

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee aramus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast ühenduse terviklikust lähenemisviisist”

KOM(2009) 593 lõplik – 2009/0173 (COD)

(2011/C 44/27)

Raportöör: **Virgilio RANOCCHIARI**

20. novembril 2009 otsustas nõukogu vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 251 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast ühenduse terviklikust lähenemisviisist”

KOM(2009) 593 lõplik – 2009/0173 (COD).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon võttis arvamuse vastu 15. juunil 2010.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 464. istungjärgul 14.-15. juulil 2010 (14. juuli istungil) ühehäälselt vastu järgmise arvamuse.

1. Järeldused ja soovitusused

1.1 Ettepanek võtta vastu määrus väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise kohta, mis kuulub ühenduse CO₂-heite vähendamise strateegia alla, on pärast sõiduautosid käsitletud määruse vastuvõtmist 2009. aastal asjakohane täiendav meede. Kasvuhoonegaaside vähendamisel, mis on kliimamuutuste vastu võitlemise peamine aspekt, ei saa kõrvale jätta ühtki algatust, mida toetatakse asjakohase tervikliku lähenemisviisiga.

1.2 Uus ettepanek on tehtud sõiduautosid käsitleva määruse eeskujul ning ka selles nähakse ette karistusi, preemiaid, erandeid, ökoinnovatsioonid jne.

1.3 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee (edaspidi komitee) kardab siiski, et nii ei võeta asjakohaselt arvesse põhimõttelist vahet sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite vahel: esimene on tarbekaup ja teine kapitalikaup, mistõttu on nende ülesanded ja tootmiskulude suurus erinevad. Lisaks sellele on ettepanek väikeste tarbesõidukite kohta mõnest küljest, nt ajalise raamistiku, karistuste, kulude jm osas, ambitsioonikam kui sõiduautosid käsitlev määrus. Komitee leiab, et arvestades tarbesõidukite jaoks vajalikku ettevalmistusaega (ing k *lead time*)⁽¹⁾, mis on vähemalt kaks aastat pikem kui sõiduautode puhul, tuleks ettepanek üle vaadata, seda enam, et sektor on tõsiselt kriisis, millel olid ja on jätkuvalt märkimisväärsed kaubanduslikud tagajärjed.

⁽¹⁾ Aeg, mida on tööstuses vaja, et rakendada uusi nõudeid seoses muudatustega sõidukite ehituses.

1.4 Lisaks sellele kardetakse, et liiga suur mõju tootmiskuludele ja seega hindadele võib turgu, mis juba on sügavas kriisis, veelgi nõrgendada, põhjustades seetõttu töökohtade kaotust ja sõidupargi uuendamise täiendavat aeglustumist, ning seega takistaks ka heitkoguste vähendamist.

1.5 Seetõttu palub komitee, et võetaks arvesse 2009. aasta mai konkurentsivõime nõukogu soovitusi, milles rõhutati, et „sektori praegust majandusolukorda arvesse võttes tuleb võimaluse korral vältida autotööstusele täiendava koormuse tekitamist” ning otsuse tegemisele peaks eelnema põhjalik mõjuhinnaang.

1.6 Komitee tuletab meelde, et ettepanek põhineb kriisieelsel mõjuhinnaangul, ning kutsub Euroopa Parlamenti ja nõukogu üles paluma mõjuhinnaangut ajakohastada, mis peaks hõlmama täpset heitkoguste seiret pärast Euro 5 jõustumist.

1.7 Kuigi komitee kinnitab vajadust vähendada CO₂-heidet, kutsub ta eelnevat arvestades vaatama määruses kehtestatud tähtsajad üle, et kohendada neid sektori jaoks vajaliku ettevalmistusajaga (meetmete algatamine 2015. aastal ja lõpetamine 2018. aastal) ning koostada täpsem ja ajakohastatum mõjuhinnaang, sh seoses 2020. aasta järgsete eesmärkidega, mis võiksid tehnoloogia arenedes järk-järgult jõuda tasemele 150–160 g CO₂/km, kuid muidugi on vaja see eesmärk aegsasti üle vaadata.

2. Sissejuhatus

2.1 Komisjoni 2. veebruari 2007. aasta teatises „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidide vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused” (KOM(2007) 19 lõplik) teatati, et komisjon kavatses esitada õigusraamistikku, et saavutada ühenduse eesmärk, milleks on 120 g CO₂/km. 2008. aasta detsembris vastu võetud tarbesõidukite süsinikdioksiidide teemalise määruse eesmärk vähendada nende sõidukite heitetaset keskmiselt 130 g CO₂/km on ühenduse strateegias keske tähtsusega. Strateegia aluseks olevates õigusaktides sätestatakse mitmed täiendavad meetmed heitetaseme vähendamiseks veel 10 g CO₂/km võrra (terviklik lähenemisviis). Nende meetmete seas on uus ettepanek piirata väikeste tarbesõidukite CO₂-heidet.

2.2 Euroopa Liit on võtnud kohustuse vähendada 2020. aastaks kasvuhoonegaaside heitkoguseid kokku vähemalt 20 % või 30 %, kui jõutakse üldisele rahvusvahelisele kokkuleppele. Muidugi peaksid kõik majandussektorid vähendamiseesmärgi saavutamisele kaasa aitama. Väikeste tarbesõidukite heited moodustavad komisjoni sõnul u 1,5 % kõigist Euroopa Liidu CO₂-heidetest.

2.3 Uus ettepanek on jätk kahele komisjoni 2007. aasta veebruari teatisele – KOM(2007) 19 lõplik, mida juba mainiti eelnevalt, ja KOM(2007) 22 lõplik: „21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik” – ning keskkonnanõukogu 2007. aasta juuni üleskutselise koostada ettepanek väikeste tarbesõidukite energiatõhususe parandamiseks.

3. Määruse ettepanek

3.1 28. oktoobril 2009. aastal võttis Euroopa Komisjon vastu ettepaneku määruse kohta, mille eesmärk on vähendada väikeste tarbesõidukite CO₂-heidet.

3.2 Nagu juba sissejuhatuses öeldi, täiendab uus määrus määrust (EÜ) nr 443/2009 (sõiduautode CO₂ kohta) ja on osa terviklikust lähenemisviisist, et saavutada ELi eesmärk: 120 g CO₂/km kõikide uute väikeste sõidukite puhul. 1. jaanuaril 2014 algaval kalendriaastal ja igal järgmisel kalendriaastal tagab iga väikeste tarbesõidukite tootja, et keskmine CO₂ eriheide ei ületaks määras ees nähtud sihttasest.

Eelkõige:

3.2.1 Kohaldamisala

Ettepaneku kohaldamisala piirdub N1-kategooria sõidukitega. Komisjon otsustab, kas laiendada kohaldamisala N2- ja M2-kategooria sõidukitele⁽²⁾ alles pärast 2013. aasta ülevaatamist, kasutades selleks komiteemenetlust.

⁽²⁾ N1 = sõidukid, mis on mõeldud maksimaalselt 3,5-tonniste kaupade veoks; N2 = sõidukid, mis on mõeldud alla 12-tonniste kaupade veoks; M2 = sõidukid, mis on mõeldud rohkem kui kaheksa inimese veoks ja mille mass ei ületa viit tonni.

3.2.2 Lühiajaline eesmärk

Ettepaneku eesmärk on vähendada 1. jaanuariks 2016 uute väikeste tarbesõidukite keskmist CO₂-heidet 175 grammiks CO₂/km. Eesmärk on siduv 2014. aastal 75 %-le sõidukitest, 2015. aastal 80 %-le sõidukitest ja 2016. aastal 100 %-le sõidukitest.

3.2.3 Kasulikkuse parameeter

Ettepanekus säilitatakse töökorras sõiduki mass kui kasulikkuse parameeter (heitkoguse mõõtmise arvutamise alus). Kuid artiklis 12 sätestatakse, et komisjon hindab 2014. aastal, kas tuleks kasutada alternatiivseid parameetreid (sõiduki katteala ja kasulik koormus)⁽³⁾.

3.2.4 Karistussüsteem

Ettepanekus sätestatakse, et

- a) trahvi arvutamiseks korrutatakse väärtus CO₂ grammides km kohta, mille võrra ületatakse sihttasest, esmakordselt registreeritud sõidukite arvuga;
- b) üleminekuajal (kuni 2018. aastani, k.a) nähakse ette paindlik mehhanism, mil trahv ühiku kohta suureneb vastavalt sellele, kui suurelt sihttasest ületatakse: 5 eurot esimese ülemäärase grammi eest, 15 eurot teise, 25 eurot kolmanda ja 120 eurot iga järgmise ülemäärase grammi eest;
- c) pärast üleminekuajaga (pärast 2018. aastat) ei sõltu trahv ühiku kohta enam sellest, kui suurelt sihttasest ületatakse ja kehtestatakse 120-eurone trahv iga ülemäärase grammi eest.

3.2.5 Erisoodustused

CO₂ keskmise eriheide arvutamiseks nähakse ette hüvitised neile, kes toodavad eriti heade näitajatega sõidukeid. Iga uus väike tarbesõiduk, mille CO₂ eriheide on väiksem kui 50 g CO₂/km, arvestatakse 2014. aastal 2,5 väikese tarbesõidukina, 2015. aastal 1,5 väikese tarbesõidukina ja alates 2016. aastast ühe väikese tarbesõidukina.

3.2.6 Teatavate tootjate suhtes tehtavad erandid

Eriheite sihttasemest tehtava erandi kohaldamise taotluse võib esitada tootja, kelle valmistatud uusi väikesi tarbesõidukeid on ühenduses kalendriaasta kohta registreeritud vähem kui 22 000 (vt punkt 3.2) ja kes:

- a) ei kuulu seotud tootjate rühma või

⁽³⁾ Sõiduki kasulik koormus on direktiivi 2007/46/EÜ III lisa kohase suurima tehniliselt lubatud täislastis sõiduki massi ja sõiduki massi vahe. Sõiduki katteala arvutamiseks korrutatakse sõiduki teljevähe sõiduki rööpmega.

- b) kuulub sellisesse seotud tootjate rühma, kelle poolt kokku valmistatud uusi väikesi tarbesõidukeid on ühenduses registreeritud vähem kui 22 000 kalendriaasta kohta; või
- c) kuulub seotud tootjate rühma, kuid tal on oma tootmisüksused ja projekteerimiskeskus.

3.2.7 Ökoinnovatsioon

Komisjon vaatab innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamise saavutatud CO₂-heite vähenemise läbi tarnija või tootja taotluse alusel veel kindlaks määratava menetluse järgi väljaspool CO₂ mõõtmise standardset katsesükli. Nende tehnoloogiate kogupanus tootja süsinikdioksiidi eriheite sihttaseme vähendamisse võib olla kuni 7 g CO₂/km.

3.2.8 Heiteühenduste moodustamine

Uute väikeste tarbesõidukite tootjad, kelle suhtes ei kohaldata käesoleva arvamuse punkti 3.2.6 kohast erandit, võivad oma kohustuste täitmiseks moodustada heiteühenduse.

3.2.9 Mittekomplesksed (mitmeastmelised) sõidukid⁽⁴⁾

Määruse ettepanekus nähakse ette, et kõikidele komplekteeritud sõidukitele, mis on sama tüüpi sõidukid kui mittekomplesksed sõidukid, mille baasil komplekteeritud sõiduk on ehitatud, kohaldatakse komplekteeritud sõidukite eriheite suurimat väärtust.

3.2.10 Pikaajaline eesmärk

1. jaanuariks 2013 lõpetab komisjon eriheite sihttaseme läbi vaatamise, et määratleda, kuidas saavutatakse 2020. aastaks pikaajaline sihttase 135 g CO₂/km.

4. Üldmärkused

4.1 Nagu varasemateski arvamustes komisjoni ettepanekute kohta vähendada süsinikdioksiidihelmeid kinnitab komitee taas oma toetust ELi algatustele, mille eesmärk on saavutada erieesmärgid kasvuhoonegaaside heidete vähendamise kohta, mis on oluline aspekt kliimamuutuse vastases võitluses. Selleks ei saa kõrvale jätta ühtki mõistlikku algatust väikeste tarbesõidukite heidete vähendamiseks, kuna need sõidukid moodustavad 10 % sõidupargist.

⁽⁴⁾ Mitmeastmelised sõidukid on sõidukid, mida tootja müüb ainult kabiin+kere kujul (baassõiduk) ja seejärel täiendavad teised seda nii, et sõidukit saaks kasutada soovitud eesmärgil (mis võib eri kasutajatel olla täiesti erinev). Mitmeastmeliste sõidukite turuosa on u 15 %. Nendele sõidukitele saaks anda tüübikinnituse järjestikustes etappides direktiivi 2007/46/EÜ alusel, mis teeb vahet „baassõidukil” (millele antakse tüübikinnitus mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse algetapil), „komplekteeritud sõidukil” (millele antakse tüübikinnitus mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse lõpul) ja „kompleksel sõidukil” (millele antakse tüübikinnitus lihtsa tüübikinnitusmenetlusega).

4.2 Komisjoni arvates on valitud õigusakt – määrus – kõige asjakohasem õigusakt, et tagada vastuvõetud sätete vahetu täitmine, hoides ära konkurentsimoonusi, mis võivad kahjustada siseturgu.

4.3 Komitee leiab siiski, et kõnealune ettepanek, mis on kujundatud sõidukite kohta vastu võetud määruse järgi, alahindab sõiduaudote ja väikeste tarbesõidukite erinevusi, millest kõige olulisemad on

— pikem arendus- ja tootmistsükkel kui sõiduaudote puhul;

— kõnealuste sõidukite ülesanne: neid kasutatakse majandustegevuseks, kus mootori tõhusus ja kütusekulu on tihti suuremad tegevuskulu allikad. Ei ole juhus, et 97 % väikestest tarbesõidukitest sõidavad diislikütusega;

— ostjate profiil: üle 90 % ostjatest on väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted, kes on väga tundlikud igasuguse kulude suurenemise suhtes.

4.4 Komitee märgib ka, et läbivaatamine on keeruline, sest eesmärk on CO₂-heite täiendav vähendamine mootorsõidukite sektori konkurentsivõimet ohtu seadmata. Kõnealune sektor tegutseb äärmiselt tiheda konkurentsiga maailmaturul ja on väga suures kriisis. 2009. aastal langes väikeste tarbesõidukite kogumüük võrreldes 2008. aastaga 30 %: -30 % Lääne-Euroopas (Itaalias -23,4 %, Saksamaal -24,7 %, Hispaanias -38,8 %, Prantsusmaal -21,3 %, Ühendkuningriigis -37,1 %) ja -49 % uutes liikmesriikides (nt -28,0 % Poolas, -67 % Tšehhi Vabariigis).

4.5 Komitee ei saa ignoreerida nende muresid, kes kardavad, et see võib avaldada liiga suurt mõju tootmiskuludele ja seega sõidukite müügihindadele, mistõttu võib tootmine väheneda ning seetõttu kaduda töökohad ja kahaneda ostjate arv, mis aeglustaks sõidupargi uuendamist vähem saastavate sõidukitega.

4.6 Komitee ei sea kahtluse alla otsust kehtestada väikestele tarbesõidukitele heitenormid, muu hulgas ka selleks, et turujõudude mõjul ei taotletaks maksude vähendamiseks või teiste eeliste saamiseks suuremale sõiduaudotele väikese tarbesõiduki tüübikinnitust. Komitee valmistab praegu muret just eelkõige ettepaneku praktiline teostatavus, sest ettepanek põhineb 2007. aasta hinnangutel, mis tehti enne kriisi, mis avaldas ja avaldab sektorile jätkuvalt suurt mõju, ning lisaks ei jäeta piisavalt aega määruse kohaldamiseks.

4.7 Kõnealune ettepanek erineb eesmärkide senisest käsitlusest selle poolest, et eesmärk ei ole enam 175 g CO₂/km 2012. aastaks ja 160 g CO₂/km 2015. aastaks, vaid, nagu eelnevalt öeldi: 175 g CO₂/km 1. jaanuariks 2016. aastal, kuid järkjärgulise vähendamisega alates 2014. aastast, et lõpuks saavutada 2020. aastaks eesmärk, mis on 135 g CO₂/km. Nagu edaspidi näeme, on kõnealune muudatus kahjuks ebapiisav, kuna see ei võta arvesse sektori jaoks vajalikku ettevalmistusaaega. Ükski tööstus ei algata eriti kulukat investeerimiskava, kui ta ei ole kindel, millist õigusraamistikku hakatakse kohaldama.

4.8 Siinkohal viitab komitee konkurentsivõime nõukogu 29. mai 2009. aasta järeldustele autotööstuse kohta, milles kutsuti üles mitte võtma vastu uusi eeskirju, mis võiksid tekitada kõikide tootmissektorite ettevõtetele liigseid kulusid. Mootorsõidukitööstuse osas tunnistas nõukogu, et „sektori praegust majandusolukorda arvesse võttes tuleb võimaluse korral vältida autotööstusele täiendava koormuse tekitamist. Uute õigusaktide vastuvõtmist tuleb käsitleda äärmise ettevaatlikkusega ning sellele peaks eelnema praegusi tingimusi arvestav põhjalik mõjuhindang.”

4.9 Lisaks sellele märgib komitee, et komisjon ei ole võtnud arvesse nn konkureerivaid õigusakte, mis muudavad sätestatud eesmärgi saavutamise raskemaks. Nimelt ei arvestatud koostatud mõjuhindangus asjaolu, et Euro 5 ja 6 nõuetele vastava diisli jaoks vajalik sõidukite heitgaaside vähendamine lämmastikoksiidide (NO_x) ja tahkete osakeste osas, avaldab negatiivset mõju kütusesäästlikkusele.

4.10 Veel tuleb komitee meelde, et siimaani ei ole kergete tarbesõidukite heite kontrolliks mingit ametlikku süsteemi ning seetõttu ei ole selle küsimuse kohta ametlikke andmeid. On oht, et me võime autotööstust kohustada tegema konkreetseid jõupingutusi, ilma et neil oleks vajalikku teavet.

4.11 Eelnevalt öelduga seoses kutsub komitee, nagu ta tegi seda ka sõiduautode CO₂-heitenormide kohta koostatud arvamuses ⁽⁵⁾, Euroopa institutsioone üles vaatama määruses kehtestatud tähtajad üle, et kohandada neid sektori jaoks vajaliku ettevalmistusajaga (meetmete algatamine 2015. aastal ja lõpetamine neljas etapis nagu sõiduautode puhul: 2018. aastaks).

4.12 Küll ambitsioonikas, kuid realistlikum eesmärk 2020. aastast alates võiks olla u 150–160 g CO₂/km, milleni peaks jõudma järk-järgult ja vahepeal kättesaadavaks tehtavate andmete alusel. Komitee loodab, et Euroopa Parlamendis ja nõukogus algatatud analüüsi tulemusel vaadatakse algne ettepanek sellest seisukohast läbi.

⁽⁵⁾ 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidide vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames (ELT L 140, 5.6.2009, lk 1) – EMSK arvamus: ELT C 77, 31.3.2009, lk 1.

5. Konkreetsete märkused

5.1 Komitee märgib, et ettepanekus sätestatud tingimused on karmimad kui määruses (EÜ) nr 443/2009 sõiduautode kohta.

5.1.1 Tähtajad on lühemad. Eesmärkide järkjärguline kohaldamine algab u neli aastat pärast seda, kui komisjon on ettepaneku vastu võtnud. See on kooskõlas määrusega (EÜ) nr 443/2009, mille komisjon võttis vastu 2007. aasta lõpul ja avaldas 2009. aasta keskel. Kuid teatavasti on tarbesõidukite projekteerimis- ja tootmistüklid pikemad kui sõiduautodel (7–10 aastat 5–7 aasta asemel) ning seega on neil vaja pikemat ettevalmistusaaega kui see, mis on ette nähtud määruses (EÜ) nr 443/2009. Lisaks sellele on järkjärgulise kohandamise aeg väikeste tarbesõidukite puhul lühem kui sõiduautode puhul ning kaetavate sõidukite protsent alguses kõrgem (75 % väikeste tarbesõidukite puhul ja 65 % sõiduautode puhul).

5.1.2 Kulud on kõrgemad. Enamik tarbesõidukeid sõidavad diislikütusega (u 97 %). Parandamise võimalused on väiksemad ja seega on heitkoguste vähendamise kulud suuremad. Seetõttu on oodatav mõju müügihinnale suurem (8–10 %, kuid sõiduautode puhul 6 %) nagu ka heitkoguste vähendamise kulumarginaal (u 160 eurot, samas kui sõiduautode puhul varieerub see 25–150 euro vahel).

5.2 Komitee märgib, et ettepanekus kasutatakse kasulikkuse parameetrina töökorras sõiduki massi, kuid samas sätestatakse artiklis 12, et komisjon hindab 2014. aastal, kas tuleks kasutada alternatiivseid parameetreid (sõiduki katteala ja kasulik koormus). Komitee kutsub Euroopa Parlamenti ja nõukogu kaaluma, kas ei peaks juba praegu hindama eri parameetreid, mis võtaksid paremini arvesse tarbesõidukite ülesannet. Näiteks leiab komitee, et sõiduki tehnilisse passi kirja pandud sõiduki brutomass vastaks seatud eesmärgile paremini, kuna võimaldab arvestada ka koormusvõimsusega.

5.3 Karistused väikeste tarbesõidukite puhul on suuremad kui sõiduautode puhul: karistuse baasühik on palju kõrgem (120 eurot 95 euro asemel). Komitee rõhutab vajadust säilitada sektori konkurentsivõime ja leiab, et eeskirja järgimise tagamiseks piisaks tarbesõidukite puhul sellisest karistuste tasemest, mis sarnaneks sõiduautode karistuste tasemega. Seda öeldakse ka mõjuhindangus. Nimelt ei ole selge, miks peaks tarbesõidukite CO₂-heidet karistama karmimalt kui sama kogust sõiduautode CO₂-heidet.

5.4 Ettepanekus nähakse ette, et innovatiivsete tehnoloogialahenduste kasutamise võimalusega võib tootjate jaoks eriheite sihttasest vähendada kuni 7 g CO₂/km. Komitee pooldab selliste tehnoloogialahenduste kasutuselevõttu, mis pakuvad töö- ja arenguvõimalusi ka autoosade sektorile.

5.5 Eriti tõhusatele sõidukitele mõeldud erisoodustuste osas märgib komitee, et kavandatud erisoodustused on väiksemad kui määruses (EÜ) nr 443/2009 ette nähtud, kuna heite piir, mis on seatud sõidukitele, kes võiksid erisoodustust saada (väiksem kui 50 g CO₂/km), on sama mis sõiduautode puhul. Tarbesõidukite keskmine heitetase (ja sihttasemed) on aga palju kõrgem kui sõiduautode puhul. Komisjon peaks kehtestama tegelikkusele paremini vastavad tasemed, lähtudes kolme klassi N1-kategooria väikeste tarbesõidukite massist ⁽⁶⁾.

5.5.1 Ka siinkohal oleks komitee soovinud põhjalikumat analüüsi mõjuhindangus. Komitee leiab, et oleks metodoloogiliselt ebaõige kehtestada absoluutmäär (50 g CO₂/km), kui tarbesõidukite puhul võivad sama šassii ülesanded olla sõltuvalt kasutatud seadmetest ja transporditavast massist täiesti erinevad, võtmata siinkohal arvesse asjaolu, et nii madal tase ei ole tegelikkuses praeguste sisepelemismootoritega saavutatav, vaid nõuab „tehnoloogilist läbimurret võrreldes praegusega”, ⁽⁷⁾ mis ei ole hetkel võimalik.

5.6 2020. aastaks ette nähtud pikaajalisem eesmärk, mis on 135 g CO₂/km, sõltub ajakohastatud mõjuhindangu tulemustest, sest mõjuhindangus kontrollitakse 2013. aastal tehtava läbivaatamise raames eesmärgi saavutamise tõenäosust. Komitee jagab arvamust, et ka väikestele tarbesõidukitele on vaja seada pikaajalised eesmärgid, kuid tundub, et pakutud sihttaset ei suudeta praegu kavandatud tähtajaks saavutada: järgnevate aastate oodatavaid tehnoloogilisi edusamme on üle hinnatud ning seetõttu on taaskord mööda vaadatud sektorile antavast ettevalmistusajast ja välistegurite mõjust, mis peaksid olema osa terviklikust lähenemisviisist.

5.7 Komitee leiab, et eespool tehtud märkusi kinnitab ka asjaolu, et tehtud mõjuhindang on järgmistel põhjustel ebapiisav.

5.7.1 Ei täpsustata, kuidas saavutatakse eesmärk, mis on 135 g CO₂/km, ning ei pakuta selle taseme saavutamiseks vajalike kulude hinnangut. Mõju müügihindadele on näidatud ainult 160, 150, 140 ja 125 g CO₂/km taseme puhul. Viimati nimetatud tasemest vaadatakse üle, kuna see on liiga kulukas (tõstaks müügihinna 4 000 euro võrra ehk u 20 %). Seega võib müügihinna puhul eeldada, et selleks, et heitetase oleks 135 g CO₂/km, peaksid kulud tõusma u 15–20 %.

5.7.2 Ei arvestata, et müügihinna tõus võib aeglustada sõidupargi uuendamise tsüklit ja seega tuua kaasa koguheidete hulga suurenemise (uute sõidukite keskmine heitetase oleks madalam, kuid olemasoleva sõidupargi koguheidete oleks suurem).

5.8 Komitee toetab erandite tegemist väikestele ja keskmistele tootjatele ning nišitootjatele, sest eritingimused nõuavad ka paindlikke mehhanisme.

5.9 Seoses mittekomplektsete sõidukitega kardab komitee, et pakutud erirežiim ei ole probleemi lahendamiseks sobiv, sest puuduvad asjakohased andmed. Komitee tervitas seetõttu eesis-tujariigi Hispaania algatust. Hispaania on teiste liikmesriikide ja komisjoniga kõnealust küsimust läbi vaatamas. Käimasoleva läbivaatamise käigus tehakse lõppteksti muudatusi, mis on rohkem kooskõlas sektori tegelikkusega. Seega on oluline, et loodaks võimalikult kiiresti ametlik süsteem mitmeastmeliste sõidukite CO₂-heitega seotud andmete kontrollimiseks.

5.10 Komitee toetab otsust piirata kohaldamisala N1-kategooria sõidukitele ning lisada N2- ja M2-kategooria sõidukid alles pärast erimõjuhindangu koostamist, kui on olemas andmed heidete kohta ⁽⁸⁾. Komitee rõhutab aga vajadust võtta nende sõidukite omadusi täielikult arvesse. Eelkõige tuleks praegu jätta välja M2-kategooria sõidukid, sest tegemist on nišitootega.

Brüssel, 14. juuli 2010

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Mario SEPI

⁽⁶⁾ I klass: maksimaalne kaal 1 305 kg ja mahutavus 2,5 m³; II klass: maksimaalne kaal 1 760 kg ja mahutavus 6 m³; III klass: alla 1 760 kg ja mahutavus 17 m³.

⁽⁷⁾ Vt viidatud EMSK arvamuse allmärkus 5.

⁽⁸⁾ Meetmed N2- ja M2-kategooria sõidukite CO₂-heidetele võeti tarvitusele Euro 5 ja 6 normiga sõidukite uute registreerimiste kohta alates 2011. aasta jaanuarist ja 2015. aasta septembrist. Raskeveokite normi järgi tüübikinnituse saanud sõidukite puhul ei pruugi CO₂-heidete andmed olla kättesaadavad enne seda, kui Euro VI norm muutub kohustuslikuks (31. detsembril 2013).