



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 28. maaliskuuta 2023
(OR. en, it, pl)

Toimielinten välinen asia:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 3

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

ILMOITUS: I/A-KOHTA

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Asia:	Ehdotus 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 (ensimmäinen käsittely) – Säädöksen hyväksyminen = Lausumat

Italian lausumat

Lausuma 1

Italia on samaa mieltä tieliikenteen hiilestä irtautumista koskevasta tavoitteesta ja on täysin sitoutunut siihen, koska alan hiilidioksidipäästöjen vähentäminen, erityisesti henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen osalta, on olennaisen tärkeää unionin ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi.

Katsomme, että tieliikennealan hiilestä irtautumisessa on noudatettava periaatteita, jotka koskevat taloudellisesti kannattavaa ja sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymistä päästöttömyyteen ja teknologianeutraaliutta.

Kannatamme ilman muuta kevyiden hyötyajoneuvojen sähköistämistä. Emme kuitenkaan usko, että tämän tulisi olla ainoa keino pyrkiä päästöttömyyteen siirtymävaiheessa.

Sähköistäminen edellyttää autoteollisuudessa merkittäviä muutoksia, jotka on suunniteltava ja joita on ohjattava asianmukaiset näkökohdat huomioon ottaen, jotta vältetään ei-toivotut taloudelliset, teolliset ja sosiaaliset vaikutukset. Polttomoottoriautoja omistavat erityisesti pienituloiset kansalaiset, ja ne pysyvät liikenteessä vuoden 2035 jälkeen. Sähköautojen menestyminen riippuu paljolti tavasta, jolla ne tulevat näiden kansalaisten saataville.

Tällä välin jäsenvaltiot voivat teknologianeutraaliuden ansiosta hyödyntää kaikkia kansallisten olosuhteidensa ja lähtökohtiensa puitteissa käytettävissä olevia ratkaisuja tehdäkseen liikennealasta hiilivapaan. Polttomoottoreiden kanssa yhteensopivien uusiutuvien polttoaineiden käytön avulla voidaan vähentää päästöjä välittömästi niin, että kansalaisilta ei vaadita kohtuuttomia taloudellisia uhrauksia. Sitä vastoin jos autokanta sähköistetään pakottamalla, sähköautojen hyväksyttävyys markkinoilla saattaa vaarantua, mikä puolestaan voi olla haitallista henkilö- ja pakettiautojen valmistajille. Se estäisi myös ympäristövaikutuksiltaan hyvin vähäisten hybridimoottoreiden teknologisen kehityksen.

Teollisuuden näkökulmasta uusiutuvien polttoaineiden kasvava kysyntä tarjoaa petrokemian alalle merkittävän mahdollisuuden sopeuttaa toimintaansa.

Ehdotettu asetus ei ole teknologianeutraaliuden periaatteen mukainen, koska siinä asetetaan 100 prosentin päästövähennystavoite vuoteen 2035 mennessä eikä kannusteta uusiutuvien polttoaineiden käyttöön. Sen vuoksi Italia ei voi kannattaa sitä.

Muistutamme, että 100 prosentin päästövähennystavoitteen saavuttaminen riippuu useista olosuhteista, joita ovat muun muassa seuraavat:

- sähkömoottoreiden ja -akkujen arvoketjun kehitys unionissa
- tarvittavien raaka-aineiden kestävä ja monipuolinen tarjonta
- riittävä lataus- ja tankkausinfrastruktuuri
- sähköverkon parantaminen niin, että se pysyy toimintakykyisenä kysynnän lisääntyessä

- koko autonvalmistusalan sopeutuminen, mukaan lukien tarvittavan osaamisen hankkiminen
- uusien ajoneuvojen hyväksyttävyyden markkinoilla; niiden olisi oltava hinnaltaan kohtuullisia erityisesti perheiden ja heikoimmassa asemassa olevien kuluttajien kannalta.

Jos näitä edellytyksiä, joiden täyttyminen ei riipu yksinomaan asetuksen (EU) 2019/631 täytäntöönpanosta ja jotka edellyttävät merkittäviä investointeja ja korvaavia toimenpiteitä, ei saavuteta, tavoitteella olisi vakavia taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristövaikutuksia sekä vaikutuksia unionin strategiseen riippumattomuuteen.

Tältä osin panemme merkille, että unionissa autoalaan on toistaiseksi pyritty vaikuttamaan pääasiassa sääntelyllä, kun taas Yhdysvalloissa (IRA-laki) ja Kiinassa on hyväksytty myös elvytysuunnitelmia.

Sen vuoksi katsomme, että komission olisi

- tuettava autonvalmistusalan ja erityisesti pk-yritysten siirtymää kaikin käytettävissä olevin lainsäädännöllisin ja taloudellisin keinoin
- seurattava ja raportoitava oikea-aikaisesti ja kattavasti edistymisestä kohti päästötöntä maantieliikennettä ottaen huomioon kaikki tekijät, jotka edistävät kustannustehokasta ja oikeudenmukaista siirtymää, mukaan lukien arvio mahdollisista asetuksessa (14 a artikla) tarkoitetuista rahoitusvajeista
- varmistettava, että tavoitteita tarkastellaan uudelleen vuonna 2026 asetuksessa (15 artikla) säädetyn mukaisesti tiukasti ja uskottavasti edellä mainitun seurannan, arvioinnin ja raportoinnin perusteella
- seurattava yksinomaan hiilidioksidipäästöttömällä polttoaineilla toimivien ajoneuvojen rekisteröintiä vuoden 2035 jälkeen koskevan säännöksen (johdanto-osan 11 kappale) täytäntöönpanoa
- ehdotettava, että asetukseen sisällytettäisiin mekanismeja, joilla otetaan huomioon uusiutuvien polttoaineiden hyödyt, jotka liittyvät hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen.

Lausuma 2

Italia panee merkille komission kirjallisen lausuman henkilö- ja pakettiautojen päästöjä koskevan uuden asetuksen johdanto-osan 11 kappaleesta, joka koskee hiilineutraaleilla polttoaineilla toimivien polttomoottorilla varustettujen ajoneuvojen rekisteröintiä vuoden 2035 jälkeen.

Myönteisenä voidaan pitää sitä, että komission mukaan tällaisia ajoneuvoja voidaan edelleen rekisteröidä ja että ne näin ollen edistävät myös asetuksessa säädettyjen päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Katsomme komission näkemyksen olevan vastaus Italian 28. helmikuuta antamassa lausumassa esitettyyn pyyntöön, jonka mukaisesti jäsenvaltioiden arvioitavana olevaa toimenpidettä koskevaa äänestystä on lykätty.

Tältä osin panemme merkille komission sitoumuksen panna johdanto-osan 11 kappale täytäntöön ennen vuodeksi 2026 suunniteltua asetuksen tavoitteiden uudelleentarkastelua ja aikomuksen esittää säädösehdotuksia jo tulevina kuukausina.

Asiassa tapahtuneen edistyksen vuoksi Italia on pyytänyt jäsenvaltioita käymään perusteellisempaa keskustelua, jossa tarkastellaan kaikkia mahdollisia ratkaisuja.

Suhtaudumme toisaalta myönteisesti päätökseen harkita uudelleen toimia polttomoottoreiden osalta, sillä ne ovat olennaisen tärkeitä monien EU-maiden taloudellisen ja sosiaalisen kestävyyskannalta, ja toisaalta katsomme, että komission lausumassa oleva arvio, joka koskee ainoastaan synteettisiä polttoaineita, on tulkintana liian rajoittava eikä vielä mahdollista teknologianeutraaliuden periaatteen täysimääräistä täytäntöönpanoa, jota Italia on aina kannattanut teknisten ja tieteellisten tietojen perusteella.

Näkemyksemme mukaan myös biopolttoaineet voivat kuulua hiilineutraalien polttoaineiden luokkaan ja edistävät alan asteittaista hiilestä irtautumista.

Sen vuoksi pyrimme komission ilmoittamien säädösten hyväksymismenettelyjen yhteydessä varmistamaan, että myös biopolttoaineet määritellään hiilineutraaleiksi polttoaineiksi, odotamme käynnissä olevan neuvoston lopullisen päätöksen osalta uutta, tuloksekasta käsittelyä ja pidättäydymme äänestämästä.

Puolan lausuma

Puola vastustaa voimakkaasti tämän säädöksen hyväksymistä.

Puola ei hyväksy sitä, että kansalaisille säilytetään uusia maksuja ja rasitusta esimerkiksi nostamalla polttoaineiden saatavuuteen liittyviä kustannuksia. Valmistajien olisi vastattava uuden rasituksen mahdollisista lisäkustannuksista sen sijaan, että ne siirretään kansalaisille. EU:n lainsäädännön olisi kannustettava autonvalmistajia tarjoamaan kansalaisille päästöttömiä ajoneuvoja mahdollisimman alhaisin kustannuksin. Siinä olisi myös otettava huomioon yksittäisten jäsenvaltioiden erilaiset olosuhteet, jotta ei entisestään pahennettaisi sosiaalista kerrostumista, köyhyyttä tai syrjäytymistä.

Ajoneuvojen päästöjen vähentämiseen tähtäävissä suuntauksissa olisi kartoitettava markkinapotentiaalia sekä ajoneuvo- tai ajoneuvolaitevalmistajan teknologisten erityispiirteiden että taloudellisten näkökohtien kannalta ja otettava asianmukaisesti huomioon maan kansalaisten taloudelliset valmiudet.

Puola ei myöskään voi hyväksyä poikkeusten myöntämistä tiettyjen luksusautomerkkien valmistajille – tämä ei ole sopusoinnussa sen yleisen periaatteen kanssa, jonka mukaan päästöjä olisi vähennettävä kaikilla aloilla sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla. Kriisiaikoina poikkeukset olisi suunnattava köyhimmille kansalaisille eikä luksusautomerkkien valmistajille. Puola ilmoittaa näin ollen vastustavansa tätä säädöstä.

Viron ja Suomen yhteinen lausuma

Annamme täyden tukemme kunnianhimoiselle 55-valmiuspaketille ja suhtaudumme myönteisesti toimielinten kolmikantaneuvotteluissa aikaansaaman kompromissiratkaisun mukaisesta komission ehdotuksesta Euroopan parlamentissa järjestetyn äänestyksen tulokseen.

Olemme samaa mieltä asetuksen tavoitteista vähentää tieliikenteen päästöjä unionin ilmastotavoitteiden mukaisesti, mutta pidämme valitettavana sitä, että kaasukäyttöisiä ajoneuvoja ei oteta asetuksessa huomioon. Meille on tärkeää edistää biometaanin käyttöä liikenteessä.

Neuvottelujen aikana ehdotimme kaasukäyttöisiä ajoneuvoja koskevaa kannustinta. Haluaisimme myös painottaa komissiolle johdanto-osan kappaletta, joka koskee hiilineutraaleilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen rekisteröintiä vuoden 2035 jälkeen.

Pidämme lisäksi erittäin tärkeänä, että raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja tarkistettaessa noudatetaan teknologianeutraaliuden periaatetta.

Komission lausuma

Euroopan komissio on sitoutunut teknologianeutraaliin ilmastosääntelyyn. Tämä koskee erityisesti henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien sääntelyä. Komissio myöntää ja vahvistaa Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen sisällyttää johdanto-osan 11 kappale kompromissitekstiin, joka koskee hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilö- ja pakettiautoille annetun asetuksen tarkistamista. Komissio ottaa kyseisen johdanto-osan kappaleen lähtökohdaksi asiaa koskeville lainsäädäntöaloitteille.

Heti sen jälkeen, kun Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hyväksyneet asetuksen, komissio esittää näiden ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevan täytäntöönpanoasetuksen ja ottaa siten käyttöön vankan ja sääntöjen kiertämisen estävän tyyppihyväksyntämenettelyn ajoneuvoille, joissa käytetään yksinomaan ja pysyvästi muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita. Komissio pyrkii nopeaan käsittelyyn moottoriajoneuvoja käsittelevässä teknisessä komiteassa ja keskittyy lainsäädäntökehyksen puitteissa siihen, että päätöksentekoprosessi saatetaan päätökseen onnistuneesti.

Lisäksi komissio aikoo jatkaa viipymättä johdanto-osan 11 kappaleen täytäntöönpanoa. Sidosryhmien kuulemisen jälkeen komissio aikoo myös ehdottaa syksyllä 2023 lakisääteisen toimeksiantonsa mukaisesti delegoitua säädöstä, jossa täsmennetään, miten pelkillä sähköstä tuotetuilla polttoaineilla toimivat ajoneuvot edistäisivät hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista suhteessa henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien sääntelyyn. Jos lainsäätäjät hylkäävät ehdotuksen, komissio käyttää toista lainsäädäntömenettelyä, kuten hiilidioksidipäästöasetuksen tarkistamista, jotta ainakin delegoidun säädöksen oikeudellinen sisältö voidaan panna täytäntöön.