EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 7.2.2007
KOM(2007) 19 lõplik

KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused

{SEK(2007) 60}
{SEK(2007) 61}

1. SISSEJUHATUS

Euroopa Liit teeb võitluses kliimamuutustega rahvusvahelisel areenil suurimaid jõupingutusi ning peab täitma Kyoto protokolli kohast kasvuhoonegaaside heidete vähendamise kohustust. Komisjon tegi 2007. aasta jaanuaris ettepaneku,[1] *„et EL püüaks rahvusvahelistel läbirääkimistel saavutada eesmärki, et arenenud riikide kasvuhoonegaaside heidet vähendataks 30% võrra aastaks 2020 (võrreldes 1990. aasta tasemega)*“ ja et *„EL peaks võtma juba nüüd endale iseseisva kindla kohustuse vähendada 2020. aastaks kasvuhoonegaaside heitkoguseid vähemalt 20% võrra (võrreldes 1990. aasta tasemega)*“. Moonutuste vältimiseks ning majandusliku ja sotsiaalse õigluse tagamiseks peavad heidete vähendamisele kaasa aitama kõik sektorid.

Auto kuulub lahutamatult paljude eurooplaste igapäevaellu ning autotööstus on mitmes ELi piirkonnas oluline tööandja ja majanduskasvu allikas. Kuid autode kasutamine mõjutab oluliselt kliimamuutusi, sest 12% peamise kasvuhoonegaasi – süsinikdioksiidi (CO_2) – koguheitest Euroopa Liidus tuleneb sõiduautodes kasutatavast kütusest. Hoolimata sellest, et sõidukitehnoloogia on märkimisväärselt edasi arenenud ning autod on kütusesäästlikumad, mistõttu ka süsinikdioksiidi paisatakse õhku vähem, ei ole see piisav, et korvata liikluse tihenemisest ja autode mõõtmete suurenemisest tulenevat negatiivset mõju. Kui EL tervikuna on vähendanud kasvuhoonegaaside heiteid ajavahemikul 1990–2004 ligikaudu 5% võrra, siis maanteetranspordist tulenev süsinikdioksiidiheide on suurenenud 26% võrra.

2006. aasta juuni Euroopa Ülemkogu kinnitas ühehäälselt,[2] et *„kooskõlas ELi strateegiaga väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamise kohta peaks uute autode keskmine süsinikdioksiidiheide vähenema 2008/2009. aastaks tasemeni 140 g CO_2/km ja 2012. aastaks tasemeni 120 g CO_2/km*”. Euroopa Parlament kutsus üles *„võtma rangeid meetmeid transpordist tuleneva heite vähendamiseks, sealhulgas kehtestama kohustuslikud piirmäärad uute sõidukite süsinikdioksiidiheitele, et saavutada autotootjatevahelise heitkogustega kauplemise abil uute autode heiteks keskpikas perspektiivis 80–100 g CO_2/km”*[3].

2006. aasta oktoobris esitatud energiatõhususe tegevuskavas[4] tuletas komisjon meelde, et *„ta on võtnud kindlaks sihiks tegelda autode energiatõhususe ja CO_2 heidetega ning paneb vajaduse korral 2007. aastal ette õigusaktid, millega tagada, et igakülgse ja järjekindla lähenemisviisi abil saavutatakse vastavalt kokkulepitud ELi eesmärgile 2012. aastaks heidete tase 120 g CO_2/km*“. 2007. aasta jaanuaris esitatud energia- ja kliimapaketis rõhutas komisjon, et *„edasised meetmed autode CO_2 heite vähendamiseks esitatakse peatses teatises; aastaks 2012 on autode puhul vaja mitmekülgse ja järjekindla lähenemisviisi kasutamisega jõuda eesmärgini 120 g CO_2/km. Uuritakse ka võimalusi edasisteks vähendamisteks pärast aastat 2012*“.

Kui ei tegutseta piisavalt tõhusalt, suureneb lähiaastatel reisijate maanteeveost tulenev heide, mis ohustab ELi jõupingutusi kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks vastavalt Kyoto protokollile ja sellest kaugemale ulatuvatele õigusaktidele; samuti vähendab jõupingutuste

---

1 KOM(2007)2.

2 ELi säästva arengu uuendatud strateegia, Euroopa Liidu Nõukogu, 8.6.2006.

3 Euroopa Parlamendi resolutsioon *„Kuidas võita lahing globaalse kliimamuutuse vastu”* (2005/2049(INI)).

4 KOM(2006) 545.

tulemuslikkust muude sektorite muutumine rahvusvahelise konkurentsi suhtes tundlikumaks. Samal ajal aitab autode heidete piiramine kaasa kliimamuutusevastasele võitlusele, vähendab meie sõltuvust importkütusest ning parandab õhukvaliteeti ja seeläbi ka Euroopa kodanike tervist. Kõnealuste eesmärkide saavutamisel on olulise tähtsusega kütusesäästlikumad autod ja alternatiivkütuste, eelkõige biokütuste suurem kasutamine.

Kütuse seisukohast tegi komisjon ettepaneku[5] kohustuslike nõuete kasutuselevõtmise kohta, et vähendada järk-järgult maanteesõidukites kasutatava kütuse süsinikusisaldust kütuste kvaliteedi direktiivi[6] muutmisega. Lisaks esitas komisjon hiljuti aruande[7] biokütuste direktiivi rakendamise kohta ja võtab peagi vastu ettepaneku kõnealuse direktiivi läbivaatamise kohta. Käesolevas teatises teeb komisjon ka ettepaneku kasutada rohkem biokütuseid osana integreeritud lähenemisest vähendada autode süsinikdioksiidi heitkoguseid. Sõidukite seisukohast määras komisjon kindlaks mitmed meetmed, mis võiksid aidata kaasa ELi eesmärgi saavutamisele, eelkõige sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tõhusa kütusekasutuse rangemad tasemed, samuti tehnoloogilised uuendused. Käesolev teatis on alus edasisele teabevahetusele teiste ELi institutsioonide ja kõigi huvitatud isikutega väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamise ühenduse strateegia järgmise etapi rakendamise kohta, mille eesmärk on jõuda 2012. aastaks heite tasemeni 120 g CO_2/km[8]. Kõnealustest aruteludest tehtud järelduste põhjal esitab komisjon võimaluse korral 2007. aastaks ja hiljemalt 2008. aasta keskpaigaks nõukogule ja Euroopa Parlamendile õigusraamistiku, et saavutada kõnealune eesmärk.

2. POLIITILINE TAUST JA ARENG

2.1. Vajadus meetmete järele maanteetranspordisektoris

2.1.1 Maanteetranspordisektor peab andma panuse võitlusesse kliimamuutustega

2005. aasta kevadel kinnitasid Euroopa Parlament ja Euroopa Ülemkogu uuesti ELi eesmärki, mille kohaselt ei tohi ülemaailmne maapinnatemperatuur ohtlike ja pöördumatute inimtekkeliste kliimamuutuste ennetamiseks tõusta industrialiseerimiseelse ajajärguga võrreldes rohkem kui 2 °C võrra. Samuti rõhutas Euroopa Ülemkogu, et energiavarustuse tagamiseks ja energia säästliku kasutamise edendamiseks on vaja tõhustada juhtimist nõudluse poolel ning parandada energiatõhusust eelkõige transpordisektoris.[9] Hiljutine transpordipoliitika valge raamatu kokkuvõte[10] rõhutab jätkusuutliku liikuvuse edendamise vajadust, mis parandab konkurentsivõimet ELis ning vähendab samal ajal transpordi keskkonnamõju, mille kulud moodustavad hinnanguliselt 1,1% SKTst.

Maanteetranspordisektor on suuruselt teine kasvuhoonegaase õhkupaiskav sektor ELis. Olles üks vähestest sektoritest, mille heited suurenevad, ohustab see muudes sektorites saavutatud edu. See muudab Kyoto kohustuste täitmise ELi jaoks raskemaks ning mõjutab negatiivselt

---

5 KOM(2007) 18

6 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi ning nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta (EÜT L 350 28.12.1998)

7 KOM(2006) 845

8 4,5 l/100km diiselmootoriga autode ja 5 l/100km bensiinimootoriga autode puhul.

9 23. ja 24. märtsi 2006. aasta Euroopa Ülemkogu eesistujariigi järeldused.

10 KOM(2006) 314 (lõplik).

teatavaid sektoreid (nt energiamahukad tööstusharud), mis on rahvusvahelise konkurentsi suhtes sama tundlik kui riigisisene tegevus, näiteks maanteetransport.

Tähelepanu pööramisest üksnes eri sektorite koguheitele ei piisa. On vaja tasakaalustada eri sektorites tehtavaid jõupingutusi ning hinnata sektorite suutlikkust süsinikdioksiidiheite vähendamiseks. Kuigi esialgu võivad maanteetranspordisektoris võetavad meetmed tunduda teiste sektoritega võrreldes kulukamad, näitavad mitmed uuringud, et transpordisektoris võetavad energiatõhususe meetmed võivad olla muudes sektorites võetavatest meetmetest kulutasuvamad, kui võtta arvesse tarbijate käitumist mõjutavaid meetmeid.[11] Lisaks sellele tuleb kohaldada globaalse kulutasuvuse mõistet, mis on eriti oluline, pidades silmas energiavarustuskindlust, tundlikkust rahvusvahelise konkurentsi suhtes, energia taskukohasust tarbijale ning positiivset kahekordistavat mõju, näiteks kõrgetest eesmärkidest tulenevat tehnoloogilist juhtpositsiooni. Kuna süsinikdioksiidi heide ja kütusetarbimine on omavahel tihedalt seotud ning maanteetranspordile langeb 26,5% kogu ELi energiatarbimisest, on autode süsinikdioksiidiheite vähendamisel ELi energiavarustuskindlusele märkimisväärne positiivne mõju.

Direktiiviga 2003/87/EÜ kehtestatud ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi reguleerimisala ei hõlma maanteetransporti: kõnealune süsteem põhineb otseheidete põhimõttel,[12] mida maanteetranspordi puhul tuleks kohaldada autoomanike suhtes ning mis tooks kaasa suured halduskulud. Teise võimalusena võiks arvestada kaudset lähenemist autotootjate tasandil. Maanteetranspordi kaasamine praegu ELi heitkogustega kauplemise süsteemi ei võimalda siiski strateegia eesmärke saavutada (120 g CO_2/km 2012. aastaks), kuna kõik kohandused ELi heitkogustega kauplemise süsteemis (v.a lennunduse hõlmamine) saaksid jõustuda vaid alates 2013. aastast, nagu märkis komisjon oma hiljutises teatises heitkogustega kauplemise süsteemi läbivaatamise kohta.[13] Kõnealune ajakava tagab turuosalistele stabiilse regulatiivse raamistiku, samuti piisava üleminekuaja kavasse õiguslike kohanduste tegemiseks. Seega uurib komisjon maanteetranspordisektori kaasamise võimalust kolmandaks jaotusperioodiks.

Seda silmas pidades on vaja võtta meetmeid, mis tagaksid, et maanteetranspordisektor mitte ei takista võitlust kliimamuutustega, vaid aitab sellele kaasa.

2.1.2 Väikesõidukite edasiarendamise vajadus

Reisijateveost tulenevat süsinikdioksiidiheidet mõjutavad mitmed tegurid, näiteks autode pakkumine ja nõudlus, inimeste liikumisvajadus, auto omamisega seotud kulud, ühiskondliku transpordi kättesaadavus jne. Konkurentsivõimelise autotööstuse kõrgetasemeline töörühm (CARS21)[14] tuli kokku, et tõhustada dialoogi sidusrühmadega autotööstuse tuleviku väljakutsete ja vajaduste üle. 2005. aasta detsembri lõpparuandes toetas töörühm integreeritud lähenemist ja rõhutas vajadust „*teha tööd maanteesõidukite süsinikdioksiidiheite edasise vähendamise nimel*”.

---

11 „*Cost effectiveness of CO2 mitigation in transport – An outlook and comparison with measures in other sectors*“, CE Delft Euroopa transpordiministrite konverentsi jaoks, OECD, aprill 2006.

12 Saastekvoote eraldatakse vaid neile, kes süsinikdioksiidi tegelikult õhku paiskavad.

13 Vt KOM(2006) 676 punkt 3.1.

14 „*21. sajandi konkurentsivõimeline mootorsõidukite reguleerimissüsteem*“, CARS21 lõpparuanne, 2006 http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf.

Lisaks ELile tehakse kogu maailmas jõupingutusi maanteesõidukite kasvuhoonegaaside heidete vähendamiseks. USA, Kanada, Jaapan, Korea, Hiina ja Austraalia on juba kehtestanud regulatiivsed või vabatahtlikud meetodid, millest mõned vaadatakse praegu läbi, et veelgi suurendada autode kütusesäästlikkust ja vähendada süsinikdioksiidi heidet.

2.2. Senised edusammud

Käesoleva ajani põhines ühenduse strateegia kolmel sambal, mille kohta tegi komisjon ettepaneku 1995. aastal[15] ning mida seejärel toetasid nõukogu ja Euroopa Parlament.[16] Kõnealune struktuur, mis võeti vastu pärast autode süsinikdioksiidiheite vähendamise võimaluste ulatuslikku analüüsi, võimaldas meetmeid laiaulatuslikult integreerida, hõlmates nii pakkumise tasandit (vabatahtlikud kohustused) kui ka nõudluse tasandit (märgistamine ja maksustamine).

2.2.1. Esimene sammas: autotööstuse vabatahtlikud kohustused

Euroopa, Jaapani ja Korea autotootjate liitude vabatahtlike kohustuste eesmärk on vähendada süsinikdioksiidi heidet 2008. või 2009. aastaks tasemeni 140 g CO_2/km. Kuna mure tööstuse vabatahtlikku lähenemisega tehtud edusammude pärast suureneb, on komisjon pidevalt rõhutanud oma valmisolekut kaaluda kõiki meetmeid, sealhulgas seadusandlikke meetmeid, et tagada süsinikdioksiidi heite vähendamine vajalikul määral.

2.2.2 Teine sammas: tarbijate teavitamine

Märgistamise direktiivi[17] kohaselt tuleb kõigile uutele autodele paigaldada märgis auto kütusekulu ja süsinikdioksiidiheite kohta, samuti tuleb avaldada riiklikud teatmikud uute autode kütusesäästu kohta, panna müügikohas välja vastavasisulised plakatid ning lisada reklaamtrükistesse teave kütusesäästu kohta. Direktiiv on kasulik abivahend tarbija teadlikkuse tõstmisel, kuid selle mõju ei ole olnud nähtav,[18] sest märgiste kvaliteet on liikmesriigiti väga erinev.

2.2.3. Kolmas sammas: kütusesäästlike autode müügi edendamine fiskaalmeetmete kaudu

Strateegia kolmas sammas – maksustamine – aitab oluliselt vähendada kütusesäästu eesmärkide saavutamiseks vajalike nõuete täitmisega seotud kulutusi, kuid selle rakendamine ei ole olnud seni piisavalt tõhus. Komisjoni 2005. aasta juulis esitatud ettepanek nõukogu direktiivi kohta,[19] mille eesmärk oli muu hulgas kohustada liikmesriike kaasama sõidukimaksude arvutustesse süsinikdioksiidi elementi, ei ole nõukogu ühenduse tasandil veel vastu võtnud. Riiklikul tasandil on mitu liikmesriiki võtnud vastu fiskaalmeetmeid, et soodustada väiksema süsinikdioksiidiheitega autode soetamist, kuid kõnealused meetmed ei ole ELi uute autode keskmist süsinikdioksiidi heidet märkimisväärselt vähendanud.

---

15 KOM(95) 689 (lõplik), nõukogu järeldused, 25.6.1996, Euroopa Parlamendi resolutsioon, 22.9.1997.

16 Vt strateegia tõhususe aastaaruanded: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm.

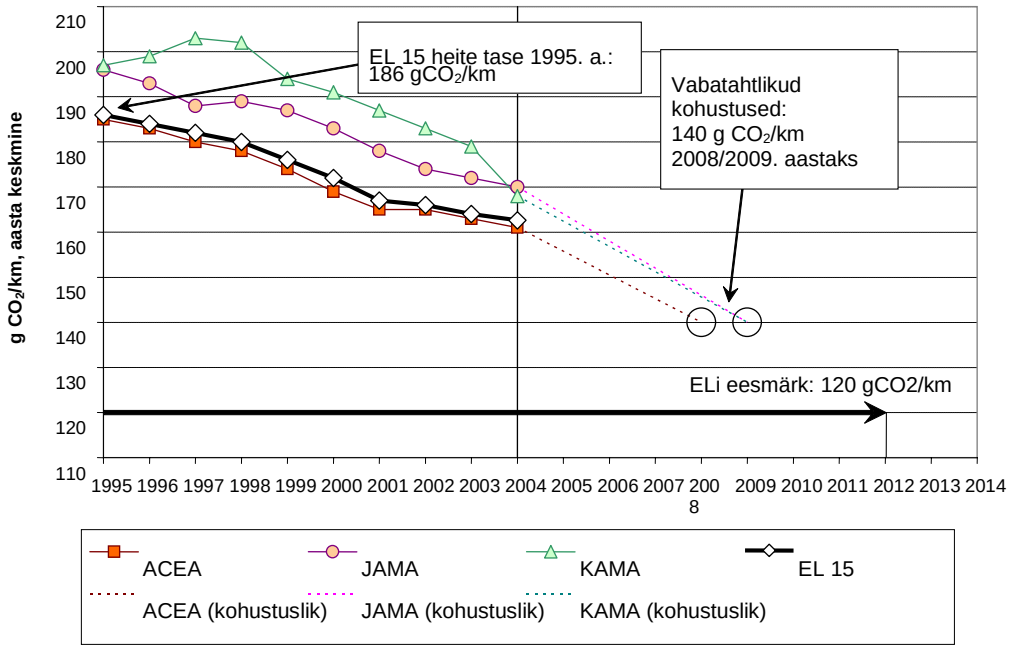
17 Direktiiv 1999/94/EÜ, milles käsitletakse kütusesäästuga ja süsinikdioksiidi heitmetega seotud andmete tarbijale kättesaadavust uute sõiduautode turustamisel, EÜT L 12, 18.1.2000.

18 *„Report on the effectiveness of the car fuel efficiency labelling directive 1999/94/EC, and options for improvement“* (Aruanne sõiduki kütusesäästlikkuse märgistamise direktiivi 1999/94/EÜ tõhususe kohta ning edasised parandamisvõimalused), ADACi aruanne Euroopa Komisjonile, märts 2005.

19 KOM(2005) 261 (lõplik).

2.2.4. Strateegiast saadud õppetunnid

Joonis 1 – ELi 15 liikmesriigi uute autode keskmine süsinikdioksiidi heide ajavahemikul 1995–2004



Strateegia rakendamisest saadud kogemuse põhjal võib teha mitu järeldust.[20]

- Müüdud uute autode keskmine heide oli 2004. aastal 163 g CO_2/km, mis on 12,4% vähem kui 1995. aasta 186 g CO_2/km.[21] Samal perioodil suurenes **ELis märkimisväärselt suuremate ja võimsamate autode müük**, sest hinnatõus oli väiksem kui inflatsioon.

- Uurimused **piiratud meetmete** mõju kohta, mida **liikmesriigid on seni võtnud nõudluse poolel, on näidanud, et kõige rohkem on heite vähenemisele aidanud kaasa autotehnoloogia areng**.

- Senised edusammud tähendavad teatavat lähenemist eesmärgile jõuda 2008/2009. aastaks heite tasemeni 140 g CO_2/km, kuid **ELi eesmärki 120 g CO_2/km ei ole täiendavate meetmeteta 2012. aastaks võimalik saavutada.** Kuna vabatahtlik kokkulepe ei õnnestunud, peab komisjon vajalikuks kasutada õiguslikku lähenemisviisi ja rõhutas, et lisaks kavandatud õigusaktidele peavad ametiasutused võtma kiiresti meetmeid heite vähendamise eesmärkide, sealhulgas 2008/2009. aastaks püstitatud eesmärkide, saavutamiseks näiteks fiskaalmeetmete või keskkonnasõbraliku riigihankega.

---

[20] 2005. aasta esialgsed andmed näitavad, et edasiminek on olnud väike.

[21] EL 15

3. EDASINE ARENG

Pidades silmas maanteetranspordist tulenevaid heiteid mõjutavate tegurite hulka, on vaja vastu võtta meetmete pakett.

3.1. ELi eesmärgi 120 g CO_2/km saavutamine

Käesolev teatis keskendub süsinikdioksiidi heite vähendamisele integreeritud lähenemisviisi kaudu (väikesõidukite kütusesäästu suurendamine (sõiduautod ja väikesed tarbesõidukid), muud tehnoloogilised uuendused ja biokütuste kasutamine), ning see ei piira muude täiendavate meetmete võtmist, mida komisjon võib kavandada, et vähendada maanteetranspordi mõju kliimamuutustele. Hiljuti läbivaadatud ELi transpordipoliitika hõlmab algatusi, et edendada võimaluse korral üleminekut säästlikumatele transpordiliikidele eelkõige linnades, ning välismõjusid arvestava ELi infrastruktuuri maksustamise meetodite kehtestamist 2008. aastaks et täiendada „Eurovignette-i" direktiivi[22] hiljutist läbivaatamist. Viimane linnakeskkonna temaatiline strateegia[23] näeb ette, et komisjon koostab säästliku transpordikava juhised. Seoses kütuse maksustamisega on ELi õigusaktidega juba kehtestatud kütuseaktsiisimaksu miinimummäärad.

Komisjon on kaalunud mitut, konkreetselt väikesõidukite kasvuhoonegaaside heidete vähendamisele suunatud meedet. Sidusrühmadega toimunud laiaulatuslike konsultatsioonide ja mõjuhinnangu alusel on järgnevalt esitatud strateegia, mis käsitleb nii pakkumise kui ka nõudluse poolt ning mille eesmärk saavutada ühenduse eesmärk jõuda 2012. aastaks heite tasemeni 120 g CO_2/km.

Kooskõlas energiatõhususe tegevuskavaga annab ühenduse lähenemisviis kasu keskkonnale, luues samal ajal majanduslikke võimalusi, et soodustada uuendusi keskkonnasõbralike autode väljatöötamisel ja edendada konkurentsivõimelist autotööstust ning luua ühenduses püsivaid töökohti. Seega loob strateegia tingimused ühenduse praegustest eesmärkidest kõrgemate eesmärkide saavutamiseks, et arvestada ELi vajadust vähendada pikemas perspektiivis transpordisektori süsinikdioksiidiheidet veelgi.

Komisjon rõhutab, et kütusesäästlikkust on võimalik suurendada eri viisidel: kui praegune suundumus üha suuremate ja võimsamate autode poole jätkub, on tehnoloogiliselt küll juba võimalik autode kütusesäästlikkust suurendada, kuid sellega kaasnevad täiendavad toomiskulud tootja ja seega ka tarbija jaoks. Teise võimalusena võib vastu võtta konkreetsed (fiskaal-) meetmed, et mõjutada tarbijat soetama kütusesäästlikumat autot. See edendaks säästlikuma turu teket, kus konkurents põhineks keskkonnasõbralikkusel, ning alandaks märkimisväärselt nõuete täitmisega seotud kulusid, vähendamata sõidumugavust ja -ohutust, mida tarbijad on nautinud viimase kümnendi jooksul. Liikmesriikide oluline ülesanne on kõnealune alternatiivne ja jätkusuutlikum võimalus eelkõige maksupoliitikas võimalikult kiiresti ellu viia: mida varem meetmeid võetakse, seda lihtsam on saavutada süsinikdioksiidi heite vähendamise eesmärke. Lisaks on võimalik kujundada maksukavasid nii, et need ei mõjutaks tulusid ega oleks kokkuvõttes tarbijatele täiendavaks koormaks, vaid pigem premeeriks kütusesäästlikuma auto ostjat ning trahviks vähem säästlikuma auto ostjat.

---

22 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest, muudetud direktiiviga 2006/38/EÜ, EÜT L 187, 20.7.1999.

23 KOM(2005) 446 (lõplik).

3.2. Tootjatele suunatud meetmed

Komisjon järgib oma integreeritud lähenemisviisi, et saavutada **2012. aastaks ELi eesmärk 120 g CO_2/km.** Seda on võimalik saavutada, kombineerides ELi ja liikmesriikide meetmeid. Komisjon esitab võimaluse korral 2007. aastal ja hiljemalt 2008. aasta keskpaigaks ettepaneku ELi **õigusliku raamistiku** kohta, et saavutada ELi eesmärk 120 g CO_2/km, keskendudes kohustuslikule süsinikdioksiidiheidete vähendamisele, et saavutada eesmärk, milleks on **uue autopargi keskmine heitkogus 130 g CO_2/km sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil** ja süsinikdioksiidiheidete vähendamine veel 10 g CO_2/km või samaväärse koguse võrra, kui see on tehniliselt vajalik, **muude tehnoloogiliste täiustuste ja biokütuste suurenenud kasutamise abil**, eelkõige:

a) kliimaseadmesüsteemidele kütusesäästlikkuse miinimumnõuete kehtestamisega;

b) täpsete rehvirõhu seiresüsteemide kohustusliku paigaldamisega;

c) sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite rehvidele maksimaalse veeretakistuse kehtestamisega ELis;

d) käiguvahetuse näidikute kasutamisega, võttes arvesse, mil määral kasutavad tarbijad selliseid seadmeid tegelikus sõiduolukorras;

e) väikeste tarbesõidukite (kaubikute) kütusesäästlikkuse suurendamine heite vähendamise kohustusliku eesmärgi kehtestamisega tasemeni 175 g CO_2/km 2012. aastaks ja 160 g CO_2/km 2015. aastaks;

f) biokütuste ulatuslikuma kasutamisega, et viia keskkonnategevuse tulemuslikkus maksimumini.

Eespool nimetatud meetmed peavad olema mõõdetavad, kontrollitavad, põhjendatavad ja CO_2 vähenduste topeltarvestuseta.

Komisjon nõustub sellega, et õigusraamistik, mida rakendatakse **uue autopargi keskmiste heitkoguste** suhtes, tuleb koostada nii, et tagada konkurentsi seisukohast neutraalsed heitkoguste vähendamise eesmärgid, mis on võrdsed Euroopa erinevate mootorsõidukitootjate puhul ja millega välditakse põhjendamatuid konkurentsimoonutusi mootorsõidukitootjate vahel.

Õiguslik raamistik peab olema **kooskõlas üldise eesmärgiga saavutada ELi Kyoto eesmärgid** ja peab tuginema **põhjalikule mõju hindamisele**. Mõju hindamises keskendutakse erinevate võimaluste tuludele ja kuludele, võrrelduna praeguse olukorraga süsinikdioksiidiheidete keskmiste heitkoguste osas, võttes autotehnoloogia keskkonnaalaste täienduste puhul arvesse viimast tehnoloogiat.

3.3. Nõudluse poolele / tarbijate harjumuste muutmisele suunatud meetmed

Lisaks õiguslikule raamistikule peaks komisjoni süsinikdioksiidiheidete vähendamise strateegia julgustama teiste transpordivahendite (raskeveokid jne) osas **täiendavaid jõupingutusi** tegema **nii liikmesriike** (süsinikdioksiidiheidetega seonduv maksustamine jm fiskaalmeetmed, liikluse korraldamine, infrastruktuur jne) **kui ka tarbijaid** (põhjendatud valiku tegemine ostjana, vastutustundlik sõidustiil).

3.3.1. Maksustamine[24]

Sõiduautode maksustamine on tõhus vahend tarbijate ostuotsustuste mõjutamiseks. Makse on võimalik diferentseerida, et toetada kütusesäästlike ja vähem süsinikdioksiidi õhkupaiskavate autode turustamist. See hõlbustaks oluliselt jõupingutusi, mida tootjad teevad oma kohustute täitmiseks, viies selliseid autosid turule. Komisjon on teinud ettepaneku sõiduautode maksustamist käsitleva nõukogu direktiivi kohta,[25] mida praegu arutatakse nõukogus ja parlamendis. **Komisjon julgustab uuesti liikmesriike võtma kõnealust ettepanekut vastu nii ruttu kui võimalik ning kohandama autode maksustamise kavasid, et edendada kütusesäästlike autode ostmist kogu ELis ja aidata tootjatel kohaneda lähiajal kehtestatava kütusesäästlikkust käsitleva õigusliku raamistikuga,** võimaldades liikmesriikidel sellega anda oma panus sõiduautode süsinikdioksiidiheite vähendamisse. Kõikide turul pakutavate autode maksude diferentseerimine auto kütusesäästu alusel on tõhus viis vähendada tootjatel nõuete täitmisega kaasnevaid kulusid.

Puhtamate väikeste tarbesõidukite turuleviimist edendaksid oluliselt ka maksusoodustused.[26] Soodustused peaksid lähtuma kogu ELis kohaldatavast ühtsest määratlusest, et vältida siseturu killustumist, ning hõlmama kõiki asjaomaseid heiteid, võttes arvesse nii õhusaastele kui ka kasvuhoonegaaside heitele kehtestatud nõudeid. Selleks tuleks **eriti keskkonnasõbralike väikeste tarbesõidukitena (*Light-duty Environmentally Enhanced Vehicle*, LEEV)** määratleda sõidukid, mille heide vastaks asjaomastes õigusaktides sätestatud saasteainete heite piirmäärade järgmisele etapile ning mille süsinikdioksiidiheide jääks teatavast tasemest madalamaks. Praegu on kõnealune tase 120 g CO_2/km, mis on ühenduse eesmärk. Eriti keskkonnasõbralike väikeste tarbesõidukite määratlust tuleks regulaarselt läbi vaadata, et rõhuasetus püsiks uusimal sõidukitehnoloogial.

3.3.2. Tarbijate teavitamine

Komisjon võtab 2007. aastal vastu muudatusettepaneku, et suurendada autode kütusesäästu märgistamise direktiivi 1999/94/EÜ tõhusust. Ettepaneku eesmärk on muu hulgas laiendada märgistamiskava väikestele tarbesõidukitele (N1), ühtlustades märgise kujundust, ning võtta kasutusele energiatõhususe klassid, et tõsta tarbijate teadlikkust autot soetades. Tähelepanu pööratakse ka eriti keskkonnasõbralike väikeste tarbesõidukite määratlusele (vt 3.3.1) ja võimalusele näidata märgisel auto ülalpidamisega seotud iga-aastased jooksvad kulud ning vajaduse korral süsinikdioksiidi heite ja kütusetarbimisega seotud sõidukimaksumäärad.

Lisaks tarbija teavitamisele võib olla vajalik kohandada autode turustamist, et see keskenduks vähem sõidukite dünaamilistele omadustele. Võrdsete võimaluste tagamiseks peab autotööstus tegutsema kooskõlastatult. Autotootjaid on kutsutud üles enne 2007. aasta keskpaika allkirjastama **vabatahtlikku kokkulepet autode turustamise ja reklaami hea tava ELi koodi kehtestamiseks**, mille eesmärk on edendada säästvaid tarbimisharjumusi.

---

24 Riigiabi heakskiitmiseks tuleb komisjonile eelnevalt teatada kõik valikulised maksumeetmed, mis võivad moonutada konkurentsi ning kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust.

25 KOM(2005)261 (lõplik).

26 Kõnealune lähenemisviis on sätestatud, et ergutada selliste autode turuleviimist, mis täidavad tulevikus kehtestatavaid õhu saasteainete piirmäärasid – vt nt direktiiv 98/69/EÜ ning ettepanek Euro 5 heitkoguste piirväärtuste kehtestamise kohta (KOM(2005) 683 (lõplik)).

3.3.3. Keskkonnasäästlik sõidustiil

Mitu liikmesriiki on keskkonnasäästliku sõidustiili edendamiseks korraldanud juba koolitusi ja teadlikkuse tõstmise kampaaniaid. Komisjon toetab keskkonnasäästliku sõidustiili edendamist mitme projektiga[27] ning võib kaaluda tulevikus asjaomaste nõuete lisamist juhilubade direktiivi.[28] Siiski on keskkonnasäästlik sõidustiil teise järgu meede ning selle tegelik võime vähendada süsinikdioksiidiheidet on kaheldav. Sellest hoolimata kutsutakse liikmesriike üles ka tulevikus edendama keskkonnasäästlikku sõidustiili, mille kaudu on võimalik suurendada tarbija teadlikkust auto kasutamisest tuleneva mõju kohta kliimamuutustele.

3.4. Pikaajaline nägemus

Pidades silmas ühenduse praegusest eesmärgist 120 g CO_2/km **kaugemale ulatuvaid eesmärke**, edendatakse jätkuvalt teadus- ja arendustegevust kõrgetasemeliste süsinikdioksiidi vähendamise tehnoloogiate väljatöötamiseks. Et kaasata kõiki sidusrühmi, kujundada ühtne nägemus ning tagada teadusressursside õigeaegne, kooskõlastatud ja tõhus kohaldamine ning vastata väljakutsetele, mida maanteetransport ja Euroopa konkurentsivõime jätkuvalt esitavad, asutati Euroopa maanteetranspordi alaste uuringute nõuandekomisjon (ERTRAC). **Komisjon toetab teadusuuringute valdkonnas tehtavaid jõupingutusi, et saavutada ERTRACi eesmärk[29] „suurendada sõidukite kütusesäästlikkust, mille tulemusel väheneks 2020. aastaks uute sõiduautode süsinikdioksiidi heide 40%”**. See eesmärk vastaks uute sõiduautode keskmisele heitele 95 g CO_2/km.

4. JÄRELDUSED

Euroopa Liit etendab juhtivat osa võitluses kliimamuutustega ning peab vähendama õhusaastet ja sõltuvust importkütusest. Et täita aastani 2012 ja sellele järgnevaks ajaks võetud kohustusi, peab EL vähendama kasvuhoonegaaside heiteid kõikides sektorites.

Maanteetranspordisektor nõuab erilist tähelepanu, sest hoolimata tehnoloogia arengust suureneb sellest tulenev heide üha rohkem: on vaja võtta tootjale suunatud meetmeid, et järjepidevalt suurendada transpordisüsteemide, eelkõige sõidukite, keskkonnasõbralikkust, ning tarbijatele suunatud meetmeid, et edendada säästlikemate sõidukite kasutamist.

Kuigi jätkusuutliku liikuvuse elluviimine nõuab ulatuslikumaid jõupingutusi, sisaldab kavandatav uuendatud strateegia mitut konkreetset meedet väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamiseks. Komisjon on arvamusel, et strateegiat tuleks rakendada kõikidel tasanditel, et kiirendada uute, keskmisest madalama heitega autode kasutuselevõttu. Kui ei tegutseta piisavalt kiiresti, muutuvad tehtud jõupingutused asjatuiks, ning ühenduse 120 g CO_2/km eesmärgi ja sellest kõrgemate eesmärkide saavutamine lühemas perspektiivis on ohus või osutub kulukamaks.

---

27 Vt nt *Ecodriven* http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm.

28 Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/439/EMÜ juhilubade kohta, EÜT L 237, 24.8.1991, mida on muudetud.

29 Vt ERTRAC *Strategic Research Agenda*, detsember 2004, kättesaadav veebiaadressil: http://www.ertrac.org/publications.htm

Seepärast esitab komisjon võimaluse korral 2007. aastal ja hiljemalt 2008. aasta keskpaigaks ettepaneku ELi õigusliku raamistiku kohta väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamiseks, et saavutada ELi eesmärk jõuda 2012. aastaks heite tasemeni 120 g CO_2/km. Sellega on kaasas mõjuhinnanguga, milles on näidatud, mil määral liikmesriigid saavad hõlbustada autotootjate kohustuslike eesmärkide täitmist tarbijatele suunatud meetmete võtmisega eelkõige maksustamise valdkonnas.

2010. aastal annab komisjon rakendamise ülevaate ning kaalub vajadust täiendavate meetmete järele, et liikuda sätestatud ELi eesmärgist kaugemale.