



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 18. toukokuuta 2018
(OR. en)

8922/18
ADD 4

Toimielinten välinen asia:
2018/0143 (COD)

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	17. toukokuuta 2018
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	SWD(2018) 186 final
Asia:	KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA Oheisasiakirja ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2018) 186 final.

Liite: SWD(2018) 186 final

Bryssel 17.5.2018
SWD(2018) 186 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

**ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi
hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille**

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Vaikutustenarvioinnin tiivistelmä	
Vaikutustenarviointi: ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille raskaille hyötyajoneuvoille	
A. Toimenpiteen tarve	
Miksi? Mihin ongelmaan puututaan?	
Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt kasvoivat vuodesta 1990 vuoteen 2015 noin 19 prosenttia. Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ei tällä hetkellä säännellä EU:ssa, toisin kuin henkilö- ja pakettiautojen päästöjä. Polttoainetehokkuuden parantamiseksi on saatavilla paljon erilaista kustannustehokasta teknologiaa, jota ei markkinoilla kuitenkaan käytetä laajasti, vaikka kustannukset ovat pieniä ja mahdolliset nettosäästöt suuria. Tämä johtuu pääasiassa puutteellisesta ja epäsymmetrisestä tiedonkulusta uusien ajoneuvojen markkinoilla, joilla liikenteenharjoittajien (jotka ovat pääasiassa pk-yrityksiä) on hankala saada käyttöönsä ja täysimääräisesti hyödyntää tällaiseen teknologiaan liittyvää teknistä tietoa. Tämän perusteella ongelmat ovat seuraavat: 1) Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen odotetaan kasvavan ilman lisätoimia jopa 6 prosenttia vuosien 2015 ja 2030 välillä. 2) Liikenteenharjoittajat ja heidän asiakkaansa jäävät vaille polttoainesäästöjä. 3) Eurooppalaiset raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajat ja komponenttien toimittajat ovat vaarassa menettää teknologisen ja innovatiivisen johtoasemansa, kun merkittävillä markkinoilla, kuten Yhdysvalloissa, Kanadassa, Japanissa ja Kiinassa, on viime vuosina otettu käyttöön päästönormit, joilla pyritään edistämään innovointia ja parantamaan ajoneuvojen tehokkuutta nopeasti. Vaikutukset kohdistuvat väestöön yleensä, tavaraliikenteen harjoittajiin ja raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajiin.	
Mitä toimenpiteellä on tarkoitus saada aikaan?	
Aloitteella on tarkoitus 1) edistää Pariisin ilmastositoumuksen perustuvien EU:n sitoumusten saavuttamista vähentämällä raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä, 2) vähentää liikenteenharjoittajien toimintakustannuksia ja kuluttajien kuljetuskustannuksia ja 3) säilyttää EU:n raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien ja komponenttien toimittajien teknologinen ja innovatiivinen johtoasema.	
Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla?	
EU:n toimet ovat kustannustehokkaita, ja niillä varmistetaan, että jäsenvaltioissa toteutetaan koordinoituja toimia ilmastomuutoksen torjumiseksi. Yksittäisten jäsenvaltioiden toimet eivät tähän todennäköisesti riittäisi.	

B. Ratkaisut	
Mitä lainsäädännöllisiä ja muita toimenpidevaihtoehtoja on harkittu? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Miksi?	
Liikenteeseen liittyvistä EU:n toimenpiteistä tehdyn analyysin perusteella kävi ilmi, että on tarpeen ottaa käyttöön hiilidioksidipäästönormeja. Ne muodostaisivat täydentävän EU:n tason kysyntäpuolen toimenpiteen, joka auttaisi raskaan ajoneuvoliikenteen irtautumisessa hiilestä. Hiilidioksidipäästönormien laatimista varten tarkasteltiin erilaisia toimintavaihtoehtoja, jotka liittyvät seuraaviin: 1) hiilidioksidipäästötavoitteet 2) EU:n koko ajoneuvokannan hiilidioksidipäästötavoitteiden jakautuminen ajoneuvoryhmien ja valmistajien kesken 3) vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja koskevat kannustimet 4) kustannustehokkaan täytäntöönpanon mahdollistavat tekijät 5) hallintomallin vahvistaminen.	
Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?	
Suurin osa sidosryhmistä tukee raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästötavoitteiden ottamista käyttöön	

EU:n tasolla. Raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajat kannattavat vähemmän kunnianhimoisia tavoitteita kuin valtioista riippumattomat järjestöt ja tukevat yhtä tavoitetta valmistajaa kohti. Vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen tapauksessa valmistajat kannattavat superbonuksia, kansalaisjärjestöt taas tällaisten ajoneuvojen osuutta koskevaa vaatimusta. Kaikki sidosryhmät haluavat täytäntöönpanosta kustannustehokkaan. Valmistajat kannattavat talletus-lainausjärjestelmää ja kansalaisyhteiskunnan järjestöt päästökauppaa. Useimmat sidosryhmät tukevat menettelyä, jossa seurataan sertifioituja hiilidioksidipäästöarvoja verrattuna todellisissa ajolosuhteissa syntyviin päästöihin.

C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset

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

Vaihtoehdoissa tarkasteltiin erilaisia vuoteen 2030 ulottuvia CO₂-päästövähennyspolkuja.

Raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-päästövähennykset vaihtelevat eri vaihtoehtojen tavoitetasojen mukaan niin, että vähennys olisi vuonna 2030 suhteessa lähtötasoon 3–8 prosenttia. Vuoteen 2030 mennessä NO_x-päästöt vähenisivät 1,3–4,7 prosenttia ja hiukkaspäästöt (PM_{2,5}) enimmillään 0,6 prosenttia.

Nettohyöty koko yhteiskunnalle sekä liikenteenharjoittajille ja kuluttajille olisi näin merkittävän suuruinen. Nettohyöty kasvaa sitä myötä, kun CO₂-tavoitetasot tiukentuvat. Yhteiskunnan näkökulmasta taloudellinen nettohyöty (myös vältetty CO₂-kustannukset) olisi 9 377–52 369 euroa vuonna 2025 ja 41 567–87 278 euroa vuonna 2030 rekisteröityä kuorma-autoa kohti.

Kun tarkastellaan uusina ja käytettyinä käyttöön otettuja ajoneuvoja, kokonaisnettosäästö eli polttoainesäästöjen ja valmistuskustannusten välinen ero, olisi kuorma-autoa kohti laskettuna 5 413–37 589 euroa vuonna 2025 ja 22 032–82 429 euroa vuonna 2030. Käyttökustannuksina laskettuna säästö olisi 1–4 prosenttia vuonna 2025 ja 3–12 prosenttia vuonna 2030.

Jo saatavilla olevan ja lyhyellä aikavälillä yleisesti saataville tulevan teknologian analyysi osoitti, että teknologian täysimittaisella käyttöönotolla voitaisiin vuonna 2025 päästä 15–20 prosenttia lähtötasoa pienempiin päästöihin.

Mahdollisuuksia saavuttaa korkeammalle asetetut tavoitevaihtoehdot vuoteen 2030 mennessä saattavat rajoittaa suuremmat epävarmuustekijät, jotka liittyvät edistyneemmän teknologian suorituskykyyn ja kustannuksiin ja erityisesti vaihtoehtoihin voimalaitteisiin, jotka edellyttävät vaihtoehtojen polttoaineiden infrastruktuuria.

Raskaiden tavarakuljetusten kokonaiskustannukset pienenevät jonkin verran: vähennystä olisi alle 1 prosentti vuonna 2025 ja 1–3 prosenttia vuonna 2030.

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

Valmistuskustannukset kasvavat, joten uuden kuorma-auton ostavien liikenteenharjoittajien alkuvaiheen kustannukset ovat suuremmat. Kustannukset kasvavat vuonna 2025 rekisteröidyn keskimääräisen uuden kuorma-auton tapauksessa 858–27 797 euroa, ja vuonna 2030 kasvu on eri vaihtoehdoissa 4 657–58 760 euroa. Suhteellisesti vaikutus on 0,8–25,3 prosenttia ajoneuvon hankintahinnasta.

Mitkä ovat vaikutukset yrityksiin, mukaan lukien pk- ja mikroyritykset?

Liikenteenharjoittajille – jotka ovat etupäässä pk-yrityksiä – on luvassa hyötyä pienemmästä polttoaineenkulutuksesta. Säästöjen arvioidaan olevan selvästi suuremmat kuin lisäkustannukset, jotka syntyvät uuden kuorma-auton varustamisesta hiilidioksidipäästöjä vähentävällä teknologialla. Tällaisen teknologian kysyntä kasvaa, mikä hyödyttää pk-yrityksiä, jotka toimittavat teknologiaa raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajille.

Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia?

EU28-maiden verotulojen odotetaan laskevan hieman, kun dieselin myynti vähenee.

Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?

Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskeva sääntelykehys auttaa EU:n autoteollisuutta säilyttämään maailmanlaajuisen teknologisen ja innovatiivisen johtoasemansa ja pääsyn markkinoille. Kun fossiilisten polttoaineiden tarve pienenee, EU:n energiavarmuus paranee.

D. Seuranta
Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen? <u>Enintään 4 riviä</u>
Lainsäädännön vaikuttavuutta on määrä tarkastella uudelleen jo varhaisessa vaiheessa eli vuonna 2022. Uudelleentarkastelussa 1) asetettaisiin tai vahvistettaisiin vuotta 2030 koskeva tavoite, 2) laajennettaisiin säädöksen soveltamisalaa muihinkin raskaiden hyötyajoneuvojen ryhmiin (linja-autot ja pienet kuorma-autot) ja 3) arvioitaisiin täytäntöönpanojärjestelmien, kuten vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen kannustinjärjestelmän toimivuutta.