



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 16. heinäkuuta 2021
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2021/0197 (COD)

10906/21
ADD 5

CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139

SAATE

Lähettäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	15. heinäkuuta 2021
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	SWD(2021) 614 final
Asia:	KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA Oheisasiakirja Ehdotukseen EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2021) 614 final.

Liite: SWD(2021) 614 final

Bryssel 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

Ehdotukseen EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Tiivistelmä vaikutustenarvioinnista
Vaikutustenarviointi uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tarkistamisesta
A. Toimenpiteen tarve
Mikä on ongelma ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?
EU:n tasolla on yksilöity kolme keskeistä ongelmaa: 1) kevyet hyötyajoneuvot eivät riittävästi edistä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä koskevien tavoitteiden saavuttamista, 2) kuluttajat ovat vaarassa jäädä paitsi päästöttömien ajoneuvojen luomista hyödyistä ja 3) EU:n autoteollisuuden arvoketju on vaarassa menettää teknologisen johtoasemansa. Vaikutustenarvioinnissa esitetään myös näiden ongelmien taustalla olevat tekijät sekä sidosryhmät, joihin ongelmien vaikutukset kohdistuvat eniten.
Mitä on tarkoitus saada aikaan?
Aloitteella pyritään saavuttamaan seuraavat tavoitteet: 1) edistetään kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä koskevien tavoitteiden saavuttamista vähentämällä henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä kustannustehokkaasti, 2) tarjotaan kuluttajille ja kansalaisille hyötyjä päästöttömien ajoneuvojen laajemmasta käyttöönnotosta ja 3) edistetään päästöttömiin teknologioihin liittyvää innovointia ja vahvistetaan siten EU:n autoteollisuuden arvoketjun teknologista johtoasemaa ja parannetaan työllisyyttä.
Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?
Ilmastonmuutos on valtioiden rajat ylittävä ongelma, ja koordinoitua EU:n toimet täydentävät ja vahvistavat tehokkaasti kansallisia ja paikallisia toimia. Kansalliset ja paikalliset aloitteet ovat todennäköisesti riittämättömiä ilman EU:n tason lisätoimia, jolloin vaarana on sisämarkkinoiden pirstoutuminen. EU:n toimet antaisivat autoteollisuuden koko arvoketjulle pitkän aikavälin vakaan markkinasignaalin ja sääntelyvarmuuden, jotka ovat tarpeen päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton edellyttämiä suuria pääomainvestointeja varten.
B. Ratkaisut
Millä vaihtoehtoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Jos ei, miksi ei?
Kolmeen pääluokkaan ryhmiteltyjä toimintavaihtoehtoja tarkasteltiin: i) henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästötavoitteiden tasot, ajoitus ja säännöt, ii) päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi, ja iii) mekanismi, jolla otetaan huomioon uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden mahdollinen panos arvioitaessa tavoitteiden noudattamista. Parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästötavoitteita (prosenttivähennys vuoteen 2021 verrattuna) tiukennetaan merkittävästi vuodesta 2030 alkaen ja sen jälkeen viiden vuoden jaksoissa. Mahdolliset liikapäästömaksuista saatavat tulot ovat edelleen osa EU:n yleistä talousarviota. Nykyinen päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinmekanismi poistetaan vuodesta 2030 alkaen. Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden mahdollisen osuuden huomioon ottamiseksi ei oteta käyttöön mekanismeja.
Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?
Avoimen julkisen kuulemisen tulosten perusteella ajoneuvojen valmistajat eivät vaatineet muutoksia nykyisiin vuodelle 2025 asetettuihin hiilidioksidipäästöjen tavoitetasoihin. Vuodelle 2030 ja sen jälkeiselle

ajalle asetettavan tavoitetasen olisi oltava riippuvainen mahdollistavien edellytysten täyttymisestä. Viranomaiset ja kansalaisjärjestöt kannattivat yleisesti ottaen kunnianhimoisempien tavoitteiden asettamista vuosille 2025 ja 2030 sekä uusien tavoitteiden asettamista vuosille 2035 ja 2040. Ympäristöalan kansalaisjärjestöt vaativat nollapäästötavoitetta vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteiden ajoituksen osalta ajoneuvonvalmistajat kannattivat tavoitteiden asettamista edelleen viiden vuoden jaksoissa. Ympäristöalan kansalaisjärjestöt kehittivät asettamaan vuosittain tiukkenevat tavoitteet tai välitavoitteen vuodeksi 2027. Päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen kannustinmekanismi olisi valmistajien mielestä säilytettävä nykyisessä muodossaan. Ympäristöalan kansalaisjärjestöt kehittivät poistamaan tämän kannustinjärjestelmän heti, kun sähköajoneuvojen osuus saavuttaa tietyn tason. Polttoainetuottajat ja komponenttien toimittajat katsoivat, että vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa olisi otettava huomioon uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä aiheutuvat päästövähennykset. Ympäristöalan kansalaisjärjestöt esittivät tällaisesta laskentamallista eriävän mielipiteen.

C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset

Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?

Parhaaksi arvioitu vaihtoehto edistää merkittävästi henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä. Alan ennustetut päästövähennykset vuoteen 2005 verrattuna ovat 32–33 prosenttia vuonna 2030, 56–66 prosenttia vuonna 2035 ja 83–89 prosenttia vuonna 2040. Vaihtoehto auttaa myös vähentämään ilman epäpuhtauspäästöjä. Vältettyjen epäpuhtauksien arvioidut kumulatiiviset kustannukset verrattuna vuosien 2030–2040 perustasoon ovat 49–59 miljardia euroa. Kuluttajien keskimääräiset nettosäästöt omistamisesta aiheutuvista kokonaiskustannuksista EU:n koko uuden ajoneuvokannan keskiarvona ovat ensimmäiselle käyttäjälle 330–600 euroa vuoden 2030 henkilöauton ja 340–600 euroa vuoden 2030 pakettiauton osalta. Säästöt kasvavat noin 2 800–3 100 euroon vuoden 2040 henkilöauton ja 5 200–5 500 euroon vuoden 2040 pakettiauton osalta. Nettosäästöjä syntyy myös toiselle käyttäjälle. Yhteiskunnalliset hyödyt käyttöiän ajalta ovat 860–1 600 euroa vuoden 2030 henkilöauton ja 1 000–1 200 euroa vuoden 2030 pakettiauton osalta. Ne kasvavat noin 4 600–5 100 euroon vuoden 2040 henkilöauton ja 5 600–6 400 euroon vuoden 2040 pakettiauton osalta. Vuosina 2030–2050 dieselin ja bensiinin kumulatiivinen kulutus pienenee ovat 913–1 100 Mtoe perusskenaarioon nähden, mikä vähentää EU:n talouden riippuvuutta tuonnista. Vaikutus koko talouden BKT:hen ja työllisyyteen on myönteinen. Työpaikkojen määrä lisääntyy vuonna 2030 ja vielä enemmän vuonna 2040. Perinteisten moottoreiden komponenttien tuotannossa työpaikkojen ennustetaan kuitenkin vähenevän, joten muutoksen sujuvoittamiseksi tarvitaan alan työntekijöiden uudelleen koulutusta.

Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannukset (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen kustannukset)?

Autonvalmistajien kustannukset kasvavat, kun uudessa ajoneuvokannassa on otettava käyttöön uusia teknologioita tiukempien hiilidioksidipäästötavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäkustannukset vuoden 2030 uuden ajoneuvon osalta ovat henkilöautojen tapauksessa 300–550 euroa ja pakettiautojen tapauksessa 450–940 euroa koko EU:n laajuisen uuden ajoneuvokannan keskiarvona. Ne nousevat 1 400–1 700 euroon vuoden 2040 henkilöauton ja noin 2 300–2 700 euroon vuoden 2040 pakettiauton osalta.

Mitkä ovat vaikutukset pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn?

Analyysi tuo esiin myönteisiä taloudellisia vaikutuksia, jotka kohdistuvat myös pk-yrityksiin. Pakettiautoja käyttävät pk-yritykset hyötyvät suurelta osin polttoainesäästöistä. Vaikka autoteollisuuden perinteisiä teknologioita tuottavien pk-yritysten saattaa olla tarpeen mukautua, myös ne hyötyvät uusista mahdollisuuksista, joita uusien teknologioiden lisääntyvä kysyntä luo.

Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia?

Kokonaisvaikutus BKT:hen on positiivinen, mutta polttoaineverotulojen menetyksen arvioidaan vuonna

2030 olevan noin 0,01 prosenttia 27 jäsenvaltion EU:n BKT:stä. Nämä menetykset voidaan korvata jäsenvaltiotasolla esimerkiksi välillisen verotuksen avulla. Kansallisiin hallintoihin ei kohdistu muita hallinnollisia vaikutuksia.

Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?

Kunnianhimoinen ja kustannustehokas pitkän aikavälin sääntelykehys henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöille lisää ennustettavuutta ja auttaa EU:n autoteollisuutta säilyttämään teknologisen johtoasemansa.

Oikeasuhteisuus?

Ehdotettu toimi on oikeasuhteinen niiden ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi, joihin EU on sitoutunut.

D. Seuranta

Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?

Uuden lainsäädännön vaikuttavuuden arviointi suoritetaan siten, että aikataulu vastaa muun asiaankuuluvan lainsäädännön, kuten päästökauppajärjestelmää koskevan ehdotuksen ja taakanjakoasetuksen, arviointia.