EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 7.2.2007
KOM(2007) 19 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset

{SEC(2007) 60}
{SEC(2007) 61}

1. JOHDANTO

Euroopan unioni on kansainvälisesti katsottuna eturivissä taistelemassa ilmastonmuutosta vastaan, ja sen on vähennettävä kasvihuonekaasupäästöjään Kioton pöytäkirjan sitoumusten mukaisesti. Komissio ehdotti tammikuussa 2007[1], että "*kansainvälisissä neuvotteluissa EU pyrkii asettamaan tavoitteeksi teollisuusmaiden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen 30 prosentilla vuoteen 2020 mennessä (verrattuna vuoden 1990 tasoihin)"* ja että "*EU:n olisi jo nyt tehtävä itsenäisesti vakaa sitoumus siitä, että se vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ainakin 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä (verrattuna vuoden 1990 tasoihin)*". Jotta taloudellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus toteutuisi ja vääristymiltä vältyttäisiin, kaikkien sektoreiden on sitouduttava vähennystavoitteeseen.

Autot ovat keskeisessä asemassa monien eurooppalaisten arkipäivässä, ja autoteollisuus on merkittävä työllistäjä ja kasvun lähde monilla EU:n alueilla. Autojen käyttö vaikuttaa kuitenkin merkittävästi ilmastonmuutokseen, sillä noin 12 prosenttia EU:sta peräisin olevista hiilidioksidin, olennaisimman kasvihuonekaasun, päästöistä, on peräisin henkilöautojen käyttämästä polttoaineesta. Vaikka autotekniikkaan on tehty huomattavia parannuksia (erityisesti polttoainetehokkuuteen, joten hiilidioksidipäästöjä on saatu vähennettyä), se ei kuitenkaan ole tasannut lisääntyneen liikenteen ja suurempien autokokojen aiheuttamia vaikutuksia. EU:n kasvihuonekaasupäästöt ovat vähentyneet hieman alle 5 prosenttia vuosien 1990–2004 aikana, mutta tieliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat lisääntyneet 26 prosenttia.

Kesäkuussa 2006 kokoontunut Eurooppa-neuvosto vahvisti tästä syystä yksimielisesti[2], että EU:n kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevan strategian mukaisesti uusien autojen keskimääräisten päästöjen tavoitteen olisi oltava 140 g CO_2/km vuosiin 2008/2009 mennessä ja 120 g CO_2/km vuoteen 2012 mennessä. Euroopan parlamentti vaati tehokkaita toimenpiteitä liikenteen päästöjen vähentämiseksi, mukaan lukien uusien ajoneuvojen pakolliset hiilidioksidipäästörajat, jotta uusien ajoneuvojen päästöraja 80-100 g CO_2/km saavutetaan keskipitkällä aikavälillä autojen valmistajien välisen päästökaupan avulla[3].

Lokakuussa 2006 julkaistussa energiatehokkuuden toimintasuunnitelmassa[4] komissio muistutti, että se on "*päättänyt käsitellä autojen energiatehokkuus- ja CO_2-päästökysymyksiä ja aikoo tarvittaessa ehdottaa vuonna 2007 lainsäädäntöä, jolla varmistetaan, että päästötasotavoite 120 g CO_2/km täytetään vuoteen 2012 mennessä kattavan ja johdonmukaisen lähestymistavan avulla ja sovitun EU:n tavoitteen mukaisesti*". Tammikuussa 2007 julkaistussa energia- ja ilmastopaketissa komissio korosti, että "*tulevassa tiedonannossa esitetään lisätoimenpiteitä autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, jotta kattavan ja johdonmukaisen lähestymistavan avulla voidaan saavuttaa tavoite päästöjen laskemisesta 120 g:aan CO_2/km vuoteen 2012 mennessä. Lisäksi tarkastellaan mahdollisuuksia lisävähennyksiin vuoden 2012 jälkeen.*"

Mikäli ei ryhdytä tehokkaisiin toimenpiteisiin, maanteiden henkilöliikenteen päästöt kasvavat tulevina vuosina, ja tämä vaarantaa EU:n pyrkimykset vähentää kasvihuonekaasupäästöjä

---

1 KOM(2007) 2.

2 Uudistettu EU:n kestävän kehityksen strategia, Euroopan unionin neuvosto, 8.6.2006.

3 Euroopan parlamentin päätöslauselma "*Maailmanlaajuisen ilmastonmuutoksen torjuminen*" (2005/2049(INI)).

4 KOM(2006) 545.

vähintään Kioton pöytäkirjan sitoumusten mukaisesti. Lisäksi tällöin suuri osa ponnisteluista jäisi tietyille aloille, jotka ovat alttiina myös kansainväliselle kilpailulle. Sitä vastoin toimet, joilla hillitään autojen päästöjä, helpottavat ilmastonmuutoksen torjumista ja vähentävat riippuvuuttamme tuontipolttoaineesta sekä parantavat ilmanlaatua ja täten myös eurooppalaisten terveyttä. Ajoneuvojen polttoainetehokkuuden parantuminen yhdistettynä vaihtoehtoisten polttoaineiden (erityisesti biopolttoaineiden) lisääntyneeseen käyttöön on avainasemassa tavoitteen saavuttamisessa.

Polttoaineiden osalta komissio on ehdottanut[5], että otetaan käyttöön pakolliset vaatimukset, joilla tieliikenteessä siirrytään asteittain vähemmän hiilidioksidipäästöjä aiheuttaviin polttoaineisiin. Tähän pyritään muuttamalla polttoaineiden laatua koskevaa direktiiviä[6]. Lisäksi komissio on hiljattain raportoinut[7] biopolttoainedirektiivin täytäntöönpanosta, ja se tekee piakkoin ehdotuksen kyseisen direktiivin tarkistamisesta. Komissio esittää tässä tiedonannossa myös, että biopolttoaineiden käytön lisäämisen olisi oltava yksi osa kattavaa lähestymistapaa, jolla vähennetään autojen CO_2-päästöjä. Ajoneuvojen osalta komissio on määrittänyt joukon toimenpiteitä, joiden avulla EU:n tavoite voitaisiin saavuttaa. Näihin kuuluvat erityisesti henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen tiukemmat polttoainetehokkuusvaatimukset sekä muut tekniset parannukset. Tämä tiedonanto on perustana Euroopan unionin toimielinten ja kaikkien muiden asianosaisten välisissä keskusteluissa, joissa käsitellään seuraavaa vaihetta yhteisön strategiassa hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja kevyiden ajoneuvojen polttoainetehokkuuden parantamiseksi. Tarkoituksena on saavuttaa EU:n asettama päästötavoite, joka on 120 g CO_2/km[8], vuoteen 2012 mennessä. Keskusteluissa tehtyjen päätelmien perusteella komissio tekee neuvostolle ja Euroopan parlamentille mahdollisuuksien mukaan jo vuonna 2007 ja viimeistään vuoden 2008 puolivälissä lainsäädäntöehdotuksen, jolla pyritään saavuttamaan tämä tavoite.

2. POLIITTINEN KONTEKSTI JA TILANNESELVITYS

2.1. Tarvittavat toimenpiteet tieliikenteen alalla

2.1.1. Tieliikenteen on osallistuttava ilmastonmuutoksen torjumiseen

Keväällä 2005 Euroopan parlamentti ja Eurooppa-neuvosto vahvistivat uudelleen EU:n tavoitteen, jonka mukaan maapallon keskimääräisen vuosittaisen pintalämpötilan kokonaiskasvu saa olla enintään 2 °C suhteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon, jotta vaarallinen ja peruuttamaton ihmisen toiminnasta aiheutuva ilmastonmuutos voidaan estää. Eurooppa-neuvosto korosti, että jos halutaan lisätä energian toimitusvarmuutta ja energian kestävää käyttöä, on tehostettava kysynnän hallintaa ja lisättävä energiatehokkuutta, erityisesti liikenteen alalla[9]. Liikennepolitiikan valkoisen kirjan äskeisessä väliarvioinnissa[10] korostetaan tarvetta tukea kestävää liikkuvuutta, joka edistää kilpailua EU:n sisällä ja

---

5 KOM(2007) 18.

6 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 98/70/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 1998, bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta, EYVL L 350, 28.12.1998, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna.

7 KOM(2006) 845.

8 4,5 l / 100 km dieselautoissa ja 5 l / 100 km bensiiniautoissa.

9 Puheenjohtajan päätelmät, Eurooppa-neuvosto 23. ja 24. maaliskuuta 2006.

10 KOM(2006) 314.

vähentää liikenteen ympäristövaikutuksia, joiden kustannusten arvioidaan olevan 1,1 prosenttia suhteessa BKT:hen.

Tieliikenne on EU:n toiseksi suurin kasvihuonekaasuja aiheuttava ala. Se on yksi harvoista aloista, joiden päästöt kasvavat, ja näin ollen se vaarantaa muilla aloilla saavutetun kehityksen. Tämän vuoksi EU:n on vaikeampi täyttää Kioton sitoumukset, ja lisäksi kehityksellä on kielteisiä vaikutuksia sellaisten alojen (esim. energiaa vaativa teollisuus) kilpailukykyyn, jotka ovat alttiina myös kansainväliselle kilpailulle, toisin kuin kotimaiset alat, kuten tieliikenne.

Eri alojen absoluuttisten päästömäärien tarkastelu ei riitä. On otettava huomioon myös eri alojen toimien tasapainottaminen ja eri alojen mahdollisuudet vähentää hiilidioksidipäästöjä. Vaikka liikenteen alan toimenpiteet voivat ensisilmäyksellä vaikuttaa kalliimmilta kuin muiden alojen, useiden tutkimusten mukaan liikenteen alan tehokkuustoimenpiteet voivat olla taloudellisempia kuin muiden alojen toimenpiteet, jos kuluttajien käyttäytymistä muuttavat toimenpiteet otetaan huomioon[11]. Lisäksi on otettava huomioon monitahoinen käsite "maailmanlaajuinen" kustannustehokkuus, johon liittyy energian toimitusvarmuus, alttius kansainväliselle kilpailulle, kannattavuus kuluttajille ja myönteiset heijastusvaikutukset kuten kunnianhimoisista tavoitteista johtuva tekninen johtajuus. Koska hiilidioksidipäästöt ja polttoaineen kulutus liittyvät läheisesti toisiinsa ja koska tieliikenteen osuus koko EU:n energiankulutuksesta on 26,5 prosenttia, autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisellä on huomattava myönteinen vaikutus EU:n energiahuollon varmuuteen.

Tieliikenne ei kuulu direktiivillä 2003/87/EY perustetun EU:n laajuisen kasvihuonekaasujen päästökauppajärjestelmän piiriin: tämä järjestelmä perustuu suoriin päästöihin[12], ja sitä olisi tieliikenteessä sovellettava yksittäisten autonomistajien tasolla, mikä merkitsisi suuria hallintokuluja. Vaihtoehtoista epäsuoraa lähestymistapaa, jota sovellettaisiin autonvalmistajien tasolla, voitaisiin harkita. Tieliikenteen lisääminen päästökauppajärjestelmään ei tässä vaiheessa mahdollistaisi strategian tavoitteiden (120 g CO_2/km vuoteen 2012 mennessä) saavuttamista ajoissa, koska EU:n päästökauppajärjestelmään tehtävät muutokset (lukuun ottamatta ilmailun lisäämistä järjestelmään) voisivat tulla voimaan vasta vuoden 2013 jälkeen, kuten komissio toteaa tuoreessa tiedonannossaan EU:n päästökauppajärjestelmän tarkistamisesta[13]. Tämä aikataulu varmistaa, että säilytetään vakaat sääntelypuitteet niille sidosryhmille, jotka jo toimivat kyseisillä markkinoilla, ja jätetään riittävästi aikaa varautua järjestelmään tehtäviin oikeudellisiin muutoksiin. Komissio tarkastelee näin ollen mahdollisuutta ottaa tieliikenne mukaan järjestelmään kolmannen päästökauppakauden alussa.

Tämä huomioon ottaen on toteutettava toimenpiteitä, joilla voidaan taata, että tieliikenne ei heikennä vaan edistää omalta osaltaan taistelua ilmastonmuutosta vastaan.

2.1.2. Parannusten tekeminen kevyisiin ajoneuvoihin on tarpeellista

Monenlaiset tekijät vaikuttavat maanteiden henkilöliikenteen hiilidioksidipäästöihin. Tällaisia ovat esimerkiksi autojen kysyntä ja tarjonta, yksilölliset liikkumistarpeet, auton omistamisesta aiheutuvat kulut ja julkisen liikenteen palveluiden saatavuus. Korkean tason ryhmä, jonka

---

11 "Cost effectiveness of CO_2 mitigation in transport – An outlook and comparison with measures in other sectors", CE Delft, Euroopan liikenneministerien konferenssi, OECD, huhtikuu 2006.

12 Päästöoikeudet myönnetään sille, joka aiheuttaa kyseessä olevat hiilidioksidikaasupäästöt.

13 Katso KOM(2006) 676, kohta 3.1.

tavoitteena on parantaa autoteollisuuden kilpailukykyä (CARS21)[14], kokoontui edistääkseen asiantuntijoiden välistä vuoropuhelua autoteollisuuden tulevista tarpeista ja haasteista. Joulukuussa 2005 laatimassaan loppuraportissa ryhmä antoi tukensa kattavalle lähestymistavalle ja korosti, että on tarpeen pyrkiä vähentämään ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä entisestään.

Myös EU:n ulkopuolella yritetään vähentää tieliikenteen ajoneuvojen kasvihuonekaasupäästöjä. Yhdysvalloissa, Kanadassa, Japanissa, Koreassa, Kiinassa ja Australiassa on jo käytössä pakollinen tai vapaaehtoinen järjestelmä. Joitakin näistä järjestelmistä tarkistetaan parhaillaan, ja tarkoituksena on parantaa polttoainetehokkuutta ja vähentää hiilidioksidipäästöjä.

2.2. Tähän mennessä saavutettu kehitys

Yhteisön strategia on tähän asti perustunut kolmeen pilariin, joita komissio ehdotti vuonna 1995[15] ja joita myös neuvosto ja Euroopan parlamentti kannattivat[16]. Tämän rakenteen ansiosta voitiin toteuttaa kattavia integroituja toimenpiteitä, jotka koskivat sekä tarjontaa (vapaaehtoiset sitoumukset) että kysyntää (merkinnät ja verotus) ja jotka hyväksyttiin monitahoisten analyysien jälkeen, joissa mietittiin vaihtoehtoja autojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.

2.2.1. Ensimmäinen pilari: autoteollisuuden vapaaehtoiset sitoumukset

Eurooppalaiset, japanilaiset ja korealaiset autonvalmistajat sopivat vapaaehtoisista sitoumuksista, joiden päästötavoitteena on 140 g CO_2/km vuoteen 2008 tai 2009 mennessä. Koska esiintyy yhä enemmän huolta siitä, miten tavoitteiden saavuttaminen edistyy vapaaehtoisuuteen perustuvan lähestymistavan perusteella, komissio on toistuvasti korostanut valmiuttaan harkita kaikkia mahdollisia toimenpiteitä, mukaan lukien lainsäädäntö, jotta hiilidioksidipäästöjä saadaan vähennettyä tarvittavalla tavalla.

2.2.2. Toinen pilari: kuluttajavalistus

Merkintöjä koskevassa direktiivissä[17] vaaditaan, että kaikissa uusissa autoissa on oltava polttoaineenkulutusta ja hiilidioksidipäästöjä koskeva merkintä, uusien autojen polttoainetehokkuudesta on julkaistava kansallisia oppaita, myyntipaikoissa on oltava esillä asiaa koskevia ilmoituksia ja polttoaineen kulutustiedot on esitettävä kaikessa myynninedistämisaineistossa. Direktiiviä pidetään hyödyllisenä välineenä tietoisuuden lisäämisessä, mutta sen vaikutukset eivät ole olleet merkittävät[18], sillä merkintöjen laatu on vaihdellut suuresti eri jäsenvaltioissa.

---

14 "A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century", CARS21, loppuraportti, 2006 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf.

15 KOM (95) 689, neuvoston päätelmät 25.6.1996, Euroopan parlamentin päätöslauselma 22.9.1997.

16 Vuosittaiset tiedonannot strategian tehokkuudesta: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

17 Direktiivi 1999/94/EY kuluttajien mahdollisuudesta saada uusien henkilöautojen markkinoinnin yhteydessä polttoainetaloutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevia tietoja, EYVL L 12, 18.1.2000.

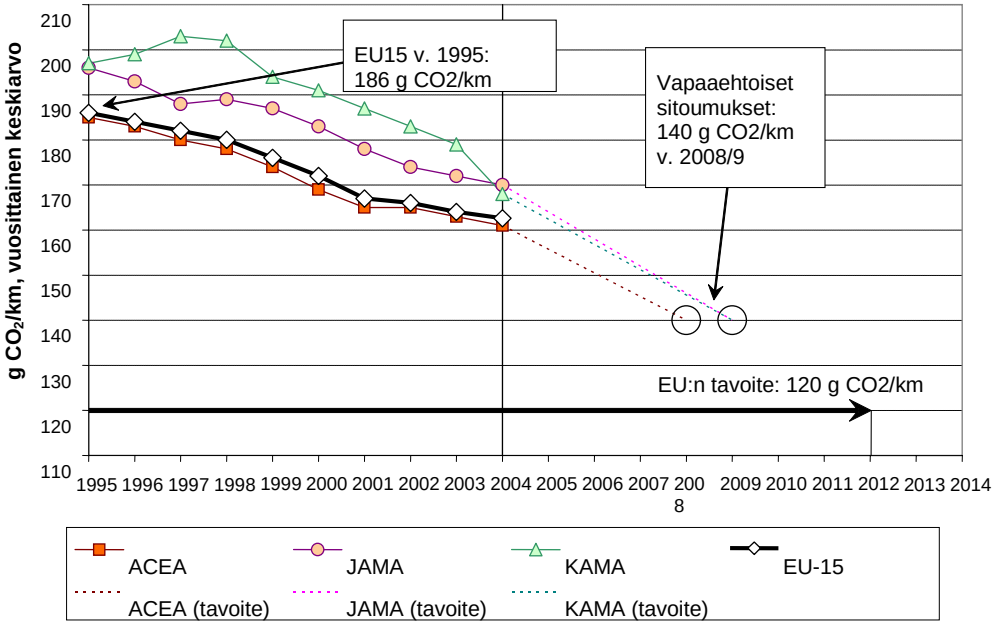
18 "Report on the effectiveness of the car fuel efficiency labelling directive 1999/94/EC, and options for improvement" (ADACin raportti Euroopan komissiolle), maaliskuu 2005.

2.2.3. *Kolmas pilari: polttoainetehokkaiden autojen käytön edistäminen verotoimenpitein*

Strategian kolmas pilari, verotus, voi merkittävästi auttaa vähentämään tehokkuustavoitteiden noudattamisesta aiheutuvia kuluja, mutta tätä mahdollisuutta ei ole käytetty toivottavassa määrin. Komissio esitti EU:n tasolla heinäkuussa 2005 ehdotuksen neuvoston direktiiviksi[19], jonka tavoitteena oli muun muassa hiilidioksidipäästöjen sisällyttäminen henkilöautoveroihin. Neuvosto ei ole vielä hyväksynyt ehdotusta. Useat jäsenvaltiot ovat hyväksyneet kansallisella tasolla verotoimenpiteitä, jotka kannustavat hankkimaan vähemmän hiilidioksidia päästävän auton, mutta näillä toimenpiteillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta uusien autojen keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin EU:n alueella.

2.2.4. *Mitä nykyisestä strategiasta voidaan oppia*

Kuva 1 – 15 jäsenvaltion EU:n uusien autojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt vuosina 1995–2004



Nykyisen strategian toteuttamisesta saatujen kokemusten perusteella voidaan nostaa esiin monia aiheita[20]:

- Vuonna 2004 myydyn uuden auton keskimääräiset päästöt olivat 163 g CO_2/km, 12,4 prosenttia vähemmän kuin vuoden 1995 lähtökohta 186 g CO_2/km[21]. Samana aikana **EU:n alueella myydyt uudet autot olivat huomattavasti entistä suurempia ja tehokkaampia**, mutta hinnat nousivat vähemmän kuin inflaatio.

---

19 KOM(2005) 261.

20 Ennakkotiedot vuodelta 2005 osoittavat pientä lisäkehitystä.

21 15 jäsenvaltion EU.

- Tutkimukset **jäsenvaltioiden tähän mennessä hyväksymien toimenpiteiden vaikutuksista kysyntään ovat osoittaneet, että suurimmat vähennykset on saavutettu autojen tekniikkaan tehtyjen parannusten avulla**.

- Tämänhetkinen kehitys lähestyy tavoitetta, joka on 140 g CO_2/km vuoteen 2008/2009 mennessä, mutta **mikäli lisätoimenpiteisiin ei ryhdytä, EU:n tavoitetta 120 g CO_2/km ei saavuteta vuoteen 2012 mennessä**. Koska vapaaehtoiset sopimukset eivät olleet tuloksellisia, komissio katsoo, että on tarpeen turvautua lainsäädäntöön perustuvaan lähestymistapaan. Se korostaa, että ehdotetun lainsäädännön lisäksi viranomaisten on ryhdyttävä pikaisiin toimenpiteisiin (esimerkiksi verotukselliset kannustimet ja ympäristöä säästävät julkiset hankinnat), jotta pysytään tavoitteissa myös vuotta 2008/2009 silmällä pitäen.

3. TULEVAT TOIMET

Koska tieliikennepäästöihin vaikuttavia tekijöitä on paljon, useat toimenpiteet ovat tarpeen.

3.1. EU:n tavoitteen (120 g CO_2/km) saavuttaminen

Vaikka tässä tiedonannossa keskitytään hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen kattavan lähestymistavan avulla (polttoainetehokkuuden parantamiseen kevyissä ajoneuvoissa (henkilöautot ja kevyet hyötyajoneuvot) muut tekniset parannukset ja biopolttoaineiden käyttö), siinä ei suljeta pois mitään lisätoimenpiteitä, joita komissio voi ehdottaa tieliikenteen aiheuttaman ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Äskettäin tarkistettuun EU:n liikennepolitiikkaan kuuluu hankkeita, jotka edistävät siirtymistä kestävämpiin liikennemuotoihin erityisesti kaupunkialueilla. Lisäksi tarkoituksena on laatia vuoteen 2008 mennessä EU:n menetelmät infrastruktuurin käyttömaksujen perimiseksi ja ulkoisvaikutusten huomioon ottamiseksi. Tämä täydentäisi eurovinjettidirektiivin hiljattain tehtyä uudelleentarkastelua[22]. Kuten äskettäin julkistetussa kaupunkiympäristöä koskevassa teemakohtaisessa strategiassa arvioitiin[23], komissio antaa ohjeita kestävämpiin liikennesuunnitelmiin. EU:n lainsäädännössä on jo määrätty polttoaineiden valmisteverotuksen vähimmäistaso.

Komissio on tutustunut useisiin toimenpiteisiin, joiden tavoitteena on vähentää kevyiden ajoneuvojen kasvihuonekaasupäästöjä. Asiantuntijoiden neuvojen ja vaikutusten arvioinnin perusteella on laadittu seuraavassa esitetty strategia, joka koskee sekä tarjontaa että kysyntää. Sen tarkoituksena on saavuttaa yhteisön asettama hiilidioksidipäästötavoite, joka on 120 g CO_2/km, vuoteen 2012 mennessä.

Energiatehokkuuden toimintasuunnitelman mukaisesti komission lähestymistavan avulla saavutetaan mahdollisimman suuret ympäristöhyödyt. Samalla luodaan taloudellisia mahdollisuuksia edistämällä ympäristöystävällisiin autoihin liittyviä innovaatioita ja kilpailukykyistä autoteollisuutta, joka tarjoaa kestäviä työpaikkoja yhteisössä. Näin luodaan

---

22 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä, EYVL L 187, 20.7.1999, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2006/38/EY.

23 KOM(2005) 446.

edellytykset jatkuville parannuksille, jotka voivat jopa ylittää yhteisön tavoitteet, jotta EU:n pitemmän aikavälin tarpeet täyttyvät ja liikenteen alan hiilidioksidipäästöt vähenevät.

Komissio korostaa, että polttoainetehokkuutta voi parantaa monella eri tavalla: jos nykyinen suuntaus kohti suurempia ja tehokkaampia autoja jatkuu, tekniikka pystyy jo vastaamaan tuleviin polttoainetehokkuuden haasteisiin, mutta tästä seuraa lisäkustannuksia valmistajille ja myös kuluttajille. Konkreettisia (verotuksellisia) toimenpiteitä voidaan ottaa käyttöön, jotta kuluttajien kysyntä kohdistuisi polttoainetehokkaisiin autoihin: tämä edistäisi kestävämpien automarkkinoiden luomista, jolloin valmistajat voisivat kilpailla ympäristönäkökohdilla, ja lisäksi vähennettäisiin huomattavasti tavoitteiden noudattamisesta aiheutuvia kuluja vaarantamatta viime vuosikymmenen aikana tehtyjä mukavuus- ja turvallisuusparannuksia. Jäsenvaltioiden vastuulla on tehdä erityisesti veropolitiikan avulla tästä kestävämmästä vaihtoehdosta todellisuutta niin pian kuin mahdollista: mitä aikaisemmin toimenpiteisiin ryhdytään, sitä helpompi on saavuttaa vähennystavoite. Verojärjestelmät voidaan suunnitella neutraaleiksi, mikä tarkoittaa sitä, että ne eivät aiheuta lisärasitusta kuluttajille vaan pikemminkin palkitsevat vähän saastuttavan auton ostamisesta ja rankaisevat enemmän saastuttavan auton ostamisesta.

3.2. Tarjontaan vaikuttavat toimenpiteet

Komissio noudattaa kattavaa lähestymistapaa, jonka tavoitteena on saavuttaa **EU:n tavoite 120 g CO_2/km vuoteen 2012 mennessä**. Tämä voidaan saavuttaa yhdistämällä EU:n ja jäsenvaltioiden toimet. Komissio ehdottaa mahdollisuuksien mukaan jo vuonna 2007 ja viimeistään vuoden 2008 puolivälissä **lainsäädännöllisiä puitteita**, joilla kyseinen tavoite voitaisiin saavuttaa. Tällöin keskitytään hiilidioksidipäästöjen pakollisiin vähennyksiin, jotta voidaan saavuttaa uuden autokannan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä koskeva tavoite, **130 g CO_2/km, ajoneuvojen moottoritekniikkaan tehtävien parannusten avulla**, sekä lisätavoite, 10 g CO_2/km (tai vastaava mikäli se on teknisesti tarpeen), **muiden teknisten parannusten ja biopolttoaineiden käytön lisäämisen avulla**. Erityisesti on mainittava:

a) tehokkuuden vähimmäisvaatimusten asettaminen ilmastointilaitteille,

b) tarkkojen rengaspaineiden seurantajärjestelmien pakollinen asentaminen,

c) renkaiden enimmäisvierintävastusrajojen asettaminen EU:ssa henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen renkaille,

d) vaihteen vaihdon ilmaisimien käyttö, ottaen huomioon sen, miten paljon kuluttajat käyttävät näitä laitteita todellisissa ajo-olosuhteissa,

e) edistyminen kohti kevyiden hyötyajoneuvojen (pakettiautot) polttoainetehokkuuden tavoitteita: 175 g CO_2/km vuoteen 2012 mennessä ja 160 g CO_2/km vuoteen 2015 mennessä

f) biopolttoaineiden lisääntynyt käyttö, joka maksimoi ympäristöhyödyt.

Edellä mainittuja toimia mitataan, seurataan, niiden tuloksia valvotaan eikä niitä huomioida kahteen kertaan vähennyksien yhteydessä.

Komissio katsoo, että lainsäädännölliset puitteet **uuden autokannan keskimääräisiä päästöjä** koskevan tavoitteen saavuttamiseksi on laadittava niin, että varmistetaan kilpailun kannalta puolueettomat, sosiaalisesti oikeudenmukaiset ja kestävät vähennystavoitteet, jotka

ovat eurooppalaisten autovalmistajien kannalta tasapuoliset ja joilla vältetään autovalmistajien välisen kilpailun perusteeton vääristyminen.

Lainsäädännöllisistä puitteista tulee **yhteensopivia EU:n yleisen tavoitteen kanssa, joka perustuu Kioton pöytäkirjan sitoumuksiin**, ja ne perustuvat **perusteelliseen vaikutusten arviointiin**. Vaikutusten arvioinnissa käsitellään eri vaihtoehtojen hyötyjä ja kustannuksia verrattuna tämänhetkisiin keskimääräisiin hiilidioksidipäästöihin. Siinä otetaan huomioon viimeisin käytettävissä oleva teknologia, jonka avulla autojen tekniikkaa voidaan parantaa ympäristöä säästävällä tavalla.

3.3. Kysyntään/käyttäytymiseen vaikuttavat toimenpiteet

Lainsäädännöllisten puitteiden lisäksi komission strategialla, jolla pyritään vähentämään hiilidioksidipäästöjä entisestään, olisi edistettävä **muihin tieliikenteen välineisiin** (raskaat hyötyajoneuvot jne.) **liittyviä lisätoimia**, **jäsenvaltioiden lisätoimia** (hiilidioksidipäästöihin liittyvä verotus ja muut verokannustimet, julkisten hankintojen käyttö, liikenteen hallinta, infrastruktuuri jne.) sekä **kuluttajien lisätoimia** (tietoon perustuva valinta ostajana, vastuullinen ajokäyttäytyminen jne.).

3.3.1. Verotus[24]

Autoverotus on tehokas väline, jolla voidaan vaikuttaa kuluttajien ostopäätöksiin. Veroja voidaan eriyttää, jolloin polttoainetehokkaiden ja vähän saastuttavien autojen markkinoille tuloa voidaan tukea. Tällaisten autojen markkinoille tulo helpottaisi suuresti autonvalmistajien pyrkimyksiä saavuttaa tavoitteet. Komissio on esittänyt ehdotuksen neuvoston direktiiviksi henkilöautojen verotuksesta[25], ja tämä ehdotus on parhaillaan neuvoston ja parlamentin käsittelyssä. **Komissio kehottaa jäsenvaltioita hyväksymään mainitun ehdotuksen mahdollisimman pian ja muuttamaan autojen verotuskäytäntöjään niin, että polttoainetehokkaan auton hankkimista edistettäisiin koko EU:n alueella ja valmistajien olisi helpompi noudattaa tulevia polttoainetehokkuutta koskevia vaatimuksia**, jolloin he voisivat osaltaan auttaa vähentämään autojen hiilidioksidipäästöjä. Jos verot eriytettäisiin kaikkien markkinoilla olevien autojen osalta ja siirryttäisiin vähitellen suhteellisesti vähemmän saastuttaviin autoihin, se olisi tehokas tapa vähentää tavoitteiden noudattamisesta valmistajille aiheutuvia kuluja.

Verotuksen keinoin[26] voitaisiin myös tehokkaasti edistää vähiten saastuttavien henkilöautoluokkien markkinoille tuloa. Tällaisten keinojen olisi oltava samanlaiset koko yhteisön alueella, jotta sisämarkkinat eivät pirstoutuisi, ja niiden pitäisi kattaa kaikki asiaankuuluvat päästöt ja niissä olisi otettava huomioon sekä ilmansaasteiden että kasvihuonekaasujen päästövaatimukset. Tässä tarkoituksessa **ympäristöystävällinen kevyt ajoneuvo (Light-duty Environmentally Enhanced Vehicle, LEEV) pitäisi määrittää** ajoneuvoksi, joka alittaa sekä asiaankuuluvassa lainsäädännössä määritellyt seuraavan vaiheen saastepäästörajat että hiilidioksidipäästöjen tietyn tason. Tällä hetkellä kyseinen taso

---

24 Kaikki selektiiviset verotoimenpiteet, jotka voivat vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, on ilmoitettava ennakkoon komissiolle ja niille on saatava valtiontuen hyväksyntä.

25 KOM(2005) 261.

26 Tämänkaltainen lähestymistapa, joka kannustaa sellaisten autojen käyttöönottoon, jotka täyttävät ilman pilaantumista aiheuttavia päästöjä koskevat tulevat standardit, on vakiintunut hyvin – ks. esim. direktiivi 98/69/EY tai ehdotus uudeksi Euro 5 -standardiksi (KOM(2005) 683).

olisi 120 g CO_2/km, joka on yhteisön tavoite. LEEV-auton määritelmä on tarkistettava säännöllisesti, jotta keskitytään jatkossakin kaikkein kehittyneimpiin uusiin autoihin.

3.3.2. Kuluttajavalistus

Komissio hyväksyy vuonna 2007 muutosehdotuksen polttoainetehokkuuden merkintää koskevan direktiivin 1999/94/EY tehokkuuden parantamiseksi. Tämän ehdotuksen tavoitteena on muun muassa laajentaa merkintäjärjestelmä ulottumaan myös kevyisiin hyötyajoneuvoihin (N1), yhtenäistää merkinnän ulkomuoto ja ottaa käyttöön energiatehokkuusluokkia, joiden avulla kuluttajien tietoisuutta voidaan lisätä heidän hankkiessaan uutta autoa. Lisäksi kiinnitetään huomiota LEEV-ajoneuvon määritelmään (katso 3.3.1) sekä mahdollisuuteen ilmoittaa merkinnässä auton vuosittaiset käyttökulut. Tarkoituksen mukaan merkinnässä voidaan ilmoittaa myös auton hiilidioksidipäästöistä ja polttoaineen kulutuksesta riippuva verotaso.

Kuluttajavalistuksen lisäksi myös autojen markkinointitapaa voitaisiin muuttaa niin, että keskityttäisiin vähemmän auton dynaamiseen suorituskykyyn. Alalla on otettava käyttöön koordinoidut toimenpiteet, jotta voidaan taata yhdenvertaiset mahdollisuudet kaikille. Autonvalmistajia kehotetaan allekirjoittamaan ennen vuoden 2007 puoliväliä **autojen markkinoinnissa ja mainostamisessa noudatettavia hyviä toimintatapoja koskeva vapaaehtoinen EU:n laajuinen sopimus**, jonka tarkoituksena on edistää kestävämpiä kulutustapoja.

3.3.3. Taloudellinen ajotapa

Monissa jäsenvaltioissa kannustetaan jo nyt taloudelliseen ajotapaan koulutus- ja valistuskampanjoiden avulla. Komissio tukee taloudellisen ajotavan lisäämistä erilaisilla hankkeilla[27], ja se saattaa harkita taloudellisen ajotavan vaatimusten sisällyttämistä tuleviin ajokorttia koskevan direktiivin[28]tarkistuksiin. Taloudellisen ajotavan todellisista vaikutuksista hiilidioksidipäästöjen vähentymiseen ei ole kuitenkaan tarkkaa tietoa. Jäsenvaltioita kehotetaan kuitenkin edistämään taloudellista ajotapaa keinona lisätä tietoisuutta auton käytön vaikutuksesta ilmastonmuutokseen.

3.4. Pitkän aikavälin visio

Jotta voitaisiin tarkastella mahdollisuutta **asettaa myöhemmässä vaiheessa kunnianhimoisempia tavoitteita** kuin 120 g CO_2/km, tarkoituksena on edistää tutkimusta ja kehitystä, joilla tuetaan CO_2-päästöjen vähentämiseen käytettävän kehittyneemmän teknologian kehittämistä ja demonstrointia. Euroopan tieliikenteen tutkimusneuvottelukunta (ERTRAC) perustettiin, jotta voitaisiin saada toimiin mukaan kaikki sidosryhmät, kehittää yhteinen visio ja varmistaa tutkimusresurssien oikea-aikainen, koordinoitu ja tehokas käyttö. Näin pyritään vastaamaan tieliikenteen ja Euroopan kilpailukyvyn jatkuviin haasteisiin. **Komissio tukee tutkimusponnisteluja, jotta voitaisiin saavuttaa ERTRAC:in tutkimustavoite[29], jonka mukaan ajoneuvojen tehokkuutta olisi parannettava niin, että**

---

27 Ks. esim. Ecodriven osoitteessa http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm.

28 Neuvoston direktiivi 91/439/ETY, annettu 29 päivänä heinäkuuta 1991, yhteisön ajokortista, EYVL L 237, 24.8.1991, sellaisena kuin se on muutettuna.

29 ERTRAC Strategic Research Agenda, joulukuu 2004, saatavilla osoitteessa: http://www.ertrac.org/publications.htm

uuden ajoneuvokannan henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat vuonna 2020 jopa 40 prosenttia pienemmät. Tämä vastaisi uuden autokannan keskiarvoa 95 g CO_2/km.

4. PÄÄTELMÄT

EU:n on vähennettävä riippuvuuttaan tuontiöljystä. Sen on vähennettävä myös ilman pilaantumista sekä johdettava taistelua ilmastonmuutosta vastaan. EU:n on vähennettävä kaikkien alojen kasvihuonekaasupäästöjä, jotta se täyttää tekemänsä sitoumukset vuoteen 2012 mennessä ja sen jälkeen.

Koska päästöt kasvavat jatkuvasti tekniikan kehityksestä huolimatta, maanteiden henkilöliikenteeseen on kiinnitettävä erityistä huomiota: tarjontaan liittyvät toimenpiteet ovat tarpeen sekä liikennejärjestelmien että erityisesti ajoneuvojen toimivuuden parantamiseksi, mutta myös kysyntään liittyviä toimenpiteitä tarvitaan, jotta siirryttäisiin yhä vähemmän kuluttavien ajoneuvojen käyttöön.

Vaikka kestävän liikkuvuuden toteuttaminen vaatiikin vielä paljon ponnisteluja, ehdotetussa uudistetussa strategiassa esitetään useita toimenpiteitä kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Komission mielestä ohjelma olisi toteutettava kaikilla tasoilla ja olisi luotava nopeasti yleistyvä suuntaus kohti uusia, keskimäärin vähemmän saastuttavia autoja. Jos ei toimita nopeasti, menneet ponnistelut menevät pian hukkaan ja yhteisön tavoitteen (120 g CO_2/km) saavuttaminen lähitulevaisuudessa tai sen ylittäminen vaarantuu tai tulee kalliimmaksi.

Tästä syystä komissio ehdottaa mahdollisuuksien mukaan jo vuonna 2007 ja viimeistään vuoden 2008 puoliväliin mennessä lainsäädännöllisiä puitteita kevyiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Tarkoituksena on saavuttaa EU:n tavoite, 120 g CO_2/km, vuoteen 2012 mennessä. Lainsäädäntöehdotukseen liittyy perusteellinen vaikutusten arviointi, jossa pohditaan, missä määrin jäsenvaltiot voivat helpottaa autonvalmistajille pakollisten tavoitteiden noudattamista hyväksymällä kysyntään kohdistuvia toimenpiteitä erityisesti verotuksen alalla.

Vuonna 2010 komissio tarkastelee toimien täytäntöönpanoa ja mahdollisuutta lisätoimenpiteisiin, joilla EU:n tavoite voidaan ylittää.