

Brüssel, 14. november 2017
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0293 (COD)

14217/17
ADD 4

CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	9. november 2017
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2017) 651 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumendile: Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO ₂ -heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (uuesti sõnastatud)

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2017) 651 final.

Lisatud: SWD(2017) 651 final

Brüssel, 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Mõjuhindang ettepanekule Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes kergsõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 (uuesti sõnastatud)

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Kommenteeritud kokkuvõte
Mõjuhindang uuesti sõnastatud määrusele, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO ₂ -heite normid ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011
A. Vajadus meetmete järele
Miks? Mis on lahendamist vajav probleem?
Kehtivates määrustes on sätestatud kogu ELis kehtivad uute autode ja kaubikute CO₂-heite sihttasemed kuni ajani 2020/2021. Need normid on olnud põhivahend, mille abil kannustada innovatsiooni ja investeerimist vähese CO₂-heitega tehnoloogia valdkonnas. Need normid on aidanud ELi autotööstusel püsida maailmas tehnoloogilisel juhtpositsioonil ja vähendada uute sõidukite CO₂-heidet. Tarbijate kütusekulud on vähenenud. Samas on kindlaks tehtud järgmised põhiprobleemid: 1) tõhusaimaid sõidukeid, sh heiteta ja vähese heitega sõidukeid, ei ole piisavalt kasutusele võetud, et võimaldada täita Pariisi kokkuleppes tulenevaid kohustusi ja parandada õhu kvaliteeti eelkõige linnapiirkondades; 2) tarbijatel jäävad kasutamata kütusesäästuvõimalused; 3) on oht, et kaob ELi konkurentsieelis, kui pikas perspektiivis ei innoveerita vähese CO₂-heitega autotehnoloogia valdkonnas piisavalt.
Mida selle algatusega loodetakse saavutada?
Algatusega loodetakse saavutada järgmist: 1) aidata täita Pariisi kokkuleppes tulenevaid ELi kohustusi, vähendades autode ja kaubikute CO₂-heidet kulutõhusal viisil; 2) vähendada tarbijate kütusetarbimiskulusid; 3) muuta ELi autotööstus konkurentsivõimelisemaks ja soodustada tööhõivet.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus?
Kui ELi lisameetmeid ei võetaks, siis uute autode ja kaubikute CO₂-heide tõenäoliselt eriti märkimisväärselt ei väheneks. Pärast 2020. aastat kehtivad CO₂-normid aitavad liikmesriikidel täita oma 2030. aasta siduvaid heite vähendamise sihttasemeid, mis on sätestatud jõupingutuste jagamist käsitlevas määruses. Ainult riigisisised ja kohalikud algatused üksi oleksid tõenäoliselt vähem tulemuslikud, sest võivad olla vähesidusad ja seega killustada siseturgu.

B. Lahendused
Milliseid seadusandlikke ja mitteseadusandlikke poliitikavariante on kaalutud? Kas on olemas eelistatud variant? Miks?
Järgmiste küsimustega tegelemiseks kaaluti mitmesuguseid poliitikavariante: 1) CO₂-heite sihttasemed, 2) kohustuste jagamine tootjate vahel, 3) heiteta ja vähese heitega sõidukitega seotud stiimulid, 4) kulutõhusaks rakendamiseks vajalikud elemendid, 5) juhtimise tugevdamine.
Kes millist varianti toetab?
Tootjad üldiselt pooldavad madalamate eesmärkide seadmist 2030. aastaks kui keskkonna- ja tarbijaküsimustega tegelevad vabaühendused, kes sooviksid kõrgemaid eesmarke nii 2025. kui ka 2030. aastaks. Kohustuste jagamise küsimuses pooldavad tootjad massist sõltuva piinormi kõverat, vabaühendused aga eelistavad kasulikkuse parameetrina kasutada katteala. Kui autotööstus on üldjuhul turule lastavate heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaaluga seotud nõude vastu, siis aku- ja elektritootjad, taristusse investeerijad, õhukvaliteediprobleemidega silmitsi seisvad Euroopa linnad ning enamik keskkonna- ja tarbijaküsimustega tegelevaid vabaühendusi on sellise käsitluse poolt. Tarbijaorganisatsioonid on selles küsimuses erapooletud.

C. Eelistatud poliitikavariandi mõju
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?
Aastatel 2005–2030 väheneb autode CO₂-heide võrdlusalusega võrreldes täiendavalt 4–11,4 protsendipunkti. Aastatel 2020–2030 väheneb NO_x-heide 2–8 protsendipunkti ja tolmuheide näitaja PM_{2.5} kuni 10 protsendipunkti. Kaubikute CO₂-heide väheneb aastatel 2005–2030 täiendavalt 4,8–11,4 protsendipunkti. Kaubikutest pärit õhusaasteainete heide väheneb aastatel 2020–2030 kuni 9 (NO_x) ja 10 (PM_{2.5}) protsendipunkti. Tarbijad säästavad keskmise uue 2030. aasta auto omamisega kaasneva kogukulu vähenemisest 1 000 – 2 000 eurot, kui arvestada kasutuseaks 15 aastat. Selline sääst keskmise uue 2030. aasta kaubiku puhul on 3 800 – 4 400 eurot. Netosääst tekib nii esimesel kui ka teisel kasutajal, nii et kasu saavad ka väiksema sissetulekuga tarbijad.

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?
Tootmiskulud suurenevad ja see mõjutab sõidukihinda, mistõttu on uue sõidukiga seotud algkulud tarbijatele/ettevõtjatele suuremad. Rangemate kogu sõidukiparki hõlmavate CO₂-heide sihttasemetega need kulud suurenevad. Keskmise 2030. aastal registreeritud uue auto puhul on need kulud 400 – 2 700 eurot. Keskmise 2030. aasta kaubiku puhul on need 400 – 2 400 eurot.
Milline on mõju ettevõtjatele, VKEdele ja mikroettevõtjatele?
Analüüs näitab positiivset majanduslikku mõju muu hulgas ka VKEde jaoks. Väikesed autotootjad, kelle toodetud uusi autosid registreeritakse ELis vähem kui 1 000 aastas, on CO₂-normide täitmisest vabastatud. VKEd saavad töhusamate kaubikute kasutajatena palju kasu kütusesäästust. Autotööstuse väärtusahelas võib tavapärase tehnoloogiaga tootvatel VKEdele olla vaja oma tegevust kohandada, kuid ühtlasi tekib neile suurem nõudlus uute ja töhusamate tehnoloogialahenduste järele.
Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?
Hinnanguliselt väheneb kütuseaktsiisiga seotud tulu 2030. aastal umbes 0,04 % ELi 28 liikmesriigi SKPst. Kõigi hinnatud stsenaariumide korral tasakaalustab seda eeldatavasti kaudsete maksude suurenemine.
Kas on oodata muud olulist mõju?
Kõrgete eesmärkidega, kuid realistlik ja kulutõhus autosid ja kaubikuid reguleeriv õigusraamistik aitab säilitada ELi autotööstuse üleilmset konkurentsivõimet ja juurdepääsu turgudele. Tänu sellele, et väheneb vajadus fossiilkütuste järele, suureneb ELi energiasalvusele, kusjuures suurim kasu tekib keskpikas perspektiivis.
D. Järeldused
Millal poliitika läbi vaadatakse?
Uue õigusakti tulemuslikkus võidakse läbi vaadata 2024. aastal samal ajal, kui vaadatakse läbi muud õigusaktid, nagu heitkogustega kauplemise süsteemi käsitlev ettepanek ja jõupingutuste jagamist käsitlev määrus.