

Brüssel, 18. mai 2018
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0143 (COD)

8922/18
ADD 4

CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	17. mai 2018
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2018) 186 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumendile: Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO2-heite normid

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2018) 186 final.

Lisatud: SWD(2018) 186 final

Brüssel, 17.5.2018
SWD(2018) 186 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek:
EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,
millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heite normid

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Kommenteeritud kokkuvõte
Mõjuhindang järgmise ettepaneku kohta: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO ₂ -heite normid
A. Vajadus meetmete järele
Miks? Mis on lahendamist vajav probleem?
Ajavahemikus 1990–2015 suurenes raskeveokite CO₂-heide ligi 19 %. Erinevalt sõiduautode ja kaubikute CO₂-heitest ei ole raskeveokite CO₂-heide praegu ELis reguleeritud. Suur hulk kergesti kättesaadavaid kütusesäästlikkuse suurendamiseks mõeldud kulutõhusaid tehnoloogialahendusi ei leia turul ulatuslikku kasutamist, kuigi need on odavad ja võivad kokkuvõttes anda märkimisväärset säästu. Põhjuseks on peamiselt puudulik ja ebaühtlane teave uute sõidukite turul, sest peamiselt VKEdest veoettevõtjatel on keeruline selliseid tehnoloogialahendusi käsitlevale tehnilisele teabele juurde pääseda ja seda täielikult ära kasutada. Seetõttu on kindlaks tehtud järgmised probleemid: 1) ilma lisameetmeteta suureneb raskeveokite CO₂-heide aastatel 2015–2030 kuni 6 %; 2) veoettevõtjad ja nende kliendid ei saa säästa kütuse pealt; 3) on oht, et Euroopa raskeveokite tootjad ja nende osade tarnijad kaotavad oma tehnoloogilise ja uuendusliku juhtpositsiooni, sest sellised tähtsad turud nagu USA, Kanada, Jaapan ja Hiina on viimastel aastatel kehtestanud heitenormid, et ergutada innovatsiooni ja muuta sõidukid kiiresti tõhusamaks. See puudutab nii elanikkonda üldiselt kui ka kaubaveoettevõtjaid ja raskeveokite tootjaid.
Mida selle algatusega loodetakse saavutada?
Algatus peaks: 1) aitama täita Pariisi kokkuleppega võetud ELi kohustusi, kuna sellega vähendatakse raskeveokite CO₂-heidet; 2) vähendama veoettevõtjate tegevuskulusid ja tarbijate veokulusid; 3) säilitama ELi raskeveokite tootjate ja nende osade tarnijate tehnoloogilise ja uuendusliku juhtpositsiooni.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus?
ELi meede on kulutõhus ning tagab kliimamuutuste leevendamise meetmete kooskõlastatud rakendamise kõikides liikmesriikides. Liikmesriikide eraldi tegutsemisest tõenäoliselt ei piisa.

B. Lahendused
Milliseid seadusandlikke ja mitteseadusandlikke poliitikavariante on kaalutud? Kas on olemas eelistatud variant? Miks?
Transpordiga seotud ELi poliitikameetmete analüüsi tulemusel selgus, et on vaja kehtestada CO₂-heite normid. Sellega kehtestatakse ELi tasandil täiendav pakkumise poole meede, et tagada raskeveokitranspordisektori CO₂-heite tulemuslik vähendamine. CO₂-heite normide väljatöötamisel kaaluti mitmesuguseid poliitikavariante, mis käsitlesid järgmist: 1) CO₂-heite sihttasemed, 2) kogu ELi sõidukipargi CO₂-heite sihttasemete jaotamine sõidukirühmade ja tootjate vahel, 3) stiimulid vähese heitega ja heiteta sõidukite kasutamiseks, 4) kulutõhusa rakendamise meetodid, 5) juhtimise tugevdamine.
Kes millist varianti toetab?
Enamik sihtrühmadest toetab raskeveokite CO₂-heite sihttasemete kehtestamist ELi tasandil. Raskeveokite tootjad soovivad võrreldes valitsusväliste organisatsioonidega madalamaid sihttasemeid ning toetavad igale tootjale konkreetse CO₂-heite sihttaseme määramist. Seoses vähese heitega ja heiteta sõidukitega toetavad tootjad lisaühikute süsteemi, samal ajal kui valitsusvälised organisatsioonid pooldavad selliste veokite kohustusliku osakaalu kehtestamist. Kõik sidusrühmad toetavad kulutõhusat rakendamist, kusjuures tootjad pooldavad heiteühikute ülekandmist ja laenamist ning kodanikuühiskonna organisatsioonid nendega kauplemist.

Enamik sidusrühmadest toetab sertifitseeritud CO ₂ -heite väärtuste jälgimist võrreldes tegelikult tekkiva heitega.
C. Eelistatud poliitikavariandi mõju
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?
Kaalutud poliitikavariandid hõlmavad CO₂-heite vähendamise sihttasemetega muutumist kuni 2030. aastani. Sihttasemetega seoses kaalutud eri variantide puhul väheneb raskeveokite CO₂-heide 2030. aastaks lähtetasemega võrreldes 3–8 %. 2030. aastaks väheneb lämmastikoksiidide heide 1,3–4,7 % ning tahkete peenosakeste heide kuni 0,6 %. See toob eeldatavasti märkimisväärset puhaskasu nii ühiskonnale tervikuna kui ka veoettevõtjatele ja tarbijatele. Kasu suureneb, sest CO₂-heite sihttasemed muutuvad üha rangemaks. Ühiskonna seisukohast on majanduslik puhaskasu, sealhulgas CO₂-heitega seotud kulusääst vahemikus 9 377 – 52 369 eurot iga 2025. aastal registreeritud veoki kohta ning 41 567 – 87 278 eurot iga 2030. aastal registreeritud veoki kohta. Esmase ja teisese kasutuse seisukohast on kumulatiivne netosääst, st kütusesäästu ja tootmiskulude vahe vahemikus 5 413 – 37 589 eurot veoki kohta 2025. aastal ning 22 032 – 82 429 eurot veoki kohta 2030. aastal. See on samaväärne tegevuskulude vähenemisega 1–4 % 2025. aastal ja 3–12 % 2030. aastal. Kulutõhusaid tehnoloogialahendusi käsitlev olemasolev või varsti valmiv analüüs näitab, et nende tehnoloogialahenduste täielik kasutuselevõtt võimaldab 2025. aastaks vähendada heitkoguseid 15–20 % võrreldes lähtetasemega. Arenenumate tehnoloogiate ning eelkõige alternatiivkütuste taristust sõltuvate alternatiivsete jõuseadmete toimimise ja kuludega seotud suurem ebakindlus võib mõjutada kõrgemate sihttasemetega seadmist 2030. aastal. Raskeveokitel põhineva kaubaveo kogukulud tegevuse kohta vähenevad veidi: alla 1 % 2025. aastal ja umbes 1–3 % 2030. aastal.
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?
Tootmiskulud suurenevad ja seega on uusi veokeid ostvate ettevõtjate algsed kulud suuremad. 2025. aastal registreeritud keskmise uue veoki puhul on need kulud kaalutud poliitikavariantide puhul keskmiselt 858 – 27 797 eurot ja 2030. aastal registreeritud keskmise uue veoki puhul 4 657 – 58 760 eurot. Protsentides väljendatuna moodustab see 0,8–25,3 % veoki ostuhinnast.
Milline on mõju ettevõtjatele, VKEdele ja mikroettevõtjatele?
Peamiselt VKEdest veoettevõtjate kütusekulud eeldatavasti vähenevad. Hinnanguliselt kaalub sellest tulenev sääst märkimisväärselt üles CO₂-heidet vähendavate tehnoloogialahendustega varustatud uue veoki soetamisega seotud lisakulud. Selliseid tehnoloogialahendusi raskeveokite tootjatele tarnivad VKEd saavad kasu suurenenud nõudlusest.
Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?
28 ELi liikmesriigi maksutulud peaksid veidi vähenema diislikütuse müügi vähenemise tõttu.
Kas on oodata muud olulist mõju?
Raskeveokite CO₂-heideid reguleeriv raamistik aitab ELi autotööstusel hoida oma tehnoloogilist ja uuenduslikku juhtpositsiooni maailmaturul ning juurdepääsu turgudele. Kuna vajadus fossiilkütuste järele väheneb, paraneb ELi energiavarustuskindlus.
D. Järeelmeetmed
Millal poliitika läbi vaadatakse? Kuni 4 rida
2022. aastaks on kavandatud õigusakti tõhususe esialgne läbivaatamine. Läbivaatamise käigus 1) kehtestatakse või kinnitatakse 2030. aasta sihttase; 2) laiendatakse õigusakti kohaldamisala muude raskeveokite rühmadele, st bussidele ja väiksematele veokitele; 3) vaadatakse läbi rakendusmeetodite, näiteks heiteta ja vähese heitega sõidukite stiimulite süsteemi tõhusus.