

Brüssel, 16. juuli 2021
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0197(COD)

10906/21
ADD 5

CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	15. juuli 2021
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2021) 614 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumendile: ETTEPANEK: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO2-heite norme kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2021) 614 final.

Lisatud: SWD(2021) 614 final

Brüssel, 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

ETTEPANEK: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,
millega muudetakse määrust (EL) 2019/631, et karmistada uute sõidautode ja uute
väikeste tarbesõidukite CO₂-heite norme kooskõlas liidu suuremate kliimaeesmärkidega

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Kommenteeritud kokkuvõte
Uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO ₂ -heite normide muutmise mõjuhinnang
A. Vajadus meetmete järele
Milles seisneb probleem ja miks see on ELi tasandi probleem?
ELi tasandil on kindlaks tehtud kolm peamist probleemi: 1) kergsõidukite puhul ei aidata piisavalt kaasa 2030. aastaks KHGde heite vähemalt 55-protsendilise vähendamise eesmärgi ja 2050. aastaks kliimaneutraalsuse saavutamise eesmärgi täitmisele; 2) heiteta sõidukite eelised ei pruugi jõuda tarbijateni ning 3) ELi autotööstuse väärtusahelat ähvardab oht kaotada oma tehnoloogiline juhtpositsioon. Mõjuhinnangus tuuakse välja ka nende probleemide põhjused ja kõige enam mõjutatud sidusrühmad.
Mida tahetakse saavutada?
Algatusel on järgmised erieesmärgid: 1) aidata saavutada 2030. aastaks seatud eesmärk vähendada KHGde heidet vähemalt 55 % ja 2050. aastaks seatud kliimaneutraalsuse eesmärk ning sel otstarbel vähendada kulutõhusalt sõiduautode ja kaubikute CO ₂ -heidet; 2) viia heiteta sõidukite laialdasema kasutuselevõtuga kaasnevad eelised tarbijate ja kodanikeni; 3) hoogustada heitevaba tehnoloogia valdkonnas innovatsiooni ning seeläbi tugevdada ELi autotööstuse väärtusahela tehnoloogilist juhtpositsiooni ja stimuleerida tööhõivet.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus (subsidiiaarsus)?
Kliimamuutused on piiriülene probleem, mille lahendamisel täiendavad ja tugevdavad ELi koordineeritud meetmed tõhusalt riiklikke ja kohalikke meetmeid. Ilma täiendavate ELi meetmeteta jäävad riiklikud ja kohalikud algatused tõenäoliselt ebapiisavaks ning võivad siseturгу killustada. ELi meetmed annaksid vajaliku pikaajalise stabiilse turusignaali kogu autotööstuse väärtusahelale ning tagaksid heiteta sõidukite kasutuselevõtuks vajalike suurte kapitaliinvesteeringute tegemisel õiguskindluse.
B. Lahendused
Millised on eri poliitikavalikud nende eesmärkide saavutamiseks? Kas on määratletud eelistatud poliitikavalik? Kui ei, siis miks?
Uuriti erinevaid poliitikavalikuid, mis jagunesid kolme põhikategooriasse: i) sõiduautode ja kaubikute CO ₂ -heite sihttasemed ning nende saavutamise ajakava ja meetodid; ii) konkreetne stiimul heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtuks; iii) mehhanism taastuvkütuste ja vähese CO ₂ -heitega kütuste võimaliku panuse arvessevõtmiseks eesmärgi saavutamise hindamisel. Eelistatud poliitikavaliku kohaselt karmistatakse sõiduautode ja kaubikute CO ₂ -heite sihttasemeid (alandatud heitetase protsentides võrreldes 2021. aastaga) alates 2030. aastast märkimisväärselt ja langetatakse neid edaspidi iga viie aasta järel. Võimalik tulu ülemäärase heite maksust jääb ELi üldeelarve osaks. Praegune heiteta ja vähese heitega sõidukite puhul kasutatav stimuleeriv erimehhanism kaotatakse alates 2030. aastast. Taastuvkütuste ja vähese CO ₂ -heitega kütuste võimaliku panuse arvessevõtmise mehhanismi ei kehtestata.
Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes millist poliitikavalikut toetab?
Avatud avaliku konsultatsiooni tulemuste põhjal kutsusid sõidukitootjad üles mitte muutma seniseid 2025. aastaks seatud CO ₂ -heite sihttasemeid. 2030. aastaks ja edaspidiseks perioodiks seatav ambitsioonitase peaks sõltuma eeltingimustest. Avaliku sektori asutused ja valitsusvälised organisatsioonid üldiselt toetasid 2025. ja 2030. aastaks rangemate eesmärkide ning 2035. ja 2040. aastaks uute eesmärkide seadmist. Valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid kutsusid üles kehtestama eesmärgi saavutada heite nulltase hiljemalt 2035. aastaks. Sihttasemete saavutamise ajakavaga seoses toetasid sõidukitootjad 5-aastastel etappidel põhineva lähenemisviisi jätkumist. Valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid soovisid sihttaseme iga-aastast langetamist või 2027. aastaks vahe-eesmärgi

seadmist. Heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu stimuleerimise mehhanismi suhtes olid tootjad seisukohal, et see tuleks säilitada praegusel kujul. Valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid kutsusid üles kaotama stimuleeriva mehhanismi niipea, kui elektrisõidukite osakaal jõuab teatava tasemeni. Kütusetootjad ja komponentide tarnijad väljendasid arvamust, et nõuetele vastavuse hindamisel tuleks arvesse võtta heite vähenemist, mis tuleneb taastuvkütuste ja vähese CO₂-heitega kütuste kasutamisest. Valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid olid sellise arvessevõtmise vastu.

C. Eelistatud poliitikavaliku mõju

Millised on eelistatud poliitikavaliku (kui see on olemas; vastasel korral peamiste poliitikavalikute) eelised?

Eelistatud poliitikavalik aitab märkimisväärselt vähendada sõiduautode ja kaubikute CO₂-heidet. Heite prognoositud vähenemine selles sektoris võrreldes 2005. aastaga on 2030. aastaks vahemikus 32–33 %, 2035. aastaks vahemikus 56–66 % ja 2040. aastaks vahemikus 83–89 %. Samuti aitab see poliitikavalik vähendada õhusaasteainete heitkoguseid: ära hoitavate saasteainete kumulatiivne maksumus võrreldes lähtestsenaariumiga on aastatel 2030–2040 hinnanguliselt 49–59 miljardit eurot. Tarbija saadav kasu, mis väljendub ELi kõigi uute sõidukite põhjal arvutatud keskmises netosummas, mille sõiduki esimene kasutaja hoiab kokku sõiduki omamise kogukuludelt, on 2030. aasta sõiduauto puhul kuni 330–600 eurot ja 2030. aasta kaubiku puhul kuni 340–600 eurot. 2040. aasta sõiduauto puhul suureneb see summa ligikaudu 2800–3100 euroni ja 2040. aasta kaubiku puhul ligikaudu 5200–5500 euroni. Netosääst tekib ka teisel kasutajal. Sõiduki kasutusea jooksul saadav ühiskondlik kasu on 2030. aasta sõiduauto puhul 860–1600 eurot ja 2030. aasta kaubiku puhul 1000–1200 eurot. 2040. aasta sõiduauto puhul suureneb see summa ligikaudu 4600–5100 euroni ja 2040. aasta kaubiku puhul 5600–6400 euroni. Aastatel 2030–2050 on saavutatav diislikütuse ja bensiini kumulatiivne kokkuhoid võrreldes lähtestsenaariumiga vahemikus 913–1100 miljonit naftaekvivalenttonni, mis vähendab ELi majanduse sõltuvust impordist. Mõju kogu majandust hõlmavale SKP-le ja tööhõivele on positiivne. Töökohtade arv suureneb 2030. aastaks ja kasvab 2040. aastaks veelgi. Siiski prognoositakse traditsiooniliste mootorite komponentide tootmisega seotud töökohtade kadumist, mistõttu ülemineku hõlbustamiseks on vajalik sektori töötajate ümberõpe.

Millised on eelistatud poliitikavalikuga (kui see on olemas; vastasel korral peamiste poliitikavalikutega) seotud kulud?

Autotootjate kulud kasvavad, kuna uues sõidukipargis tuleb rangemate CO₂-heite sihttasemetega saavutamiseks kasutusele võtta täiendavaid tehnoloogilisi lahendusi. 2030. aasta uue sõiduki puhul on ELi kõigi uute sõidukite põhjal arvutatud lisakulud keskmiselt 300–550 eurot (sõiduautod) või 450–940 eurot (kaubikud). 2040. aasta sõiduauto puhul suureneb see summa ligikaudu 1400–1700 euroni ja 2040. aasta kaubiku puhul 2300–2700 euroni.

Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?

Analüüsi kohaselt on majanduslik mõju positiivne, sealhulgas VKEde jaoks. Kaubikuid kasutavad VKEd saavad suuresti kasu kütusesäästust. Kuigi autotööstuses konventsionaalseid tehnoloogilisi lahendusi pakkuvatel VKEdel võib osutada vajalikuks kohanduda, saavad nad samuti kasu võimalustest, mis tulenevad täiendavast nõudlusest uute tehnoloogiliste lahenduste järele.

Kas on ette näha märkimisväärsed mõju liikmesriikide eelarvetele ja ametiasutustele?

Kuigi üldine mõju SKP-le on positiivne, väheneb 2030. aastal kütuseaktsiisist saadav tulu hinnanguliselt summas, mis moodustab 0,01 % ELi 27 liikmesriigi SKPst. Seda saamatajäänud maksutulu saab liikmesriigi tasandil korvata näiteks kaudse maksustamise abil. Täiendav haldusmõju liikmesriikide ametiasutustele puudub.

Kas on oodata muud olulist mõju?

Sõiduautode ja kaubikute CO₂-heidet käsitleva ambitsioonika ja kulutõhusa pikaajalise õigusraamistikuga

tagatakse prognoositavus ja aidatakse ELi autotööstusel säilitada oma tehnoloogiline juhtpositsioon.
Proportsionaalsus?
Kavandatud meede on ELis seatud kliimaeesmärkide saavutamiseks proportsionaalne.
D. Järeelmeetmed
Millal poliitika läbi vaadatakse?
Uue õigusakti tulemuslikkus on kavas läbi vaadata samal ajal, kui vaadatakse läbi muud õigusaktid, nagu heitkogustega kauplemise süsteemi käsitlev ettepanek ja jõupingutuste jagamise määrus.