



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 2. kesäkuuta 2023
(OR. en)

9925/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0042(COD)

CLIMA 256
ENV 583
TRANS 210
MI 461
CODEC 975

ILMOITUS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Kom:n asiak. nro:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta – Periaatekeskustelu

Liitteenä esitetään neuvoston (ympäristö) 20. kesäkuuta 2023 pidettävää istuntoa varten
puheenjohtajavaltion tausta-asiakirja, jossa on ministereille osoitettuja, ehdotusta koskevia
kysymyksiä.

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

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta

Periaatekeskustelu

– Puheenjohtajavaltion tausta-asiakirja, joka sisältää ministereille osoitetut kysymykset –

Eurooppalainen ilmastolaki velvoittaa EU:n saavuttamaan ilmastoneutraaliuden viimeistään vuoteen 2050 mennessä. Välitavoitteena on vähentää nettopäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Komissio toimitti 14. helmikuuta 2023 ehdotuksen raskaiden hyötyajoneuvojen tiukennettuja hiilidioksidipäästönormeja koskevaksi asetukseksi. Sen tarkoituksena on edistää unionin ilmastotavoitteita ja sitoumusta saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä.

Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevan asetuksen tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä ja nopeuttaa päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa ja niiden osuuden lisäämistä EU:n raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannassa varmistuen, että alan innovointi ja kilpailukyky turvataan ja niitä vahvistetaan. Energiatehokkaampien ajoneuvojen pitäisi hyödyttää liikenteenharjoittajia vähentämällä tällaisten ajoneuvojen omistamisen kokonaiskustannuksia, mistä koituu viime kädessä hyötyä kuluttajille. Tämä auttaisi myös vähentämään EU:n energiariippuvuutta.

Raskaat hyötyajoneuvot aiheuttavat yli neljänneksen tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä EU:ssa, ja niiden osuus on yli 6 prosenttia EU:n kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Tiukennetut hiilidioksidipäästönormit tukevat jäsenvaltioiden panosta taakanjakoasetuksen äskettäin hyväksytyn tarkistuksen mukaisiin sitoviin päästövähennystavoitteisiin.

Lisäksi liikenne aiheuttaa yli kaksi kolmasosaa kaikista typen oksidien päästöistä ja merkittävän osan muiden epäpuhtauksien kokonaispäästöistä. Tiukemmat hiilidioksidipäästönormit ja päästöttömien ajoneuvojen suuremmat osuudet EU:n raskaiden hyötyajoneuvojen ajoneuvokannassa ovat tärkeitä puhtaamman ilman kannalta, ja ne edistävät ilmanlaatudirektiivissä ehdotettujen tiukennettujen ilmanlaatonormien noudattamista. Ehdotuksella on merkitystä myös parhaillaan neuvoteltavana olevan Euro 7 -asetuksen kannalta.

Asian käsittely neuvostossa

Raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeja koskevan asetuksen muutosehdotuksesta on Ruotsin puheenjohtajakaudella keskusteltu viidessä ympäristötyöryhmän kokouksessa, joissa ehdotus saatiin käytyä kokonaisuudessaan läpi ensimmäisen kerran. Ehdotuksen käsittely on näin ollen kesken, ja useat jäsenvaltiot jatkavat sen tarkastelemista. Ensimmäisten kommenttien perusteella jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet tukevansa alustavasti ehdotuksen yleistä tavoitetta, mutta näkemykset eroavat toisistaan erityisesti tavoitetason suhteen.

Käsiteltävät aiheet

Ohjeiden antamiseksi ehdotuksen jatkokäsittelyä varten puheenjohtajavaltio ehdottaa, että ministerit käsittelevät seuraavia kysymyksiä.

Päästötavoitteiden soveltamisala

Komissio ehdottaa nykyisen asetuksen mukaisen päästötavoitteiden soveltamisalan laajentamista siten, että se kattaa perävaunut, kaupunkiliikenteen bussit, linja-autot ja muut kuorma-autot. Hiilidioksidipäästötavoitteita ei sovelleta ajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu tai muunnettu väestönsuojelun, palolaitosten ja yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien käyttöön. Niitä ei sovelleta myöskään pieniin kuorma-autoihin (3,5–5 tonnia), erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin, erikoiskäyttöön tarkoitettuihin maastoajoneuvoihin eikä työajoneuvoihin. Jäsenvaltiot voivat myös päättää jättää tämän velvoitteen ulkopuolelle rajallisen osuuden kaupunkiliikenteen busseista tiettyjen alueellisten maantieteellisten erityispiirteiden tai sääolosuhteiden vuoksi. Velvoitteesta mahdollisesti vapautettujen ajoneuvojen osuus raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaiskannasta on arviolta 14,9 prosenttia, mutta niiden osuus on vain 4,2 prosenttia alan kaikista hiilidioksidipäästöistä. Vähemmän kuin 100 ajoneuvoa tuottaneet valmistajat vapautetaan niin ikään tästä velvoitteesta.

Päästövähennystavoitteet

Tavoitetasot edistävät EU:n ilmastolaissa asetettujen tavoitteiden saavuttamista ja tavoitetta vähentää liikenteen päästöjä yhteensä 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna. Ehdotetaan, että asetuksen nykyiseen soveltamisalaan kuuluvia ajoneuvoja koskevat vuoden 2025 tavoitetasot (15 %) pidetään ennallaan. Komissio ehdottaa, että uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteita tiukennetaan vuodesta 2030 alkaen kolmessa vaiheessa vuoteen 2040 mennessä.

- vuoden 2030 kokonaistavoite nostetaan 45 prosenttiin, ja se laajennetaan koskemaan niitä ajoneuvoja, joita ehdotetaan lisättäviksi asetuksen soveltamisalaan,
- vuodesta 2035 alkaen ehdotettu tavoite on 65 prosenttia ja
- vuodesta 2040 alkaen 90 prosenttia.

Päästöttömien uusien kaupunkiliikenteen bussien osuuden on oltava 100 prosenttia vuoteen 2030 mennessä.

Kysymykset ministereille

Puheenjohtajavaltio pyytää ministereitä pohtimaan seuraavia kahta kysymystä:

Katsotteko, että ehdotetut tavoitetasot ovat asianmukaisia ottaen huomioon unionin ilmastotavoitteet ja tavoite saavuttaa ilmastoneutraalius viimeistään vuonna 2050, samalla kun säilytetään EU:n kilpailukyky ja parannetaan sitä?

Ovatko ehdotettu soveltamisala ja joustomahdollisuudet mielestänne asianmukaisia?
