

LMA Saari Kari

08.04.2014
JULKINEN

VASTAANOTTAJA:

Suuri valiokunta / Ulkoasiainvaliokunta

Asia

Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten 715/2007/EU ja 595/2009/EU muuttamiseksi autojen päästörajoituksia koskevien täsmennystarpeiden toteuttamiseksi

U/E/UTP-tunnus

EUTORI-tunnus

EU/2014/0635

Ohessa lähetetään perustuslain 97§:n mukaisesti selvitys komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten 715/2007/EU ja 595/2009/EU muuttamiseksi autojen päästörajoituksia koskevien täsmennystarpeiden toteuttamiseksi.

Osastopäällikkö, ylijohtaja Minna Kivimäki

LIITTEET

Viite

Asiasanat	liikenne, tieliikenne, päästöt
Hoitaa	LVM, YM
Tiedoksi	ALR, EUE, MMM, SM, STM, TEM, TRAFI, UM, VM, VNK

LMA

Saari Kari, Kuikka Keijo(TRAFI),
Eiro Laura(LVM)

20.03.2014

Asia

Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten 715/2007/EU ja 595/2009/EU muuttamiseksi autojen päästörajoituksia koskevien täsmennystarpeiden toteuttamiseksi

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komission ehdotus COM(2014) 28 final, 31.1.2014

Käsittely neuvoston ympäristöryhmässä on alkanut 13.2.2014

Suomen kanta

Ehdotus on Suomelle hyväksyttävissä.

Ehdotukseen sisältyvät muutokset teknisiin vaatimuksiin on tehty pääosin siinä tarkoituksessa, että komission valtuutta antaa delegoituja säännöksiä tarkistettaisiin uuden moottoriteknologian myötä esiin nousseiden teknisten haasteiden ratkaisemiseksi. Suomi tukee tavoitetta komission delegoitujen asetusten valtuuksien päivittämiseksi Lissabonin sopimuksen mukaiseksi. Kyseisten asetusten muita kuin keskeisiä teknisiä vaatimuksia on tarpeen muuttaa joustavasti niin, että asetusten alkuperäistä pyrkimystä vähentää tieliikenteen ajoneuvoista syntyviä haitallisia päästöjä ei kuitenkaan muuteta.

Asetusehdotuksen valtuus koskien hybridiajoneuvoja ja vaihtoehtoista polttoainetta käyttäviä ajoneuvoja on suhteellisen väljästi muotoiltu komission delegoituja säännöksiä ajatellen. Suomi katsoo, että tietyiltä osin valtuuksia komission delegoitujen säännösten antamiseksi tulisi pyrkiä määrittämään nykyistä tarkkarajaisemmin.

Uuden tyyppisten raja-arvojen voimaantulosta päätettäessä ehdotuksessa on tarpeen ottaa huomioon riittävät siirtymäkaudet hallinnollisten muutosten toteuttamiseksi ja ongelmien välttämiseksi pieniä tuotantomääriä valmistaville ajoneuvovalmistajille. Lisäksi säännösten valmistelussa tulee huolehtia mahdollisuuksien mukaan CO₂-päästötietojen vertailukelpoisuudesta uusien vaatimusten voimaantulon ylimenokauden aikana.

Erityistä huomiota on syytä käsitellyssä kohdistaa suunnitelmiin jatkossa muuttaa delegoiduilla asetuksilla vaatimuksia mitattavista päästöistä siten, että moottoreiden tuottaman hiilidioksidin ominaisarvo korvattaisiin metaanipäästöt sisältävällä hiilidioksidiekvivalenttiarvolla. Suomessa autovero ja ajoneuvovero määräytyvät ajoneuvon yhdistettyä kulutusta vastaavan hiilidioksidipäästön perusteella. Molempia veroja koskevat verolait sisältävät verotaulukon, joka määrittää hiilidioksidimäärän vaikutuksen veroon. Asetusmuutoksen myötä seuraa tarve delegoiduista asetuksista

riippuen myöhemmin päivittää autoverolaissa ja ajoneuvoverolaissa olevia mainintoja hiilidioksidipäästöistä. Motivan tilaston mukaan liikenteen metaanipäästöt vuonna 2011 olivat n. 1100 tonnia ja hiilidioksidipäästöt n. 11 400 000 tonnia. Näin ollen metaanipäästöjen huomioon ottaminen vaikuttaisi autoveron ja ajoneuvoveron tuottoon erittäin vähän. Asian jatkoseurannassa on kuitenkin tarpeen kiinnittää huomioita myös mahdollisiin vaikutuksiin verolainsäädännön kannalta.

Suomi voi hyväksyä ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta sekä ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta muuttamiseksi niin, että asetuksen soveltamisalaa koskevia määräyksiä voidaan soveltaa nykyistä joustavammin 5000 kg:n enimmäismassaan asti.

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) sekä ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta muuttamiseksi on Suomen hyväksyttävissä. Luopumalla ottomoottorilla varustettujen hyötyajoneuvojen pakokaasujen ammoniakkipäästöjä koskevasta raja-arvosta, säännösmuutoksella tuetaan muita päästökomponeutteja vähän tuottavien kaasukäyttöisten ajoneuvojen yleistymistä liikenteeseen.

Pääasiallinen sisältö

Asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muutoksilla pyritään ensisijaisesti ratkaisemaan päästösäännöksissä ilmenneitä ongelmia, jotka hidastavat komission mahdollisuuksia säännösmuutoksin vastata liikenteen aiheuttaman ilmaston lämpenemisen ja sääntelyn yksinkertaistamistavoitteen haasteisiin. Samalla komissio ehdottaa päivitettäväksi delegoituja säädöksiä koskevia valtuussäännöksiä Lissabonin sopimus huomioon ottaen.

Aiemmin komiteamenettelyllä asetuksessa (EY) N:o 715/2007 säädettäväksi edellytetyt vaatimukset (artiklat 4, 5 ja 8) sekä erityistä komission seuranta- ja uudelleentarkastustehtäviä koskeneet vaatimukset (artikla 14) on ehdotuksessa esitetty muutettavaksi niin, että niiden täytäntöönpano pääosin toteutettaisiin komission delegoiduilla asetuksilla.

Asetusmuutoksessa komissiolle annettavilla valtuuksilla delegoituihin asetuksiin komission on tarkoitus säätää jatkossa polttoaineen kulutusmittarit pakollisiksi henkilö- ja pakettiautoille sekä samalla edellyttää pakettiautoihin vaihtenvaihdon ilmaisimet. Lisäksi komission on tarkoitus delegoiduilla asetuksilla jatkossa muuttaa vaatimuksia mitattavista päästöistä siten, että moottoreiden tuottaman hiilidioksidin ominaisarvo korvattaisiin metaanipäästöt sisältävällä hiilidioksidiekvivalenttiarvolla ja nostettaisiin kokonaishiilivetyypäästöjen raja-arvoa tai poistettaisiin se kevyiltä ajoneuvoilta. Delegoiduilla asetuksilla komission on tarkoitus myös kehittää Euro 6-moottoreiden päästövaatimuksia siten, että olemassa olevan typen oksidien kokonaispäästöjen rajoitusten rinnalle otettaisiin rajoitus typpidioksidille NO₂ ja päivitettäisiin kylmäkäynnistyksen jälkeisten päästöjen raja-arvot.

Komission ehdotuksen mukaan komiteamenettelyllä hyväksyttäväksi jäisivät 4 artiklan säännösten täytäntöönpanoa koskevat säännökset siltä osin, kun niissä täsmennettäisiin vaatimuksia, jotka koskevat valmistajan velvollisuuksia toteuttaa tuotannon

vaatimuksenmukaisuutta, ilman pilaantumista rajoittavien laitteiden kestävyyttä ja käytössä olevien ajoneuvojen vaatimuksenmukaisuuden tarkastamista.

Asetuksessa (EY) N:o 595/2009 keskeisin muutosehdotus on ammoniakkipäästöjä koskevan (NH₃) -rajan poistaminen raskailta ottomoottoreilta. Euro VI – päästösäännöksissä on ammoniakkin (NH₃) raja-arvo kaikille raskaille hyötyajoneuvoille moottorityypistä riippumatta. Raja-arvo oli alun perin tarkoitettu pienentämään ammoniakkipäästöjen riskiä (ammoniakin liiallinen käyttö päästöjenrajoitusjärjestelmissä) raskaissa hyötyajoneuvoissa, joissa on dieselmoottori. Sellaisten bensiini- ja maakaasumoottoreiden polttoprosessissa, jotka eivät edellytä ammoniakkiin perustuvia jälkikäsitteilyjärjestelmiä, muodostuu hyvin pieniä määriä NH₃-päästöjä. Nykyisellä päästörajalla ei ole suurta ympäristönsuojelumerkitystä bensiini- ja maakaasumoottoreilla varustettujen ajoneuvojen käytössä, mutta päästöraja aiheuttaa kyseiselle hyvin pienelle hyötyajoneuvojen markkinasegmentille tarpeetonta lisäkustannusta ja heikentää paineistetulla maakaasulla kulkevien ympäristön kannalta edullisempien linja-autojen markkina-asemaa dieselkäyttöisiin linja-autoihin nähden.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotuksen oikeusperusta on SEUT 114 artikla, joka koskee sisämarkkinatavoitteiden toteuttamiseksi tehtävää lainsäädännön lähentämistä ja tässä noudatettavia menettelyjä.

Tavanomainen lainsäädäntömenettely, määräenemmistö.

Asetusehdotus sisältää delegoitujen säännösten antovaltuuksia komissiolle.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Euroopan parlamentissa vastuuvaliokunta on ympäristövaliokunta. Käsittelyaika ympäristövaliokunnassa ei ole tiedossa.

Kansallinen valmistelu

Asetusehdotuksesta on pyydetty lausunnot ympäristöministeriöltä, VTT:ltä, Oy Sisu Auto Ab:ltä, Autotuojat ry:ltä ja Valmet Automotive Oy:ltä.

EU- asioiden komitean alainen ympäristöjaosto, kirjallinen menettely
EU- asioiden komitean alainen liikennejaosto, kirjallinen menettely

Eduskuntakäsittely

-

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Asia kuuluu Ahvenanmaan hallintovaltaan. Asetusmuutos Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten muuttamiseksi on sellaisenaan jäsenmaissa sovellettavaa lainsäädäntöä.

Taloudelliset vaikutukset

Ei välittömiä valtiontaloudellisia vaikutuksia eikä mainittavia muita taloudellisia vaikutuksia. Pääosa kustannusvaikutuksista kohdistuu moottori- ja autoteollisuudelle

sekä autojen ja moottoreiden tyyppihyväksyntätestejä tarjoaville tahoille.
Kustannuslisällä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta ajoneuvojen hintoihin.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) 595/2009 muuttamisesta maantieajoneuvojen epäpuhtauspäästöjen vähentämisen osalta KOM (2014) 28 final ja siihen liittyvä vaikutusarvioinnin asiakirja SWD(2014) 32 final

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Liikenne- ja viestintäministeriö, liikenneneuvos, johtava asiantuntija Kari Saari p. 050-5587461 kari.saari@lvm.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö, kansainvälisten asioiden neuvos Laura Eiro p. 040-0969293 laura.eiro@lvm.fi

Liikenteen turvallisuusvirasto, erityisasiantuntija Keijo Kuikka p. 050-5664928 keijo.kuikka@trafi.fi

EUTORI-tunnus

EU/2014/0635

Liitteet

Viite

Asiasanat	liikenne, tieliikenne, päästöt
Hoitaa	LVM, YM
Tiedoksi	ALR, EUE, MMM, SM, STM, TEM, TRAFI, UM, VM, VNK
