



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 7. kesäkuuta 2018
(OR. en)

9728/18

Toimielinten välinen asia:
2017/0293 (COD)

CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961

ILMOITUS

Lähetäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Kom:n asiak. nro:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Asia:	Ehdotus 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 teksti) – Periaatekeskustelu

Pitäen silmällä ympäristöneuvoston 25. kesäkuuta 2018 pidettävää istuntoa liitteessä esitetään ehdotusta koskeva tausta-asiakirja ja kysymyksiä puheenjohtajavaltiolta.

Pysyvien edustajien komiteaa pyydetään panemaan merkille tausta-asiakirja ja kysymykset ja toimittamaan ne neuvostolle.

Tausta-asiakirja ja kysymyksiä periaatekeskustelua varten**I Johdanto**

1. Komissio esitti 8. marraskuuta 2017 ehdotuksensa asetukseksi uusien hiilidioksidipäästönormien asettamisesta henkilöautoille ja pakettiautoille. Ehdotuksen tarkoituksena on muun muassa auttaa saavuttamaan sekä Eurooppa-neuvoston määrittämä 30 prosentin vähennystavoite vuoteen 2030 mennessä päästökauppajärjestelmän ulkopuolisilla aloilla että Pariisin sopimuksen tavoitteet.
2. Tätä varten komissio ehdottaa uusille henkilöautoille ja pakettiautoille seuraavia EU:n laajuisia hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita kaudelle 2025–2029 ja vuodesta 2030 alkavalle kaudelle verrattuna aiemmassa lainsäädännössä vuodelle 2021 asetettuihin tavoitteisiin:
 - 15 prosenttia kaudelle 2025–2029 sekä henkilöautoille että pakettiautoille;
 - 30 prosenttia vuodesta 2030 alkavalle kaudelle sekä henkilöautoille että pakettiautoille.Ehdotuksessa säilytetään ajoneuvokannan ajoneuvojen massa parametrinä kunkin valmistajan tavoitteiden laskemisessa.
3. Jotta edistettäisiin vähitellen päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen (esimerkiksi sähköajoneuvojen ja ladattavien hybridautojen) käyttöönottoa, komission ehdotukseen sisältyy vuodesta 2025 alkaen mekanismi, jolla valmistajia kannustetaan saattamaan markkinoille enemmän tällaisia ajoneuvoja. Jos valmistajan päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuus ylittää tietyt tavoitearvot, valmistajalle myönnetään löyhemmät hiilidioksidipäästötavoitteet. Kauden 2025–2029 tavoitearvoksi ehdotetaan 15 prosenttia ja vuodesta 2030 alkaen 30 prosenttia.

Komissio ehdottaa, että kun lasketaan valmistajan päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta, tavoitearvo on sitä helpompi saavuttaa, mitä alhaisemmat ajoneuvon hiilidioksidipäästöt ovat. Näin ollen päästöttömällä ajoneuvolla on suurin merkitys tavoitearvon saavuttamisessa.

II Asian käsittely neuvostossa

4. Ehdotusta on tarkasteltu useissa ympäristötyöryhmän kokouksissa keskittyen käsittelyssä erityisesti ehdotuksen muihin keskeisiin kysymyksiin, joita ovat muun muassa:
- toimenpiteet, joilla tuetaan valmistajia tavoitteiden saavuttamisessa (valmistajien yhteenliittymät, poikkeukset ja ekoinnovaatiot), mukaan lukien lisätoimenpiteiden käyttöönotto tätä varten;
 - säännökset todellisista ajonaikaisista hiilidioksidipäästöistä ja energiankulutuksesta sekä hiilidioksidipäästöjen käytönaikaisesta vaatimustenmukaisuudesta, mukaan lukien yhdenmukaistetun kevyiden ajoneuvojen kansainvälisen testimenetelmän (WLTP) muutoksen vaikutukset. Tässä yhteydessä keskusteluissa on otettu esiin erityisesti testin kehittäminen todellisten ajonaikaisten päästöjen mittaamiseksi.
5. Keskusteluissa on käynyt ilmi, että joillain valtuuskunnilla ei ole vielä konkreettista kantaa ehdotettuihin tavoitteisiin ja päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeviin kannustimiin. Kantansa esittäneiden valtuuskuntien näkemykset ehdotetuista tavoitteista vaihtelevat: osa tukee niitä, osa pitää niitä ja erityisesti vuoden 2025 tavoitetta liian kunnianhimoisina ja osa vaatii tiukempia tavoitteita.
- Jotkin valtuuskunnat ehdottavat massan poistamista valmistajien tavoitteiden laskemisen parametreista, kun taas toiset kannattavat sen säilyttämistä. Esiin on otettu myös riski EU:n sisäisestä liikenteen hiilivuodosta, joka on seurausta ehdotuksesta, sillä se lisää käytettyjen ajoneuvojen tuontia korkean tulotason jäsenvaltioista alhaisen tulotason jäsenvaltioihin.

- Yleisesti ottaen kannatetaan säännöksiä päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevasta kannustimista, mutta jotkin valtuuskunnat ovat sitä mieltä, että kannustimet eivät ole teknologianeutraaleja siksi, että ne suosivat päästöttömiä ajoneuvoja liikaa suhteessa vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, kuten ladattaviin hybridiautoihin. Jotkin muut valtuuskunnat pitäisivät parempana kannustinten kohdistamista päästöttömiin ajoneuvoihin. Tietyt valtuuskunnat kannattavat ajatusta, että otettaisiin käyttöön mekanismi, jossa valmistajille, jotka eivät saavuta tavoitearvoja, määrätään seuraamuksena tiukemmat tavoitteet (bonus-malus-järjestelmä). Jotkin valtuuskunnat voisivat tukea sitovia kiintiöitä päästöttömille ja vähäpäästöisille ajoneuvoille.
6. Lopuksi on selvennetty joitain teknisempiä kysymyksiä, kuten on esitetty asiakirjassa 8949/18 olevassa puheenjohtajavaltion tekstissä.

III Kysymykset

7. Edellä esitetty huomioon ottaen puheenjohtajavaltio pyytää ministereitä antamaan ohjausta tulevaa työtä varten seuraavien kahden kysymyksen osalta:
- a) *Saadaanko henkilöautoja ja pakettiautoja koskevien, vuosien 2025 ja 2030 tavoitteiden ehdotetulla tasolla aikaan oikea tasapaino hiilidioksidipäästöjen riittävän vähentämisen ja Euroopan työpaikkojen ja kasvun sekä Euroopan autoteollisuuden kilpailukyvyn varmistamisen välillä?*
 - b) *Onko komission ehdottama päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskeva kannustinjärjestelmä paras ja tehokkain tapa edistää näiden ajoneuvojen käyttöönottoa?*