muu henkilöstö ²⁹							
YHTEENSÄ		3	3	3	5	5	5

8.2.2. Toimintaan liittyvien tehtävien kuvaus

Ensimmäisinä vuosina (2010–2012) toiminnasta johtuviin tärkeimpiin tehtäviin kuuluu seurantajärjestelmän vakiinnuttaminen antamalla jäsenvaltioille ohjeita ja hyödyntämällä jäsenvaltioiden aiempia seurantatoimia, jotka perustuvat päätökseen 1753/2000/EY (joka kumotaan tällä asetuksella). Seurantaa koskevien ohjeiden lisäksi komissio pitää keskusrekisteriä toimitetuista tiedoista, ilmoittaa autojen valmistajille jäsenvaltioiden niistä toimittamat tiedot, asettaa tiedot julkisesti saataville sekä vuodesta 2011 alkaen julkaisee vuosittain seurantakertomuksen. Lisäksi vuodesta 2013 lähtien on varmistettava liikapäästömaksujen keruu tapauksissa, joissa säännöksiä ei noudateta.

8.2.3. Henkilöresurssien lähteet (henkilöstösääntöjen alainen henkilöstö)

- ☐ Korvattavan tai jatkettavan ohjelman hallinnointiin osoitetut tämänhetkiset virat ja/tai toimet
- ☐ Vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvässä vuotta n koskevassa menettelyssä jo myönnetty virat ja/tai toimet

²⁷ Kyseisen henkilöstön kustannukset EIVÄT sisälly viitemäärään.

²⁸ Kyseisen henkilöstön kustannukset EIVÄT sisälly viitemäärään.

²⁹ Kyseisen henkilöstön kustannukset sisältyvät viitemäärään.

- ☐ Vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvässä seuraavassa menettelyssä pyydettävät virat ja/tai toimet
- ☒ Hallinnoinnista vastaavan henkilöstön nykyisten virkojen ja/tai toimien uudelleenjärjestely (henkilöstön sisäinen uudelleenjärjestely)
- ☐ Vuodeksi n tarvittavat virat ja/tai toimet, jotka eivät sisälly vuosistrategiaan ja alustavaan talousarvioesitykseen liittyvään, kyseistä vuotta koskevaan menettelyyn

8.2.4. Muut viitemäärään sisältyvät hallintomenot (XX 01 04/05 – hallintomenot)

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Budjettikohta (numero ja nimi)	Vuosi 2010	Vuosi 2011	Vuosi 2012	Vuosi 2013	Vuosi 2014	Vuosi 2015 ja myöh. vuodet	YHTE ENSÄ
1 Tekninen ja hallinnollinen apu (henkilöstökust. mukaan luettuina)							
Toimeenpanovirastot ³⁰							
Muu tekninen ja hallinnollinen apu							
- sisäinen							
- ulkoinen							
Tekninen ja hallinnollinen apu yhteensä	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot, jotka eivät sisälly viitemäärään

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Laji	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ja myöh. vuodet
Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö (ylim. toimihlöt, kans. asiantuntijat, sopimussuhteinen hlöstö jne.) (budjettikohta ilmoitettava)						
Henkilöstömenot ja niihin liittyvät menot yhteensä (EIVÄT sisälly viitemäärään)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585

³⁰

Tässä olisi viitattava asianomaisia toimeenpanovirastoja koskeviin rahoituspalvelutyksiin.

Laskelma – virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt

Tarvittaessa viitataan kohtaan 8.2.1.

Kohdassa 8.2.1 tarkoitetun virkamiehen tai väliaikaisen toimihenkilön normien mukainen palkka on 0,117 miljoonaa euroa.

Laskelma – momentilta XX 01 02 rahoitettava henkilöstö

Tarvittaessa viitataan kohtaan 8.2.1.

8.2.6. Muut hallintomenot, jotka eivät sisälly viitemäärään

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ja myöh. vuodet	2010– 2015
XX 01 02 11 01 – Virkamatkat	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 – Konferenssit ja kokoukset	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – Komiteoiden kokoukset ³¹	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 – Selvitykset ja kuulemiset							
XX 01 02 11 05 – Tietojärjestelmät							
2 Muut hallintomenot yhteensä (XX 01 02 11)							
3 Muut hallintomenojen kaltaiset menot (eritellään budjettikohdittain)							
Hallintomenot yhteensä lukuun ottamatta henkilöstömenoja ja niihin liittyviä menoja (EIVÄT sisälly viitemäärään)	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

³¹

Ilmoitetaan, millaisesta komiteasta on kysymys ja mihin ryhmään se kuuluu.

Laskelma – ***Muut hallintomenot, jotka eivät sisälly viitemäärään***

Vuosina 2010–2012 viisi virkamatkaa vuodessa à 1 000 euroa. Vuodesta 2013 alkaen kahdeksan virkamatkaa vuodessa.

Asetuksella perustettu sääntelykomitea kokoontuu (yksikkökustannus: 30 000 euroa kokousta kohden) ensimmäisten kahden vuoden aikana kaksi kertaa vuodessa ja tämän jälkeen kerran vuodessa.

Asetuksen soveltamisen edellyttämien alojen asiantuntijat kokoontuvat (yksikkökustannus: 30 000 euroa kokousta kohden) vuonna 2010 kaksi kertaa ja tämän jälkeen kerran vuodessa.

Henkilöstö- ja hallintoresurssien tarve katetaan osuudesta, joka voidaan myöntää hallinnoivalle pääosastolle vuotuisessa määrärahojen jaossa ottaen huomioon talousarviorajoitukset.