



Brüssel, 20.7.2016
COM(2016) 501 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia

{SWD(2016) 244 final}

1. SISSEJUHATUS

Vähese heitega liikuvus moodustab olulise osa laiemast üleminekust vähese CO₂-heitega ringmajandusele, mis on vajalik Euroopa konkurentsivõime säilitamiseks ning inimeste ja kaupade liikuvusega seotud vajaduste rahuldamiseks.

Ligi neljandik Euroopa kasvuhoonegaaside heitest tuleneb transpordist, mis on ka peamine õhusaaste allikas linnades. Euroopa lahendus nendele probleemidele on pöördumatu üleminek vähese heitega liikuvusele, millega vähendatakse CO₂ ja õhusaasteainete heidet. *Eesmärk on selge: sajandi keskpaigaks tuleb transpordisektoris vähendada kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega¹ ning kindlalt tuleb jätkata tööd täielikult heitevaba transpordisüsteemi saavutamiseks. Transpordist tulenevat ja meie tervist kahjustavat õhusaasteainete heidet tuleb viivitamata järsult vähendada.*

Transpordisektorit on varasemast palju suuremal määral võimalik kasutada ELi heite vähendamise eesmärkide saavutamiseks vastavalt Pariisi kliimakokkuleppega² võetud kohustustele ja kooskõlas säästva arengu tegevuskavaga aastani 2030.

Üleminek vähese heitega liikuvusele on juba ülemaailmselt alanud ja üha kiireneb. Sellega kaasnevad suurepärased võimalused. Nimelt võimaldab see Euroopa autotootjatel oma tegevust ajakohastada, kasutada mitmekülgsemalt ära uusi tehnoloogialahendusi ja taastada usaldusväärsus tarbijate silmis. Samuti saavad muud tööstussektorid ja tootjad tänu sellele suundumusele kujundada ülemaailmseid norme ning eksportida oma tooteid. Lisaks avaneb uuendusmeelsetel energiaettevõtjatel ja energiateenuse osutajatel ning investoritel võimalus aidata kaasa jätkusuutlikule majanduskasvule ja luua uusi töökohti.

See muutus on juba alanud ning tugineb olemasolevatele ELi poliitikameetmetele³. Nüüd tuleb ülemineku tempot kiirendada käesoleva vähese heitega liikuvuse strateegia alusel, tagades samas, et rahuldatud on tõhusalt toimiva siseturu ja ülemaailmse ühenduvusega seotud liikuvusvajadused. Selleks on vaja võtta mitmesuguseid meetmeid. Tegevuskavas on loetletud meetmed, mida komisjon kavatseb võtta kooskõlas parema õigusloome põhimõtete ja protsessidega, et tagada olukord, kus kõik kavandatavad meetmed on tõenditel põhinevad, tulemuslikud, tõhusad ja proportsionaalsed ning vastavad täielikult subsidiaarsuse põhimõttele. Kõnealuste meetmetega mõjutatakse järgmisi olulisi vahendeid, mille abil saab kujundada transpordisektori arengut tehnoloogianeutraalsuse ning tööhõive, majanduskasvu ja investeringute edendamise seisukohast positiivses suunas: 1) transpordisüsteemi tõhustamine, 2) vähese heitega alternatiivenergia kasutamine transpordis ning 3) vähese heitega ja heitevabade sõidukite kasutamine. Lisaks toetavad üleminekut sellised horisontaalsed tugisüsteemid nagu energialiidu strateegia, teadusuuringud ja innovatsioon, tööstus- ja investeerimispoliitika, digitaalse ühtse turu strateegiad ning oskuste tegevuskava. Kuna maanteetranspordist pärineb üle 70 % kogu transpordisektori kasvuhoonegaaside

¹ KOM (2011) 144 „Valge raamat: Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“.

² Vastavalt jõupingutuste jagamist käsitleva määruse eelnõule (COM (2016) 482) aitab transpordisektori areng kaasa kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärkide saavutamisele riigis.

³ Vt käesolevale teatisele lisatud komisjoni talituste töödokumendis esitatud ülevaade kehtivatest poliitikameetmetest.

heitest ja suur osa õhusaastest,⁴ keskenduvad meetmed sellele valdkonnale, kuid eesmärgi saavutamisse saab ja tuleb panustada kõigis transpordisektorites.

EL loob oma algatustega tingimused ja pakub tugevaid stiimuleid vähese heitega liikuvusele üleminekuks. Käesolevas teatistes esitatud meetmed on osa terviklikust lähenemisviisist, mis nõuab pikaajalist osalemist kõigilt sidusrühmadelt, sealhulgas liikmesriikidelt, kes peavad olema valmis täitma oma kohustusi. Euroopa teadlased ning tööstus- ja teenindussektor peaksid jätkama innovatsiooni ning lähtuma äriliste valikute tegemisel sajandi keskpaigaks seatud eesmärgist. Selleks et tuua need sidusrühmade väljaarendatud uuendused Euroopas ja mujal maailmas turule, on vaja õigel ajal pakkuda õigeid stiimuleid ja teha õigeid investeeringuid. Ka piirkonnad ja linnad täidavad olulist rolli vähese heitega liikuvuslahenduste rakendamisel seal, kus probleemid on kõige suuremad, ning lõppkokkuvõttes määravad meie edu liikuvuslahenduste kasutajate käitumisvalikud.

Euroopa transpordisüsteemi ümberkujundamine, mis on ELi elanike jõukuse ja heaolu eelduseks, saab olla üksnes kõigi osalejate järjekindla tegevuse tulemus.

2. VÄHESE HEITEGA LIIKUVUSE ÕIGUSRAAMISTIK

Et hõlbustada üleminekut vähese heitega liikuvusele ja pakkuda investoritele kindlust, tuleb muuta ELi õigusraamistikku. Kuna kasvav transpordinõudlus on tasalülitanud paljud minevikus tehtud edusammud, tuleb vähese heitega liikuvusele üleminekul lähtuda tõhusamast transpordisüsteemist. Transpordis kasutatav vähese heitega alternatiivenergia pakub innovatsiooni- ja tööhõivevõimalusi ning võimaldab vähendada Euroopa sõltuvust imporditud naftast.

2.1 TRANSPORDISÜSTEEMI OPTIMEERIMINE JA TÕHUSTAMINE

Liikuvuse korraldamise viisid muutuvad tänu uutele tehnoloogialahendustele ning äri- ja liikuvusmodelitele ning sellest annab tunnistust näiteks jagamismajanduse kiire võidukäik liikuvusvaldkonnas. Liikuvusvaldkond on üha enam nõudluspõhine ning tänu sellele kasutatakse transpordiresse optimaalsemalt. Seda muudatust soodustavad andmed, selgemad hinnasignaalid ja mitmeliigiline transpordisüsteem, mis täidavad seega olulist rolli vähese heitega liikuvusele üleminekuks rakendatavas ELi lähenemisviisis.

Digitaalsed liikuvuslahendused

Digitaaltehnoloogia võib muuta transpordi ohutumaks, tõhusamaks ja kaasavamaks. Digitaallahendused võimaldavad tõrgeteta liikuvust lähtekohast sihtkohta ning integreeritud logistika- ja lisaväertusteenuste pakkumist. Selle potentsiaali parimaks ärakasutamiseks tuleb digitaaltehnoloogia tõhusalt lõimida jätkusuutlike liikuvuskontseptsioonidega. Seepärast on intelligentsete transpordisüsteemide rakendamine kõigi transpordiliikide puhul saanud üleeuroopalise mitmeliigilise transpordivõrgu⁵ arendamise lahutamatuks osaks.

Maanteetranspordi valdkonnas tehakse märkimisväärsed jõupingutusi, et kannustada koostöömivate intelligentsete transpordisüsteemide arendamist ja kasutuselevõttu. Selle eesmärgi saavutamiseks koostab komisjon raamistikku selliste süsteemide kiireks ja koordineeritud rakendamiseks kogu ELis.

⁴ Maanteetransport on suurim lämmastikoksiidi allikas (39 %) ja oluline tahkete osakeste allikas (13 %).

⁵ See hõlmab raudteeliikluse alal Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi, lennuliikluse alal Ühtse Euroopa taeva lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi ning siseveetranspordi alal jõeteabeteenuseid.

Õiglane ja tõhus transpordihinna kujundus

Õigete hinnasignaalide andmine ja välismõjude arvessevõtmine on üks majanduslikult ratsionaalsemaid viise energiatõhusama transpordi, vähese heitega energiakasutuse ja sõidukipargi kiirema uuendamise stimuleerimiseks. Kuigi veoauto- ja raudteetransporti ELi tasandil juba maksustatakse, on liikmesriikide ja kohalike omavalitsuste tasandil tegutsemisruumi reisijateveo maksustamise alal. Sellised tasud peaksid täiendama mootorikütuste puhul praegu kehtivaid makse.

Kogu ELis tuleks „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ põhimõtete paremaks järgimiseks rakendada kauguspõhiseid teemaksusüsteeme, mille puhul arvutatakse sissenõutav tasu läbitud kilomeetrite alusel. Selleks töötab komisjon välja koostalitlusvõimelisi elektroonilisi teemaksusüsteeme käsitlevad ELi normid, et lihtsustada uue teemaksuteenuse osutajate turulepääsu ja vähendada süsteemi üldkulusid⁶. Lisaks vaatab komisjon läbi veoautode maksustamist käsitleva direktiivi, et võimaldada CO₂-heite erinevustel põhinevat maksustamist, ning laiendab mõningaid kõnealuse direktiivi põhimõtteid bussidele, sõiduautodele ja kaubikutele⁷.

Mitmeliigilise transpordi edendamine

Mitmeliigilise transpordi toetamise meetmed mängivad vähese heitega liikuvuse saavutamisel olulist rolli, sest need stimuleerivad üleminekut väiksema heitega transpordiliikidele, näiteks siseveeteede, lähimerevedude ja raudteetranspordi kasutamisele.

Näiteks on raudteesektori läbivaadatud õigusraamistiku⁸ eesmärk suurendada raudtee konkurentsivõimet ja atraktiivsust nii reisijate- kui ka kaubaveo valdkonnas. Mitmeliigilise transpordi täiendavaks edendamiseks ajakohastab komisjon kombineeritud vedudega seotud stiimuleid⁹ ja valmistab ette meetmeid raudtee-kaubaveo koridoride läbilaskevõime ja tõhususe suurendamiseks¹⁰. Komisjon toetab mitmeliigiliste põhivõrgukoridoride kasutuselevõttu, valmistades ette teise etapi töökavasid ja hõlbustades meetmete võtmist üleeuroopalise transpordivõrgu rakendamiseks¹¹.

Komisjon valmistab ette meetmeid riigisiseste bussiveoteenuste täiendavaks arendamiseks, et veelgi tugevdada veelgi avalikke transporditeenuseid ja aidata kaasa maanteetranspordist tuleneva CO₂-heite vähendamisele.

⁶ Euroopa elektroonilist maksukogumisteenust käsitleva direktiivi 2004/52/EÜ ja komisjoni otsuse 2009/750/EÜ läbivaatamine.

⁷ *Eurovignette*'i direktiivi (1999/62/EÜ) läbivaatamine.

⁸ Kaasseadusandjad on õigusaktid osaliselt vastu võtnud ning peagi võetakse need täies mahus vastu (COM (2013) 26, COM (2013) 28 ja COM (2013) 29).

⁹ Kombineeritud vedu käsitleva direktiivi hiljutine hindamine näitas, et seda on vaja lihtsustada ja läbi tuleb vaadata ühendvedude majanduslikud stiimulid.

¹⁰ Määruse (EL) nr 913/2010 (konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta) läbivaatamine.

¹¹ Ettepanek määruse kohta, milles käsitletakse üleeuroopalise transpordivõrgu ühishuviprojektide kiirema rakendamise meetmete võtmise lihtsustamist.

2.2 VÄHESE HEITEGA ALTERNATIIVENERGIA LAIALDASEM KASUTAMINE TRANSPORDIVALDKONNAS

ELi transpordisektor sõltub endiselt ligi 94 % ulatuses naftatoodetest, mis on muude sektoritega võrreldes palju suurem näitaja ja tingib transpordivaldkonna märkimisväärse sõltuvuse imporditavast energiast. Kuigi transpordivaldkonnas on juba alanud üleminek vähese heitega alternatiivenergiale, peab see järgmisel aastakümnel kiirenema. See annab Euroopale võimaluse saavutada juhtpositsioon selliste uute toodete puhul nagu täiustatud biokütused. Kasutusele tuleb võtta asjakohane taristu.

Vähese heitega alternatiivenergia tõhus raamistik

Kehtivate kütuseid ja taastuvenergiat käsitlevate õigusaktide¹² läbivaatamisega seoses uurib komisjon võimalusi innovatsiooni jõuliseks edendamiseks selliste energialahenduste valdkonnas, mis on vajalikud CO₂-heite vähendamiseks pikas perspektiivis. Innovatsiooni edendamiseks sobivad stiimulid hõlmavad näiteks seda, et kütusetarnijatele seatakse kütuse koostist käsitlevate nõuetega kohustus tarnida teatavat taastuvat alternatiivenergiat (st täiustatud biokütuseid ja sünteetilisi kütuseid) või kohustus vähendada tarnitud energia kasvuhoonegaasimõju.

Komisjon on juba osutanud asjaolule, et toidukultuuripõhiste biokütuste osatähtsus transpordisektori CO₂-heite vähendamises on väike ja neid ei tohiks pärast 2020. aastat riiklikult toetada¹³. Kehtivate kütuseid ja taastuvenergiat käsitlevate õigusaktide läbivaatamist toetaval analüüsimisel keskendub komisjon toidukultuuripõhiste biokütuste kasutamise järkjärgulisele lõpetamisele ja nende asendamisele täiustatud biokütustega. Komisjon hindab hoolikalt sellise asendamise mõju, sealhulgas täiustatud biokütuste kasutuselevõttuga seotud investeerimisvajadusi ja asjaolu, et ilma toetusteta ei suuda täiustatud biokütused praegu konkureerida fossiilkütuste ega toidukultuuripõhiste biokütustega¹⁴.

Vähese heitega alternatiivenergia väljavaated erinevate transpordiliigiti. Kõige rohkem on praegu valikuvõimalusi sõiduautode ja busside puhul ning raudteeliikluse lahendused on üsna ühemõtteliselt seotud elektrifitseerimisega. Keskpikas perspektiivis on täiustatud biokütuste kasutamine eriti oluline lennundusvaldkonnas ning veoautode ja kaugsõidubusside puhul. Eeldatakse, et maagaasi kasutatakse laevanduses üha enam alternatiivina laevakütusele ning veoautode ja busside puhul alternatiivina diislikütusele. Maagaasi potentsiaali saab märkimisväärselt suurendada biometaaniga ja sünteetilise metaani kasutamisega (elektrienergiast gaasi tootmise tehnoloogia abil).

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtt

Suure osa alternatiivkütuste (sh elektri) kasutamiseks on lisaks olemasolevale tankimissüsteemile vaja luua eriotstarbeline taristu. Alternatiivkütuste taristut käsitlevas direktiivis¹⁵ käsitletakse siseturul ühtsete normide rakendamist, taristu asjakohast

¹² Direktiiv 2009/28/EÜ taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta ning direktiiv 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta.

¹³ COM (2014) 15, „Kliima- ja energiapoliitika raamistik ajavahemikuks 2020–2030“.

¹⁴ Täiustatud biokütuseid on võimalik toetada keskkonna- ja energiaalase riigiabi suunistes sätestatud tingimusi täites.

¹⁵ Direktiiv 2014/94/EL.

kättesaadavust ning tarbijate teavitamist kütuste ja sõidukite ühilduvusest. Koostatakse kütusehindade võrdlemise metoodikat.

Kõnealuse direktiivi kohaselt kujundavad liikmesriigid 2016. aasta novembriks välja avalikult kättesaadavate laadimispunktide ja maagaasitanklate ning soovi korral vesinikutanklate kasutuselevõttu käsitlevad poliitikaraamistikud¹⁶. Elektrisõidukite massilise omaksvõtmise ja kasutamise saavutamiseks peab laadimis- ja hooldustaristu saama kogu Euroopas laialdaselt kättesaadavaks. Lõppeesmärk on teha võimalikuks elektriautoga läbi kogu Euroopa reisimine, muutes elektrisõidukite laadimise sama lihtsaks kui kütusepaagi täitmise.

EL toetab alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu rahaliselt ning oma sidusrühmade platvormide kaudu¹⁷. Käimasolevate projektide kaudu arendatakse ärimudelit ja katsetatakse selle teostatavust tegelikes tingimustes tehtavate katsete abil ning kokku on koondatud avaliku ja erasektori investeeringuid rohkem kui 1 miljardi eurot väärtuses ning peaaegu 600 miljonit eurot ELi rahalist toetust ligi 100 projekti jaoks.¹⁸ Sellega seoses tuleks rohkem ära kasutada ka Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi pakutavaid rahastamisvõimalusi. Komisjon annab hinnangu vajadusele kohandada olemasolevaid rahastamisvahendeid laadimis- ja alternatiivkütuse taristuga seotud piiriüleste investeerimisprojektide elluviimise hõlbustamiseks. Seoses energiatõhususe valdkonnas võetavate meetmetega uurib komisjon võimalusi edendada elektrisõidukite laadimispunktide paigaldamist hoonetesse.

Elektritranspordi koostalitlus ja standardimine

Standardimine ja koostalitlus on siseturu mastaabi parimaks võimalikuks ärakasutamiseks hädavajalikud, eriti elektritranspordi puhul; seega tuleb kõrvaldada elektriautode laadimise tõkked kogu ELis. Tuleks teha täiendavaid jõupingutusi, et edendada elektritransporditeenuste ELi-ülese turu loomist, näiteks makselahenduste piiriülese toimimise ja laadimispunkte reaajas käsitleva teabe pakkumise kaudu.

Koostöös ELi liikmesriikide, tööstussektori ja Euroopa standardiorganisatsioonidega töötatakse välja kogu ELis kehtivad standardid. Autode jaoks on juba kehtestatud ühtne pistikustandard ja järgmiseks on kavas vastu võtta induktsioonlaadimist, akusid ning elektribusside ja -mootorrataste laadimispistikuid käsitlevad standardid. Komisjon on samuti avanud spetsiaalse labori järgmise põlvkonna elektriautode ja aruka võrgu täieliku koostalitluse tagamiseks ühtlustatud standardite, tehnoloogia kontrollimise ja kaitsemeetodite alusel. Samuti osaleb EL kõnealuses valdkonnas tehtavates rahvusvahelistes jõupingutustes, tehes koostööd muu hulgas Ameerika Ühendriikide ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjoniga.

2.3 ARENG HEITEVABADE SÕIDUKITE SUUNAS

Transpordisüsteemi tõhususe suurendamist ja üleminekut vähese heitega alternatiivenergiele on vaja täiendada poliitikameetmetega, mis toetavad sõidukite tõhustamist ja nendega seotud innovatsiooni ning suurendavad nõudlust kõnealuste uuenduslike toodete järele.

¹⁶ Kui liikmesriikide poliitikameetmed hõlmavad riigiabi andmist, peavad need olema kooskõlas kohaldatavate riigiabi eeskirjadega.

¹⁷ Nt säästva transpordi foorum.

¹⁸ Kaasrahastamine toimub nii era- kui ka avaliku sektori vahenditest, sealhulgas Euroopa ühendamise rahastust ning Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest.

Maanteetranspordi valdkonnas on jätkuvalt vaja täiustada sisepõlemismootorit. Samas tuleb üleminekut vähese heitega ja heitevabadele sõidukitele toetada mitmesuguste meetmetega kõigil poliitikakujundamise tasanditel, et kaasata protsessi nii tootjad kui ka kasutajad. Varasemaga võrreldes tuleb poliitikameetmete puhul rohkem tähelepanu pöörata ka veoautodele ja bussidele.

Sõidukikatsetuste täiustamine tarbijate usalduse taastamiseks

Viimase aasta jooksul on komisjon põhjalikult muutnud sõidukite heite mõõtmise ja kontrollimise viisi. Nüüd võetakse kiiresti kasutusele uued menetlused heite mõõtmiseks tegelikel sõidutingimustel põhinevate katsetega,¹⁹ et suurendada õhusaasteainete heite piirnormide tegelikku mõju ja taastada tarbijate usaldus katsetulemuste suhtes. Uue tüübikinnitusraamistikuga tugevdatakse Euroopas sõltumatute katsete korraldamist, turujärelevalvet ja nõuete täitmise tagamist²⁰. Sellega seoses aitab sõidukite keskkonnamõju läbipaistev²¹ ja usaldusväärne hindamine taastada tarbijate usalduse ning tagada täiendavad vahendid tõsiste õhukvaliteediprobleemide lahendamiseks kogu ELis.

Realistlikumate ja täpsemate CO₂-heite ja kütusekulu väärtuste väljaselgitamiseks kasutatakse uut ühtlustatud üleilmset kergesõidukite katse menetlust²². Autode ja kaubikute jaoks alates 2020. aastast kehtivad normid koostatakse selle uue katsemenetluse põhjal ning uute katsete suuremat rangust tuleb arvesse võtta uute normide kindlaksmääramisel.

Komisjon uurib ka tegelikes kasutustingimustes kütusekulu ja CO₂-heite mõõtmise teostatavust ning võimalust kasutada sellise mõõtmise tulemusena saadavaid andmeid tarbijate teavitamiseks ja katsemenetluste täpsuse kontrollimiseks²³.

2020. aasta järgse perioodi sõiduautode ja kaubikute strateegia

ELi uute autode ja kaubikute suhtes kohaldatavad kütusetõhususe normid on osutunud autotehnoloogia valdkonnas oluliseks innovatsiooniks ja tõhusust soodustavaks teguriks²⁴. Sõidukite järelturu kaudu laieneb normide mõju järk-järgult kogu sõidukipargile. Pärast 2020. aastat tuleb veelgi vähendada tavapäraest sisepõlemismootoritest pärit heidet. Kasutusele tuleb võtta vähese heitega ja heitevabad sõidukid, mis 2030. aastaks peaksid hõivama märkimisväärse turuosa. Ülemineku toetamiseks tuleb ELi tasandil, aga ka liikmesriikide, piirkondade ja kohalikul tasandil võetavate meetmetega rakendada nii pakkumist kui ka nõudlust mõjutavaid stiimuleid.

¹⁹ Komisjoni 10. märtsi 2016. aasta määrus (EL) 2016/427 (esimene tegelikes sõidutingimustes tekkivat heidet käsitlev õigusaktide pakett) ja komisjoni 20. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/646 (teine tegelikes sõidutingimustes tekkivat heidet käsitlev õigusaktide pakett).

²⁰ Ettepanek uue määruse kohta, mille komisjon võttis vastu 27. jaanuaril 2016, COM (2016) 31.

²¹ Komisjon teeb ka ettepaneku, mille kohaselt tuleks sõiduki vastavussertifikaadile märkida ka selle vastavustegur, mis muudaks sõiduki heite tarbija jaoks täielikult arusaadavaks. Kõnealune kohustus kavatakse lisada praegu koostatavasse kolmandasse tegelikes sõidutingimustes tekkivat heidet käsitlevasse õigusaktide paketti.

²² Liikmesriikide esindajatest koosnev tehniline regulatiivkomitee (mootorsõidukite tehniline komitee) hääletas 14. juunil 2016 ühtlustatud üleilmset kergesõidukite katse menetluse kasutuselevõtmist käsitleva komisjoni määruse eelnõu poolt.

²³ Sõltumatu teadusnõustamise mehhanism koostab komisjoni jaoks tegutsemisvõimaluste teaduslikku hinnangut.

²⁴ Sõiduautode ja kaubikute heite vähendamise norme käsitlevate määruste (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 hindamine.

Komisjon valmistab ette autode ja kaubikute suhtes 2020. aasta järgsel perioodil kohaldatavaid CO₂-heite norme, hindab nendega kaasnevaid kulusid ja nendest saadavat kasu ning nende mõju konkurentsivõimele ja tööstuspoliitika kujunemisele ELis ja kogu maailmas. Samuti analüüsitakse eri viise vähese heitega ja heitevabade sõidukite tehnoloogianeutraalseks toetamiseks, näiteks nende jaoks konkreetsete eesmärkide kehtestamist. Sellised sõidukid tuleb nõuetekohaselt määratlada,²⁵ sealhulgas näiteks eristada vähese heitega sõidukeid heitevabadest sõidukitest. Samuti hinnatakse 2020. aasta järgse raamistiku üldist ajakava, eelkõige vahe-eesmärgi seadmist 2030. aastale eelneva ajaks. Sõidukipargi uuendamisele kuluvast ajast tulenevalt tuleks tegutseda pigem varem kui hiljem. Euroopa Komisjon algatab kõnealuseid võimalusi ja käesolevat strateegiat käsitleva avaliku konsultatsiooni.

Neid meetmeid tuleb toetada uue põlvkonna elektriakuelementide tootmisbaasi väljaarendamisega ELis.

Seoses uut laadi sõidukite kasutuselevõttuga tarbijate poolt tuleb teha suuremaid jõupingutusi vähese heitega ja heitevabade sõidukite turgude loomiseks. Seepärast astub komisjon samme tarbijate paremaks teavitamiseks autode märgistamise²⁶ kaudu ja uute sõidukite kasutuselevõtu toetamiseks riigihanke-eeskirjade kaudu. Vajalikke stiimuleid võivad pakkuda liikmesriigid, piirkonnade ja kohaliku tasandi ametiasutused ning autotootjad ise.

Tarbijate vähene teadlikkus on eriti suur probleem elektrisõidukite ja kütuseelemendiga sõidukite puhul. Tänu akutehnoloogia arengule suureneb autode sõiduulatus ja nende soetamine muutub vähem kulukaks ning elektrisõidukite ja kütuseelemendiga sõidukite tankimis-, laadimis- ja hoolduskulud on palju väiksemad kui tavakütuseid kasutavate sõidukite puhul. Potentsiaalsete kasutajate teadlikkust nendest eelistest on vaja suurendada. Terviklikum lähenemisviis heiteteabe esitamisele, sealhulgas kasutatud kütusest või energiast tuleneva heite esitamine, võib täiendavalt mõjutada tarbijate valikut ja suurendada alternatiivkütuste rolli ning anda tõuke CO₂-heite tulemuslikumaks vähendamiseks.

Tarbijate käitumist saab väga tõhusalt mõjutada maksustamisvahenditega. Liikmesriigid kohaldavad endiselt mitmesuguseid vastuolulisi maksusoodustusi, mis ei aita kaasa vähese heitega liikuvuse edendamisele. Selliste soodustuste hulka kuuluvad näiteks fossiilkütuste subsideerimine teatavate kütuste suhtes kohaldatava madala maksumäära ja ametiautode suhtes kehtivate maksuskeemide kaudu. Sellised liikmesriikide kontrollitavad maksuskeemid tuleb läbi vaadata, et stimuleerida vähese heitega ja vähem saastava energia kasutuselevõttu transpordivaldkonnas. Ametiautode puhul võiks hästi kavandatud raamistik mõjutada väga positiivselt vähese heitega ja heitevabade sõidukite kasutuselevõttu, sest ametiautode sõidukipark on suur ja seda uuendatakse sageli.

2020. aasta järgse perioodi veoautode ja busside strateegia

Veoautode ja busside heide moodustab praegu umbes veerandi maanteetranspordist tulenevast CO₂-heitest ja see suureneb ajavahemikul 2010–2030 prognooside kohaselt

²⁵ Kehtivate määrustega (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 on ette nähtud erisoodustuste süsteem selliste sõidukite jaoks, mille heide jääb alla piinormi 50 g/km (see hõlmaks teatavaid laaditavaid hübriidajamiga autosid, täielikult elektrilisi autosid ja kütuseelemendiga (st vesinikkütusega) sõidukeid).

²⁶ Esimese sammuna avaltakse koos käesoleva strateegiaga hinnang sõidukite märgistamise direktiivi (direktiiv 1999/94/EÜ) kohta. Komisjon võib kaaluda ka märgistussüsteemi laiendamist muudele saasteainetele.

ligikaudu 10 %²⁷. Kuigi veoautode ja busside suhtes on kohaldatud samasuguseid õhukvaliteedinorme nagu sõiduautode ja kaubikute suhtes ning neid norme tuleb nüüd tegelikes sõidutingimustes täita, ei ole EL kehtestanud veoautodele ja bussidele erinevalt sõiduautodest ja kaubikutest kütusetõhususe norme ega CO₂-heite seire kava.

Esimese sammuna valmistab komisjon kahte ettepanekut, millest ühes käsitletakse kõnealuste sõidukite CO₂-heite ja kütusekulu sertimist ning teises selliste serditud andmete seiret ja neid hõlmavat aruandlust. Sellised meetmed suurendavad läbipaistvust ja hõlbustavad ka teekasutajate diferentseeritud maksustamist.

Samuti peab EL võtma meetmeid veoautode ja busside CO₂-heite aktiivseks vähendamiseks. Mujal maailmas, näiteks Ameerika Ühendriikides, Hiinas, Jaapanis ja Kanadas, on sellekohased normid juba kehtestatud ning mõned Euroopa tootjad osalevad sellistes kavades. Euroopa ei tohi muust maailmast maha jääda. Jooksvate kaubaveokulude vähenemine ja kütusesäästlikumad sõidukid toovad kasu kogu majandusele ning lõppkokkuvõttes ka tarbijatele ja reisijatele. Järelturu kaudu laieneb uutest normidest saadav kasu väikeste ja keskmiste veoettevõtjateni.

Seega kiirendab komisjon selliste sõidukite jaoks CO₂-heite normide kujundamise eri võimaluste analüüsi ning algatab avaliku konsultatsiooni, et valmistada käesoleva ametiaja jooksul ette heitenorme käsitlev ettepanek. Arvestades, et veoauto keskmine kasutusiga on umbes kümme aastat, sõidavad 2020. aastal müüdnud veoautod Euroopa teedel veel 2030. aastal. Kiirete edusammude tegemiseks kaalutakse normide eri variante, sealhulgas üksnes mootoreid ja sõidukeid tervikuna käsitlevaid norme, et saavutada heite vähenemine aegsasti enne 2030. aastat. Analüüsis kasutab komisjon täielikult ära kõik kättesaadavad andmed ning kasutab ka simulatsioonivahendit,²⁸ mis on välja töötatud tihedas koostöös sidusrühmadega.

Vähese heitega ja heitevaba tehnoloogia kasutuselevõtu potentsiaal erineb sõltuvalt kõnealuste sõidukite kategooriast. Teatavate kategooriate, näiteks linnaliinibusside puhul tundub heitevaba tehnoloogia varane kasutuselevõtt olevat käeulatuses ning tuleks kaaluda nende jaoks eraldi heitevaba eesmärgi kehtestamist. Riigihanked on võimas vahend uuenduslike toodete jaoks turgude loomisel ja seda tuleks kasutada selliste sõidukite kasutuselevõtu toetamiseks. Kuna suure osa riigihangetest korraldavad munitsipaal- ja kohaliku tasandi asutused, on selliste ühissõidukite puhul nagu bussid vähese heitega alternatiivenergialiikidele ülemineku võimalus eriti suur. Selliste riigihangete veelgi tõhusamaks muutmiseks vaatab komisjon praegu läbi keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi,²⁹ millega kehtestati ELis riigihangete puhul säästlikkusega seotud kohustused. Praegu hinnatavad valikuvõimalused hõlmavad kõnealuse direktiivi kohaldamisala laiendamist ning rangemate vastavusnõuete ja hanke-eesmärkide kehtestamist.

3. VÄHESE HEITEGA LIIKUVUSE SAAVUTAMISEKS VAJALIKE TINGIMUSTE TAGAMINE

Üleminekut vähese heitega liikuvusele toetatakse mitmete horisontaalalgatuste ja -meetmetega.

²⁷ EU Reference Scenario 2016: Energy, Transport and GHG emissions, Trends to 2050 (ELi 2016. aasta võrdlusstsenaarium: energia, transpordi ja kasvuhoonegaaside heite suundumused aastani 2050).

²⁸ Sõiduki energiatarbimise arvutamise vahend.

²⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee sõidukite edendamise kohta.

Energialiit — transpordi- ja energiasüsteemi ühendamise

Vähese heitega liikuvus võiks mõjutada energiatarneid, kuna nõudlus mõne energiaallika järele suureneb, teisalt mõne teise järele aga väheneb. Fossiilkütuste tarnijad peavad hakkama arvestama transpordisektoris kasutatava vähese heitega alternatiivenergia uute võimalustega. Vähese heitega liikuvus võiks suurendada nõudlust elektrienergia järele ja sundida energiasektorit vähendama CO₂-heidet ELi heitkogustega kauplemise süsteemi raames.

Üldiselt suudab olemasolev elektrienergiataristu küll toime tulla elektrienergia laialdase kasutamisega transpordisektoris,³⁰ kuid probleemid võivad tekkida energia jaotamisega tiptundidel. Selle kõrvaldamiseks töötab komisjon energialiidu strateegia³¹ raames välja elektrituru korraldust käsitleva ettepaneku, et hõlbustada elektrienergia- ja liikuvusvaldkonna lõimimist, soodustades odava elektri laadimist ajal, kui nõudlus on väike või tärned suured. Selle ettepaneku vastuvõtmine vähendaks asjaolusid, mis takistavad taastuvallikatest pärit elektrienergia isetootmist, salvestamist ja tarbimist. Näiteks lihtsustaks see tarbijate jaoks oma päikesepaneelidega toodetud elektrienergia kasutamist sõidukite laadimisel.

Pikemas perspektiivis võiksid sõidukiakud muutuda elektrisüsteemi lahutamatuks osaks ja vajaduse korral varustada võrku energiaga. Samuti võiks elektrienergia madalate hindade ajal toota sellest vesinikku, biometaani ja sünteetilisi kütuseid ning neid energiana salvestada.

Teadusuuringud, innovatsioon ja konkurentsivõime

Tuleks suurendada jõupingutusi selliste teadusuuringute ja sellise innovatsiooni alal, mis toetavad pikemaajalist üleminekut heitevabale liikuvusele. Selle aasta lõpu poole kavatseb komisjon esitada energialiitu käsitleva teadus-, innovatsiooni- ja konkurentsistrateegia, mis hõlmab kolme omavahel seotud valdkonda: energiatehnoloogia lahendused, transport ja tööstussektor. Eesmärk on tagada üldisema teadus-, innovatsiooni- ja konkurentsipoliitika üle praegu horisontaaltasandil peetavate arutelude ühtsus.

Nüüdsest alates tuleks vahendeid suunata uuenduslike heitevabade ja vähese heitega variantide väljatöötamisele ja kasutuselevõtmisele. Oluline on seada selged prioriteedid ja maksimaalselt ära kasutada eri valdkondade koostoimet, nt transpordi- ja energiasüsteemide vahel, arendades näiteks edasi energiasalvestuslahendusi, sh järgmise põlvkonna akusid, mis vastavad transpordisektori vajadustele ja võimaldavad Euroopas arendada selliste lahenduste masstootmise baasi. Mis puudutab transpordisektoris kasutatavat energiat, siis tavapäraste fossiilkütusel põhineva energia turgude maht väheneb ja avanevad uued võimalused tarnida alternatiivset vähese heitega energiat. Seepärast tuleks teadusuuringutes seada tähelepanu keskmesse täiustatud bio- ja sünteetilised kütused, mis on vägagi asjakohased olemasoleva maantee sõidukipargi dekarboniseerimisel ja sellistes sektorites, mis vähemalt osaliselt võiksid jääda sõltuma vedelkütustest, nt lennunduses.

Tööstussektor investeerib teadustegevusse ja innovatsiooni ning tavapäraselt on Euroopa olnud heal positsioonil transpordivaldkonnaga seotud tootmises. Selline olukord tuleb säilitada. Kuigi maanteetranspordi valdkonnas on Euroopa endiselt esikohal sisepõlemismootorite täiustamise patentide alal, tuleb ülejäänud maailmast rohkem patente alternatiivenergia teemal ja väljaspool ELi kasvavad vähese CO₂-heitega sõidukite turud

³⁰ Transpordisektori lisanõudlust elektrienergia järele tasakaalustatakse väiksema nõudlusega teistes sektorites tänu nende suuremale energiatõhususele.

³¹ COM (2015) 80 „Vastupidava energialiidu ja tulevikku suunatud kliimamuutuste poliitika raamstrateegia“.

kiiremini. EL lihtsalt ei saa endale lubada uusi tehnoloogialahendusi käsitlevat innovatsiooni- ja arendustegevust – ja seda koos uute töökohtade loomisega – peasjalikult väljaspool ELi. Euroopa peab ka tulevikus jääma juhtpositsioonile ülemaailmses normide kehtestamise süsteemis.

Vähese heitega liikuvus ja selleteemaline uuendustegevus peaksid olema iga liikmesriigi tööstuspoliitika lahutamatu osa. Konkurents ei puuduta mitte üksnes suuremaid sõidukitootjaid, olgu nendeks siis auto-, raskeveoki-, lennuki-, rongi- või laevatootjad. Euroopa tootmisprotsessi ühe väga olulise osa moodustavad komponentide valmistajad, kes tihti on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad.

Digitaaltehnoogia lahendused

Transpordisüsteemide optimeerimisel on ülisuur potentsiaal digitaaltehnoogia lahendustel, mis pakuvad uusi tootmise ja teenustega seotud võimalusi. Digitaaltehnoogia lahendused toetavad ka transpordivaldkonna ühendamist muude süsteemidega, nt energiasüsteemiga, ja tõhustavad liikuvusvaldkonda.

Kuid transpordisektori digiteerimisest täieliku kasu saamiseks on vaja luua õigusraamistik, et stimuleerida selliste tehnoloogialahenduste väljatöötamist ja turule toomist, ning kehtestada standardid, et tagada koostoime, sh piiriüleselt; ühtlasi tuleb tagada andmevahetus ning samas lahendada andmekaitse- ja küberturbeprobleemid. Digitaalse ühtse turu strateegia³² raames töötab komisjon praegu välja andmete vaba liikumise algatust, mille eesmärk on vältida põhjendamatuid andmete asukoha piiranguid ning mis käsitleb andmete, sh transpordi- ja liiklusandmete kättesaadavust ja kasutamist. Euroopa tööstuse digiteerimist käsitlevas teatises³³ esitas komisjon juba meetmed, mille abil toetatakse uusi ärimudeleid, muu hulgas ka seoses jagamismajandusega.

Oskused

Transpordisektoris töötab hinnanguliselt 1,5 miljonit inimest, s.o 7% kogu ELi töötajatest³⁴. Vähese heitega liikuvustehnoloogiale üleminekuks on vaja uusi oskusi. Euroopa uute oskuste tegevuskava³⁵ on suunatud selle probleemiga tegelemisele. Auto- ja meretehnoloogia saavad olema kaks esimest valdkonda, millele keskendutakse oskustealase valdkondliku koostöö kava elluviimisel.

Investeeringud

Vähese heitega liikuvust käsitleva käesoleva strateegia abil püütakse tagada investoritele vajalik kindlustunne. ELi investeerimisvahendid suunatakse tõhusama transpordisüsteemi tehnoloogianeutraalse toetamise, transpordis kasutatavate vähese heitega alternatiivenergiavõimaluste ning vähese heitega ja heitevabade sõidukite edendamisele.

³² COM (2015) 192.

³³ COM (2016) 180.

³⁴ Eurostati tööjõu-uuringu andmed 2014. aasta kohta (15–64aastased). Ligikaudu 11 miljonit töökohta on seotud transporditeenuste osutamisega (k.a posti- ja kullerteenused) ja üle 4 miljoni transpordiseadmete tootmisega.

³⁵ COM (2016) 381.

Nende poliitikaeesmärkide saavutamise toetamisel on pöördelise tähtsusega Euroopa investeerimiskava. Märkimisväärseid edusamme on tehtud Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondi transpordiharu rakendamisel. Põhiliselt on püütud kokku saada vajalikke era- ja avaliku sektori investeeringuid ning suurendada riskitaluvusvõimet ja tarnekindlust selliste projektide toetamisel, millel on raske saada pikaajalist rahastust³⁶. Toetus võib hõlmata ka platvormide loomist ja muud asjakohast tegevust, et aidata linnadel koondada rahalisi vahendeid ja võimendada nende mõju, samuti võib toetus hõlmata tehnilise abi andmist Euroopa investeerimisnõustamise keskuse kaudu.

Peale selle on saadaval ka mitmeid ELi spetsiaalseid vahendeid. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidel on transpordi jaoks vahendeid kokku 70 miljardit eurot, millest 39 miljardit eurot on ette nähtud vähese heitega liikuvusele ülemineku toetamiseks. Sellest omakorda 12 miljardit eurot on ette nähtud vähese CO₂-heitega mitmeliigilise, säästva linnaliikuvussüsteemi arendamiseks. Euroopa ühendamise rahastu kaudu saadakse 24 miljardit eurot. Märkimisväärne osa programmi „Horisont 2020“ transpordialasest teadus- ja innovatsiooniprogrammist, mille kogumaht on 6,4 miljardit eurot, on suunatud vähese heitega liikuvusvaldkonnale.

Tegevus linnades

Linnatranspordist pärineb 23 % kasvuhoonegaaside heitest ELis. See on ka üks põhjustest, miks paljud linnapiirkonnad ei vasta õhusaaste piinormidele. Käesoleva strateegia elluviimine sõltub väga paljus linnadest ja kohalikest omavalitsustest, kusjuures linnad on juba esirinnas vähese heitega liikuvusele üleminekul. Seal stimuleeritakse vähese heitega alternatiivenergiaallikate ja sõidukite kasutamist. Mitmekülgse lähenemisviisi ühe osana püütakse linnades säästva linnalise liikuvuse planeerimise, ruumilise planeerimise ja liikuvusnõudluse arvessevõtmise kaudu soodustada aktiivset liikumist (rattasõit ja kõnd), ühistranspordi ja ühiste liikuvuslahenduste kasutamist, nt ühisratta ja -auto kasutamist ja koossõitu, et vähendada ummikuid ja saastet linnades.

Paljudes Euroopa linnades seatakse kõrgeid sihte, et aidata kaasa Pariisi kokkuleppes esitatud kliimaalaste eesmärkide saavutamisele, ja komisjon toetab neid edaspidigi, sh ELi ja tema partnereid hõlmava linnade tegevuskava raames. Parimate tavade jagamist ja uute tehnoloogialahenduste kasutuselevõttu tuleks kohaliku omavalitsuse tasandil tulevikus veelgi soodustada selliste algatuste kaudu nagu linnapeade pakt, arukad linnad, Euroopa innovatsioonipartnerlus ning keskkonnahoidlikumat ja paremat linnatransporti käsitlev algatus CIVITAS.

Rahvusvahelist transporti käsitlevad ülemaailmsed meetmed

Lennundussektoris võetakse mitmesuguseid heite vähendamise meetmeid, mis muu hulgas hõlmavad tehnoloogia märkimisväärset edendamist, kütusetõhusamaid õhusõidukeid ja lennuliikluse paremat korraldamist. Samas on aga vaja selles valdkonnas saavutada suuremat edu, eelkõige rahvusvahelisel tasandil, sest lennuliikluse maht suureneb võrreldes heitkoguste vähenemisega kiiremini. ELil on kindel kavatsus jõuda Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) selle aasta assambleel kokkuleppele ülemaailmse turupõhise meetme suhtes, et vähendada lennundusest tulenevat heidet ja saavutada alates 2020. aastast CO₂-neutraalne majanduskasv. Kõnealuse ülemaailmse turupõhise meetme ja muude meetmete, nt

³⁶ Samuti võib näitena tuua käimasoleva töö selliste finantstoodete väljatöötamisel, mille eesmärk on saada investeeringuid vähese heitega bussipargi jaoks või selleks, et parandada laevade vastavust keskkonnanõuetele.

hiljuti uute õhusõidukite puhul kokku lepitud rahvusvahelise CO₂-standardi, eesmärk on tagada CO₂-neutraalne majanduskasv rahvusvahelises lennunduses alates 2020. aastast. Assamblee tulemustest lähtuvalt vaatab EL läbi oma meetme (ELi lennundussektoris kohaldatav heitkogustega kauplemise süsteem).

Rahvusvahelises laevanduses tegutsevate uute laevade energiatõhususe indeksi kehtestamisele tuginedes on EL ka igati seotud kohustusega saavutada Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga selle aasta lõpu poole kindel ja siduv kokkulepe rahvusvahelisest laevanduses tuleneva kasvuhoonegaaside heite kogumise ja selleteemalise aruandluse kohta. Lisaks on peatselt vaja saavutada rahvusvaheline kokkulepe laevandussektori tekitatava heite vähendamise eesmärgi kohta ja kokkuleppele peaksid järgnema meetmed, et vähendada rahvusvahelises merendussektoris tekkivat heidet. ELis kehtivad juba õigusaktid, mille kohaselt peavad ELi sadamaid kasutavad laevad teostama heiteseiret ja -kontrolli ning sellest aru andma. Ülemaailmse süsteemi suhtes rahvusvahelise kokkuleppe saavutamise korral võib EL oma õigusakte vastavalt ühtlustada. Õhusaasteainete küsimuses toetab komisjon Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni edasisi heitevähendamismeetmeid, nt täiendavate heitekontrolli piirkondade määramine ja kütuse väävlisisalduse ülemaailmse piirnormi rakendamine 2020. aastal.

EL on jätkuvalt kohustatud mitte ainult kaasa aitama heite vähendamisele, vaid ka rahaliselt ja tehniliselt toetama sellealase suutlikkuse suurendamist kogu maailmas. Juba praegu aitab EL suutlikkuse suurendamise projektide kaudu paljusid arenguriike, tehes koostööd nii Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kui ka Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga, et tagada tõeliselt ülemaailmse suutlikkus lahendada tulevikuprobleeme. Kaasatud on ka Aafrika manner ning mõned vähim arenenud riigid ja väikesed saareriigid.

4. KOKKUVÕTE

Käesolev vähese heitega liikuvuse strateegia peaks aitama olulisel määral kaasa ELi majanduse ajakohastamisele, transpordisektorist pärit heitkoguste vähendamisele ja Pariisi kokkuleppe alusel võetud kohustuste täitmisele.

Komisjon kutsub Euroopa Parlamenti, nõukogu, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteed ning Regioonide Komiteed üles strateegia heaks kiitma ning innustab kõiki osalisi selle rakendamises osalema ning strateegiat tänu kõikidel tasanditel ja sektorite vahel tehtavale koostööle edukalt rakendama.

Samaaegselt käesoleva strateegiaga alustab komisjon avalikke konsultatsioone teemal, kuidas vähendada maanteetranspordi, s.o autode, kaubikute, veoautode ja busside tekitatavat heidet.