



Brüssel, 7. juuni 2018
(OR. en)

9728/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0293 (COD)

CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961

MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Komisjoni dok nr:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Teema:	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) – Poliitiline mõttevahetus

Pidades silmas 25. juunil 2018 toimuvat keskkonnanõukogu istungit, esitab eesistujariik lisas ettepanekut käsitleva taustteabe koos küsimustega.

Alaliste esindajate komiteel palutakse võtta taustteave ja küsimused teadmiseks ning edastada need nõukogule.

Taustteave ja küsimused poliitiliseks mõttevahetuseks**I. Sissejuhatus**

1. Komisjon esitas 8. novembril 2017 ettepaneku võtta vastu määrus, millega kehtestatakse uued CO₂-heite normid sõiduautodele ja kaubikutele. Ettepaneku eesmärk on muu hulgas aidata saavutada Euroopa Ülemkogu poolt kindlaksmääratud eesmärki vähendada HKSi mittekuuluvates sektorites 2030. aastaks CO₂-heidet 30% võrra ning saavutada Pariisi kokkuleppe eesmärke.
2. Selleks on komisjon teinud ettepaneku kehtestada kogu ELi hõlmavad CO₂-heite vähendamise eesmärgid uutele sõiduautodele ja kaubikutele ajavahemikuks 2025–2029 ja alates 2030. aastast, võrreldes varasemates õigusaktides 2021. aastaks sätestatud eesmärkidega:
 - 15 % ajavahemikuks 2025–2029 nii sõiduautodele kui ka kaubikutele;
 - 30 % alates 2030. aastast nii sõiduautodele kui ka kaubikutele.

Iga tootja konkreetsete eesmärkide arvutamiseks kasutatakse ettepanekus parameetrina sõidukipargi sõidukite massi.

3. Et jätkuvalt suurendada heiteta ja vähese heitega sõidukite (näiteks elektri jõul töötavad autod ja elektrivõrgust laetavad hübriidajamiga autod) kasutuselevõtmist, nähakse komisjoni ettepanekus ette mehhanism, millega alates 2025. aastast ergutatakse tootjaid laskma turule rohkem selliseid sõidukeid. Kui tootja heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaal ületab konkreetseid sihttasemeid, seatakse tootjale vähem ranged CO₂-heite vähendamise eesmärgid. Ajavahemiku 2025–2029 jaoks on kavandatud sihttasemeks 15 % ja alates 2030. aastast 30 %.

Komisjon teeb ettepaneku, et tootja heiteta ja vähese heitega sõidukite osakaalu arvutamisel loetakse, et mida väiksem on sõiduki CO₂-heide, seda rohkem saavutatakse sihttase. Heiteta sõiduk annab seega sihttaseme saavutamiseks kõige rohkem.

II. Töö nõukogus

4. Ettepanek vaadati läbi mitmel keskkonna töörühma koosolekul, keskendudes eelkõige järgmistele ettepaneku olulistele küsimustele:
 - meetmed tootjate eesmärkide saavutamise hõlbustamiseks (tootjate vahel heiteühenduste moodustamine, erandid ja ökoinnovatsioon), sealhulgas selleks täiendavate meetmete võtmine;
 - sätted tegeliku CO₂-heite ja energiakulu kohta ja kasutusel olevate sõidukite vastavus CO₂-heite nõuetele, sealhulgas kergsõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetluse („Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure“, WLTP) muutmise mõju. Seoses sellega tõsteti aruteludes eelkõige esile küsimus tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste mõõtmise testi väljatöötamisest.
5. Kavandatavate eesmärkide ning heiteta ja vähese heitega sõidukite jaoks mõeldud stiimulite osas näitasid arutelud, et mitmel delegatsioonil ei ole veel konkreetset seisukohta. Oma seisukohta väljendanud delegatsioonide arvamused on erinevad:
 - kavandatavate eesmärkide suhtes olid mõned seisukohad pooldavad, mõni pidas neid liiga ambitsioonikateks, eelkõige 2025. aasta eesmärgi osas, ning mõni kutsus üles seadma kõrgemaid eesmärke. Mõned delegatsioonid tegid ettepaneku jätta välja mass kui parameeter tootjate konkreetsete eesmärkide arvutamiseks, aga teised toetasid selle säilitamist. Tähelepanu juhiti ka ELi-sisese süsinikdioksiidi lekke ohule transpordis, kuna ettepaneku tagajärjel suureneb kasutatud autode import suurema sissetulekuga liikmesriikidest väikese sissetulekuga liikmesriikidesse;

- üldiselt toetatakse sätteid, mis käsitlevad stiimuleid heiteta ja vähese heitega sõidukite jaoks, aga mõni delegatsioon usub, et need ei ole tehnoloogianeutraalsed, väites, et need eelistavad heiteta sõidukeid liiga palju võrreldes vähese heitega sõidukitega (näiteks elektrivõrgust laetavad hübriidajamiga autod). Teised eelistaksid keskendumist heiteta sõidukite stiimulitele. Mitu delegatsiooni toetavad ideed kehtestada mehhanism, millega sihttasemeid mittesaavutanud tootjaid karistatakse kõrgemate eesmärkidega (mida nimetatakse ka bonus-malus süsteemiks). Mõni delegatsioon toetab kohustuslikku heiteta ja vähese heitega sõidukite kvooti.

6. Lõpuks selgitati mitmeid tehnilisemaid küsimusi, nagu on kajastatud eesistujariigi tekstis, mis on esitatud dokumendis 8949/18.

III. Küsimused

7. Seda arvestades palub eesistujariik ministritel esitada suuniseid edasiseks tööks järgmistes küsimustes:

- a) Kas sõiduautode ja kaubikute 2025. ja 2030. aasta kavandatud eesmärkidega on leitud õige tasakaal, et anda piisav panus CO₂-heite vähendamisse ning tagada Euroopa töökohad ja majanduskasv ning Euroopa autotööstuse konkurentsivõime?*
- b) Kas komisjoni pakutud stiimulisüsteem heiteta ja vähese heitega sõidukite jaoks on kõige parem ja tõhusam viis nende sõidukite osakaalu suurendamiseks?*
