



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 14. marraskuuta 2017
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2017/0293 (COD)

14217/17
ADD 4

CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	9. marraskuuta 2017
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	SWD(2017) 651 final
Asia:	KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA – TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA Oheisasiakirja vaikutustenarviointiin ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (uudelleenlaadittu)

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2017) 651 final.

Liite: SWD(2017) 651 final

Bryssel 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

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

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Tiivistelmä
Vaikutustenarviointi uudelleenlaadintaehdotuksesta, jonka aiheena on asetus hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille sekä asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta
A. Toimenpiteen tarve
Miksi? Mihin ongelmaan puututaan?
Nykyisissä asetuksissa asetetaan uusille henkilö- ja pakettiautoille EU:n laajuiset hiilidioksidipäästötavoitteet, joita sovelletaan vuosiin 2020 ja 2021. Päästönormit ovat olleet perustavanlaatuisen väline, jolla edistetään vähähiiliseen teknologiaan liittyvää innovointia ja investointeja. Ne ovat auttaneet EU:n autoteollisuutta säilyttämään maailmanlaajuisen teknologisen johtoaseman ja vähentämään uusien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä. Kuluttajat ovat päässeet hyötymään pienemmistä polttoainekustannuksista. On kuitenkin havaittu seuraavat keskeiset ongelmat: 1) tehokkaimpien ajoneuvojen, mukaan luettuina vähäpäästöiset ja päästöttömät ajoneuvot, käyttöönotto ei ole riittävän yleistä, jotta voitaisiin täyttää Pariisin ilmastositoumuksen yhteydessä annetut sitoumukset ja parantaa ilmanlaatua etenkin kaupungeissa, 2) kuluttajat eivät pääse hyödyntämään mahdollisuuksia polttoainesäästöihin, 3) vähäpäästöiseen ajoneuvoteknologiaan liittyvä innovointi on liian vähäistä, minkä vuoksi EU on vaarassa menettää kilpailuetunsa pitkällä aikavälillä.
Mitä toimenpiteellä on tarkoitus saada aikaan?
Toimenpiteillä on tarkoitus 1) auttaa EU:ta saavuttamaan Pariisin ilmastositoumuksen yhteydessä antamansa sitoumukset vähentämällä henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjä kustannuksiin nähden tehokkaalla tavalla, 2) pienentää kuluttajien polttoainekustannuksia ja 3) vahvistaa EU:n autoteollisuuden kilpailukykyä ja parantaa työllisyyttä.
Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla?
Ilman EU:n tason lisätoimia on todennäköistä, ettei uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöissä saada juurikaan aikaan lisävähennystä. Vuoden 2020 jälkeiselle ajalle ulottuvat hiilidioksidipäästönormit auttavat jäsenvaltioita saavuttamaan taakanjakoasetuksen mukaisesti ehdotetut vuotta 2030 koskevat sitovat päästövähennystavoitteensa. Kansalliset ja paikalliset toimet ovat todennäköisesti vähemmän tehokkaita, koska ne saattavat olla epäyhtenäisiä ja sen vuoksi hajanaistaa sisämarkkinoita.

B. Ratkaisut
Mitä lainsäädännöllisiä ja muita toimenpidevaihtoehtoja on harkittu? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Miksi?
Eri toimintavaihtoehtoja tarkasteltiin seuraavien kysymysten pohjalta: 1) hiilidioksidipäästötavoitteet 2) taakan jakautuminen valmistajien kesken 3) vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja koskevat kannustimet 4) kustannustehokkaan täytäntöönpanon mahdollistavat tekijät 5) hallintomallin vahvistaminen.
Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?
Mitä tulee tavoitetasoihin, valmistajat kannattavat yleensä vähemmän kunnianhimoisia vuodelle 2030 asetettavia tavoitteita kuin ympäristö- ja kuluttajajärjestöt, jotka haluaisivat asettaa kunnianhimoisemmat tavoitteet sekä vuodelle 2025 että vuodelle 2030. Taakanjaon osalta valmistajat tukevat massaan perustuvaa raja-arvokäyrää, kun taas kansalaisjärjestöt käyttäisivät mieluummin jalanjälkeä hyötyparametrina. Autoteollisuus suurimmalta osalta vastustaa vähäpäästöisille ja päästöttömille ajoneuvoille asetettavia tavoitteita, kun taas tällainen

lähestymistapa saa kannatusta akunvalmistajilta ja sähköntuottajilta, infrastruktuuri-investoijilta, ilmanlaatuongelmista kärsiviltä eurooppalaisilta kaupungeilta sekä useimmilta ympäristö- ja kuljetusalan kansalaisjärjestöiltä. Kuluttajajärjestöt suhtautuvat asiaan neutraalisti.

C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset

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

Henkilöautojen hiilidioksidipäästöissä saavutetaan vuodesta 2005 vuoteen 2030 perusskenaarioon verrattuna 4–11,4 prosenttiyksikön lisävähennykset. Ilmansaastepäästöt vähenevät vuosien 2020 ja 2030 välillä siten, että typen oksidien päästöt putoavat 2–8 prosenttiyksikköä ja pienhiukkasten (PM_{2,5}) päästöt enintään 10 prosenttiyksikköä. Pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen lisävähennykset vuodesta 2005 vuoteen 2030 vaihtelevat välillä 4,8–14,1 prosenttiyksikköä. Pakettiautojen ilmansaastepäästöt pienenevät vuodesta 2005 vuoteen 2030 enintään 9 prosenttiyksikköä (NO_x) tai 10 prosenttiyksikköä (PM_{2,5}).

Kuluttajat säästävät vuoden 2030 uuden keskivertohenkilöauton omistamisen kokonaiskustannuksissa 1 000–2 000 euroa 15 vuoden käyttöänsä aikana. Vuoden 2030 uuden keskivertopakettiauton tapauksessa säästöt ovat 3 800–4 400 euroa. Nettosäästöjä saavat sekä ajoneuvon ensimmäinen että toinen käyttäjä, jolloin myös matalampien tuloluokkien kuluttajat hyötyvät.

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

Valmistuskustannukset kasvavat, mikä vaikuttaa myös ajoneuvon hintaan. Kuluttajat ja yritykset joutuvat siis maksamaan uudesta ajoneuvosta korkeamman ostohinnan. Kustannukset kasvavat koko ajoneuvokantaa koskevien tiukempien hiilidioksidipäästötavoitteiden myötä. Vuonna 2030 rekisteröitävän uuden keskivertohenkilöauton tapauksessa lisäystä on 400–2 700 euroa. Vuonna 2030 rekisteröitävän uuden keskivertopakettiauton tapauksessa lisäystä on 400–2 400 euroa.

Mitkä ovat vaikutukset suuriin yrityksiin sekä pk- ja mikroyrityksiin?

Analyysi tuo esiin myönteisiä taloudellisia vaikutuksia, jotka kohdistuvat myös pk-yrityksiin. Pienet autonvalmistajat, joiden ajoneuvoja ensirekisteröidään EU:ssa alle 1 000 kappaletta vuodessa, vapautetaan hiilidioksidinormien soveltamisesta. Entistä tehokkaampia pakettiautoja käyttävät pk-yritykset säästävät polttoainekuluissa. Autoteollisuuden arvoketjussa perinteistä teknologiaa tuotannossaan käyttävät pk-yritykset saattavat joutua mukauttamaan toimintaansa. Toisaalta niille on myös hyötyä uuden ja tehokkaamman teknologian kysynnän kasvusta.

Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia?

Polttoaineverotulojen menetysten arvioidaan vuonna 2030 olevan noin 0,04 prosenttia EU28:n BKT:stä. Kaikissa arvioiduissa skenaarioissa menetykset kuitenkin kompensoituvat välillisten verojen kasvulla.

Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?

Tavoitteiltaan kunnianhimoinen mutta realistinen ja kustannustehokas henkilö- ja pakettiautoihin sovellettava sääntelyjärjestelmä auttaa EU:n autoteollisuutta säilyttämään globaalin kilpailukykyänsä ja pääsemään eri markkinoille. Kun fossiilisten polttoaineiden tarve pienenee, EU:n energiavarmuus paranee – vahvimmin keskipitkällä aikavälillä.

D. Seuranta

Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?

Uuden lainsäädännön vaikuttavuutta voitaisiin arvioida vuonna 2024, jolloin aikataulu vastaisi päästökauppajärjestelmää koskevaa ehdotusta ja taakanjakoasetusta.