

ET

ET

ET



EUROOPA KOMISJON

Brüssel 10.11.2010
KOM(2010) 656 lõplik

KOMISJONI ARUANNE
EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE NING EUROOPA MAJANDUS- JA
SOTSIAALKOMITEELE

Väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva
ühenduse tervikliku lähenemisviisi rakendamise eduaruanne

KOMISJONI ARUANNE
EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE NING EUROOPA MAJANDUS- JA
SOTSIAALKOMITEELE

Väikesõidukite süsinikdioksiidheite vähendamist käsitleva
ühenduse tervikliku lähenemisviisi rakendamise eduaruanne

1. SISSEJUHATUS

Komisjon võttis 7. veebruaril 2007 vastu teatise KOM(2007) 19 (lõplik),¹ milles esitati uus terviklik strateegia Euroopa Liidus müüdavate uute sõiduautode ja kaubikute süsinikdioksiidheite vähendamiseks. Määruse (EÜ) nr 443/2009² artikli 13 kohaselt peab komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande väikesõidukite süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamist hõlmava ühenduse tervikliku lähenemisviisi rakendamisel tehtud edusammudest.

Käesolevas aruandes on esitatud lõplik hinnang 2007. aasta eelsele strateegiale ning selles analüüsitakse 2007. aasta strateegia eri elementide elluviimisel saavutatud edu.

2. 2007. AASTA EELSE STRATEEGIA LÕPLIK HINNANG

Enne 2007. aastat põhines ühenduse strateegia kolmel sambal, nagu komisjon pani ette oma 1995. aasta teatises,³ ning mida seejärel toetasid nõukogu ja Euroopa Parlament⁴. Kõnealune struktuur võimaldas võtta meetmeid, mis hõlmasid nii pakkumise (vabatahtlikud kohustused) kui ka nõudluse poolt (märgistamine ja maksustamine).

2007. aasta eelses strateegias keskenduti 2008. ja 2009. aasta eesmärkidele, andmed nende aastate kohta on alles hiljuti muutunud kättesaadavaks. Allpool esitatud statistilised ja seireandmed näitavad, nagu 2007. aasta strateegia koostamisel eeldati, et 2007. aasta eelse strateegia eesmärgid saavutati üksnes osaliselt.

Esimene sammad: autotööstuse vabatahtlikud kohustused

Euroopa (ACEA), Jaapani (JAMA) ja Korea (KAMA) autotootjate liidud võtsid vabatahtliku kohustuse viia uute autode keskmine heitkogus 2008. aastaks (ACEA eesmärk) või 2009. aastaks (JAMA ja KAMA eesmärk) 140 g CO₂/km tasemele. Kohustustes täpsustatakse, et uute sõiduautode CO₂-heidet mõõdetakse vastavalt komisjoni direktiivile 93/116/EÜ,⁵ mille

¹ Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile – Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0019:EN:NOT>

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 443/2009, 23. aprill 2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid, ELT L 140, 5.6.2009.

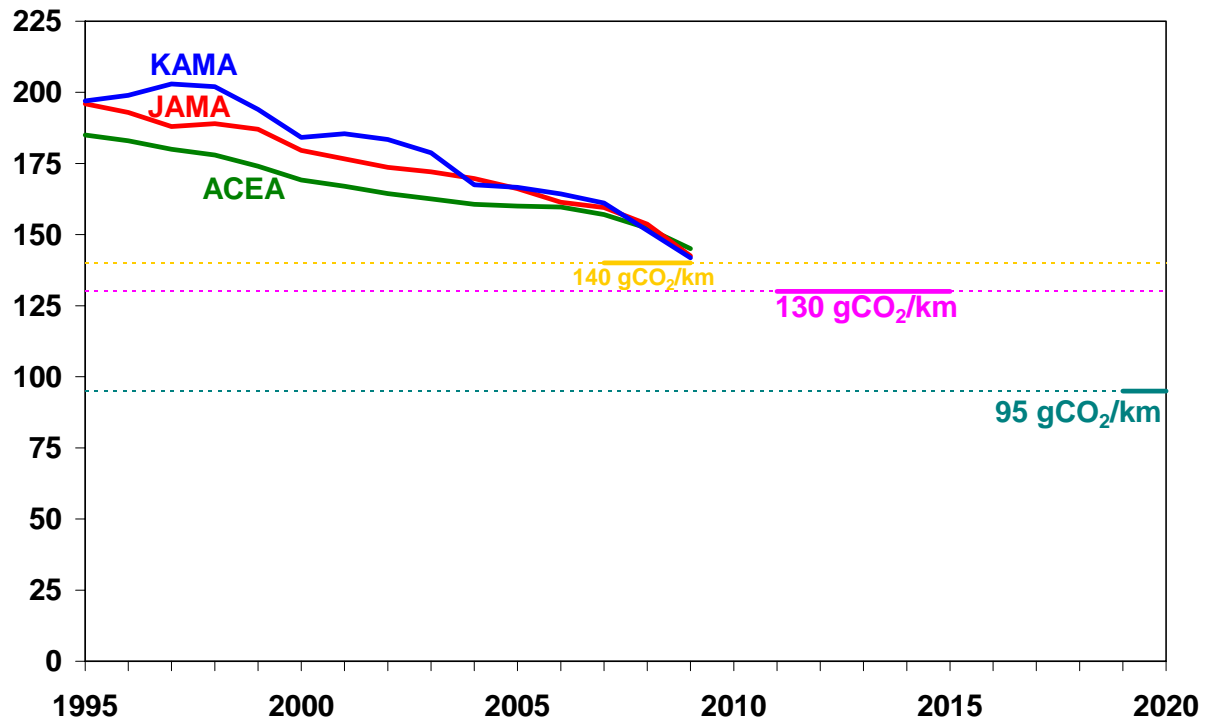
³ KOM(95) 689, sõiduautode süsinikdioksiidi heite vähendamist ja kütusesäästu suurendamist hõlmav ühenduse strateegia.

⁴ Nõukogu 25. juuni 1996. aasta järeldused ja Euroopa Parlamendi 22. septembri 1997. aasta resolutsioon.

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:en:NOT>

alusel vastavad eesmärgid seati. Selleks et võtta kohustuste täitmise jälgimisel arvesse katsemenetluse muudatusi, mis on tehtud alates kõnealuse direktiivi jõustumisest, korrigeeritakse mõõdetud CO₂-heidet. Seepärast korrigeeriti vastavat näitajat 0,7 % allapoole ning seda korrigeerimistegurit võeti arvesse autotootjate liitude ACEA, JAMA ja KAMA edusammude hindamisel⁶.

Joonis 1. Uute sõiduautode CO₂-heidet autotootjate ühenduste kaupa (muutunud katsetsükli menetlusele vastavalt korrigeeritud)



Tabel 1. Uute sõiduautode keskmine CO₂-heidet autotootjate ühenduste kaupa (muutunud katsetsükli menetlusele vastavalt korrigeeritud)

gCO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	169,2	167,0	164,4	162,5	160,7	160,0	159,7	157,0	152,3	145,1
JAMA	179,6	176,6	173,7	172,0	169,7	166,2	161,4	159,5	153,7	142,6
KAMA	184,2	185,5	183,5	178,7	167,5	166,6	164,3	161,1	151,5	141,8

Uusimad seireandmed⁷ näitavad, et ACEA ei täitnud oma 2008. aasta eesmärki. Samas JAMA-l ja KAMA-l õnnestus kõnealuses ajavahemikus CO₂-heidet märkimisväärselt vähendada ja nad jõudsid 2009. aasta eesmärgile väga lähedale. Selline vähenemine oli 2009. aastal ka osaliselt tingitud finants- ja majanduskriisist, mis sundis tarbijaid oma käitumist muutma.

⁶ Lisateave 0,7 %-lise korrigeerimisteguri kohta on esitatud dokumentides KOM(2002) 693 (lõplik) ja KOM(2004) 78 (lõplik).

⁷ Seiresüsteem – uute sõiduautode CO₂-heidet käsitlevad iga-aastased aruanded: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

Teine samm: tarbijate teavitamine

Tarbijate teavitamist hinnatakse punktis 3.9, kuna see on 2007. aasta strateegia osa.

Kolmas samm: kütusesäästlike autode müügi edendamine fiskaalmeetmete kaudu

Kütusesäästlike autode müügi edendamist fiskaalmeetmete kaudu hinnatakse punktis 3.10, kuna see on 2007. aasta strateegia osa.

3. 2007. AASTA STRATEEGIA RAKENDAMISEL TEHTUD EDUSAMMUD

2007. aasta strateegia eesmärk oli saavutada tootjatele suunatud meetmeid hõlmava õigusraamistiku abil 2012. aastaks ühenduses sihttase 120 g CO₂/km. Meetmepakett hõlmas järgmist:

- sõidukite mootoritehnoloogia parandamise abil uue autopargi heite keskmise taseme 130 g CO₂/km saavutamine;
- kliimaseadmesüsteemidele kütusesäästlikkuse miinimumnõuete kehtestamine;
- täpsete rehvirõhu seiresüsteemide kohustuslik paigaldamine;
- sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite rehvide maksimaalse veeretakistuse kehtestamine ELis;
- käiguvahetuse näidikute kasutamine, võttes arvesse, mil määral kasutavad tarbijad selliseid seadmeid tegelikus sõiduolukorras;
- väikeste tarbesõidukite (kaubikute) kütusesäästlikkuse suurendamine, et vähendada heidet 2012. aastaks tasemeni 175 g CO₂/km ja 2015. aastaks tasemeni 160 g CO₂/km ;
- biokütuste laialdasem kasutamine, et viia keskkonnatoime maksimumini.

Lisaks õigusraamistikule oleks komisjoni süsinikdioksiidiheite vähendamise strateegia pidanud soodustama täiendavat edasiminekut muude maanteetranspordivahendite (raskeveokid jne) valdkonnas ning mõjutama liikmesriikide (süsinikdioksiidiheitega seonduv maksustamine jm fiskaalstiimulid, avalike hangete tegemine, liikluskorraldus, infrastruktuur jne) ja tarbijate tegevust (teadliku valiku tegemine ostjana, vastutustundlik sõidustiil).

Meetmepakett hõlmas järgmisi nõudluse poolele / tarbijate harjumuste muutmisele suunatud meetmeid:

- maksustamine;
- tarbijate teavitamine;
- keskkonnasäästlik sõidustiil.

3.1. ELi eesmärk vähendada heidet 2012. aastaks tasemeni 120 g CO₂/km

Järgmistes punktides antakse hinnang strateegia rakendamisele, kuid 2012. aasta eesmärgi saavutamist ei ole üheselt siiski võimalik hinnata. Strateegia rakendamisel on muudetud

ajaraamistikku ja üldist eesmärki. Strateegia põhielement – määrus (EÜ) nr 443/2009⁸ – jõustub täielikult alles 2015. aastal. Ka mitmete täiendavate rakendusmeetmete jõustamiskuupäeva on muudetud ja need jõustuvad üldiselt pärast 2012. aastat. Peale selle lisati autode CO₂-heite määruale uus pikaajaline eesmärk (st 2020. aasta sihttase) ning see lisati ka väikeseid tarbesõidukeid käsitlevale vastavale määruale ettepanekule. Kõnealune pikaajaline visioon peaks kompenseerima viivitused heite lühiajalisel vähendamisel. Hoolimata strateegia rakendamise edust ja CO₂-heite eeldatavast täiendavast vähendamisest, on seepärast isegi enne kõikide meetmete täielikku jõustumist selge, et 2012. aastaks sihttaset 120 g CO₂/km tõenäoliselt ei saavutata.

Käesoleva aruande järgmistes punktides esitatakse üksikasjalikum teave strateegia iga elemendi rakendamisel saavutatud edu kohta.

3.2. Uute sõiduautode heite viimine tasemele 130 g CO₂/km

Kõnealune eesmärk saavutatakse määruale (EÜ) nr 443/2009⁸ rakendamisega. Ajavahemikus 2012–2015 on eesmärgiks viia kõikide ELis registreeritud uute sõiduautode (M1-kategooria sõidukid) keskmine heite tasemele 130 g CO₂/km. Tulenevalt järkjärgulisest rakendamisest tuleb sihttase 130 g CO₂/km saavutada täielikult alles 2015. aastal⁹. Piirväärtuse kõver osutab sellele, et suurema massiga autode heide võib väiksema massiga autode heitest suurem olla, ilma et see mõjutaks autopargi üldist keskmist näitajat. See on kooskõlas strateegia eesmärgiga kehtestada õigusraamistikuga konkurentsi seisukohast neutraalsed ja sotsiaalselt õiglased sihttasemed. Teine strateegias täiendavaks kaalumiseks esitatud sihttase 95 g CO₂/km on ette nähtud 2020. aastaks. Vahendid selle eesmärgi saavutamiseks määratakse kindlaks 2013. aastaks.

Tabel 2. ELis registreeritud uute sõiduautode keskmine CO₂-heide (ei ole muutunud katsetsükli menetlusele vastavalt korrigeeritud)¹⁰

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
gCO ₂ /km	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7

ELi seireandmed näitavad, et tootjad on määruale (EÜ) nr 443/2009 ettenähtud sihttasemete saavutamiseks teinud piisavalt jõupingutusi. EL 27 liikmesriikides 2009. aastal registreeritud uute sõiduautode eriheite keskmine tase oli 145,7 g CO₂/km. Kuigi 2008. ja 2009. aastal võis heite vähenemine olla osaliselt tingitud finants- ja majanduskriisist ning sellest, et mitmes liikmesriigis rakendati autolammutuskavasid,¹¹ on ilmne, et alates 2000. aastast on heide

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 443/2009, 23. aprill 2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:EN:NOT>

⁹ Sihttaset 130 g CO₂/km rakendatakse järkjärguliselt ajavahemikus 2012–2015, kusjuures 2012. aastal peavad üksnes 65 % uutest sõidukitest sellele tasemele vastama, 2013. aastal 75 %, 2014. aastal 80 % ja 2015. aastal 100 %.

¹⁰ Uute sõiduautode eriheiteid ei ole nimetatud tabelis korrigeeritud, nagu seda on tehtud tabelis 1 ja joonisel 1, sest määruale (EÜ) nr 443/2009 kohaselt tuleb kasutada määruale (EÜ) nr 715/2007 vastavaid arvandmeid.

¹¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report_scrapping_schemes_en.pdf Kriisi ajal läks sõiduautode CO₂-heite vähendamine väga kulukaks. Ettevõtte IHS Global Insight uuringus *Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles: Economic, Environmental and Safety Impacts* (sõidukite

vähenenud. Seiresüsteemi andmed näitavad, et ostetakse mõnevõrra väiksemaid autosid, kuna 2009. aastal vähenesid veidi keskmine mootori võimsus, sõiduki mass ja mootori töömaht. See võib olla ka tingitud autode CO₂-heite vähendamist käsitleva määruse vastuvõtmisest, mistõttu tootjad hakkasid tegema ettevalmistusi CO₂-heite uue normi jälgimiseks.

Uute sõiduautode registreerimise andmed näitavad, et 2009. aastal registreeritud uute sõiduautode eriheite keskmine tase oli madalam kui 130 g CO₂/km. See tähendab, et üldiselt saavutati 2012. aasta sihttase juba 2009. aastal. Siiski hõlmab see hinnang üksnes Euroopa keskmist. Seda, mil määral tootjad on saavutanud määrusega (EÜ) nr 443/2009 ajavahemikuks 2012–2014 ettenähtud vahe-eesmärgid, ei ole otsusega (EÜ) nr 1753/2000 kehtestatud praeguse seiresüsteemi andmete põhjal võimalik üksikasjalikult hinnata. Täiendav teave 2009. aasta andmete kohta on esitatud 2009. aasta seirearuandes,¹² milles käsitletakse neid küsimusi põhjalikumalt.

3.3. Kliimaseadmed

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. mai 2006. aasta direktiivi 2006/40/EÜ (mis käsitleb mootorsõidukite kliimaseadmetest pärit heitkoguseid ja millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ)¹³ eesmärk on vähendada sõiduautode (M1-kategooria) ja väikeste tarbesõidukite (N1-kategooria I klass) kliimaseadmetest vahetult pärit teatavate fluoritud kasvuhoonegaaside heitkoguseid.

Hiljemalt 2011. aastal esitab komisjon ettepaneku, milles käsitletakse kütusekulu ning liikuvatest kliimaseadmetest tuleneva CO₂-heite vähendamist. Ettepaneku koostamiseks korraldati 2008. aastal avalik arutelu, mille tulemused on esitatud komisjoni veebilehel¹⁴. Praegu töötab komisjon liikuvate kliimaseadmete jaoks välja sobivat katsemenetlust.

3.4. Rehvirõhu jälgimissüsteemid

Madala rehvirõhu tõttu võib kütusekulu ja CO₂-heide suureneeda 4 %, rehvide kasutamisega väheneda 45 % ning see võib olla õnnetuste põhjuseks. Rehvirõhu jälgimissüsteemide paigaldamine peaks aitama suurendada kütusesäästlikkust ja ohutust.

Määruse (EÜ) nr 661/2009¹⁵ artikliga 9 on tehtud kohustuseks, et kõigile M1 kategooria sõidukitele (sõiduautod) tuleb paigaldada rehvirõhu jälgimissüsteem. Rehvirõhu jälgimissüsteem tuleb paigaldada kõigile uutele mudelitele hiljemalt 2012. aasta novembriks ning kõigile uutele autodele hiljemalt 2014. aasta novembriks. Süsteem hoiatab juhti, kui rehvirõhk on langenud sooviks sõidetud rehvide tavapärasest rõhust 20 % allapoole.

lammutuskavade tõhususe hindamine: mõju majandusele, keskkonnale ja ohutusele) *järeldati, et kui autolammutuskavade ainueesmärk oli heite vähendamine, siis tuleb tõdeda (nagu ka enamikus teistes uuringutes on tõdetud), et sellised kavad on kulukas viis heiteid vähendada, vähemalt 2009. aasta kava üldist ülesehitust arvestades. ... kui autolammutuskavade netokulu jaotatakse üksnes CO₂-heite vähendamisele, on hinnanguline kulu 1 100 eurot õhku paiskamata CO₂-heite tonni kohta.*

¹² http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0040:en:NOT>

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 661/2009, 13. juuli 2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:EN:NOT>

Praegu peetakse liikmesriikidega arutelusid rehvirõhu jälgimissüsteemi nõuete teise etapi üle. Sellega nähakse ette varasem hoiatus (näiteks hoiatus, kui rehvirõhk on langenud soojaks sõidetud rehvide tavapärasest rõhust 15 % allapoole). Kokkuleppe saavutamisel jõustuks teine etapp kolm aastat pärast esimese jõustumist ning see võimaldaks CO₂-heidet veelgi vähendada.

3.5. Uute sõiduautode maksimaalne veeretakistus

Määruse (EÜ) nr 661/2009¹⁵ kohaselt peavad kõigil uutel automudelitel olema alates 2013. aasta novembrist väikese veeretakistusega rehvid. Alates novembrist 2014 laiendatakse seda nõuet kõikidele uutele autodele. Teises etapis kehtestatakse rangemad veeretakistuse nõuded, mida kohaldatakse uute automodelite suhtes alates 2017. aasta novembrist ja kõigi uute autode suhtes alates 2018. aasta novembrist.

Kütusesäästlike rehvide laialdasem kasutamine koos rehvi maksimaalse veeretakistuse kehtestamisega (määrus (EÜ) nr 661/2009) ja märgistamiskavaga (määrus (EÜ) nr 1222/2009, vt punkt 3.9) peaks 2020. aastal hinnanguliselt aitama kütust kokku hoida 2,4–6,6 miljoni tonni naftaekvivalendi ulatuses, sõltuvalt sellest, kui kiiresti minnakse turul üle kõnealustele rehvidele. Kõiki sõidukitüüpe arvestades jääb õhku paiskamata hinnanguliselt 1,5–4 miljonit tonni süsinikdioksiidi aastas.

3.6. Käiguvahetuse näidikud

Määruse (EÜ) nr 661/2009 artikli 11 kohaselt tuleb kõik M1-kategooriasse kuuluvad sõidukid, mille tuletatud mass ei ületa 2 610 kg, ja sõidukid, mille tüübikinnitust laiendatakse vastavalt määrusele (EÜ) nr 715/2007, varustada käiguvahetuse näidikutega. Käiguvahetuse näidikud peavad 2012. aastaks olema kõigil uutel automudelitel ja 2014. aastaks kõigil uutel autodel.

Tehniliselt on käiguvahetuse näidikute abil võimalik CO₂-heidet vähendada hinnanguliselt 6 %, kui kasutusmäär on 100 %¹⁶. Siiski tuleb tunnistada, et tegelikkuses väheneb heide kõnealusest näitajast vähem, sõltuvalt sellest, mil määral juhid näidikule reageerivad.

3.7. Uute väikeste tarbesõidukite heite viimine tasemele 175 (160) g CO₂/km

28. oktoobril 2009 võttis komisjon vastu uue õigusakti eelnõu (KOM(2009) 0593 (lõplik)),¹⁷ mille eesmärk on vähendada väikeste tarbesõidukite (kaubikute) CO₂-heidet. Kõnealuse ettepaneku koostamisel lähtuti sõiduautode CO₂-heidet käsitlevast õigusaktist, sealhulgas heite vähendamise kaheetapilisest lähenemisviisist.

Vastuvõtmise korral hakkab määruse mõju ilmnema alles pärast 2012. aastat, st pärast 2007. aasta strateegiaga hõlmatud ajavahemikku.

¹⁶ TNO hinnangud, mida Euroopa Autotootjate Liit tsiteeris oma seisukohas, mille ta esitas käiguvahetuse näidikute üle peetud avaliku arutelu käigus.

¹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009PC0593:EN:NOT>

3.8. Biokütuste kasutamise suurenemine

Direktiivi 2009/28/EÜ¹⁸ kohaselt on liikmeriikidel kohustus suurendada 2020. aastaks taastuvatest energiaallikatest toodetud energia osakaalu transpordisektoris 10 %-ni. Selleks on vaja koostada riiklikud tegevuskavad, et kehtestada taastuvatest energiaallikatest toodetud energia arendamiseks hinnangulised etapilised eesmärgid (sh transpordisektoris) kooskõlas direktiiviga 98/70/EÜ (benssiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta),¹⁹ millega kehtestatakse biokütuste säästlikkuse kriteeriumid, sealhulgas olusringi jooksul kasvuhoonegaaside heite vähendamise nõutav miinimumtase benssiini ja diislikütusega võrreldes.

Direktiiv 98/70/EÜ vaadati 2009. aastal läbi²⁰ ning kehtestati nõue, et kütusetarnijad peavad 2020. aastaks vähendama maanteevedudel kasutatavatest energiaallikatest tulenevate kasvuhoonegaaside heite intensiivsust 6 % võrra (süsinikuvaese kütuse norm) ja optimeerima seega biokütuste osatähtsust 2007. aasta strateegia täitmisel. Seda, et biokütust kasutavad sõidukid aitavad CO₂-heidet vähendada, tunnistatakse ka määruses (EÜ) nr 443/2009, millega lubatakse ajutiselt vähendada 85 % etanoolisisaldusega benssiini („E85”) kasutavate sõidukite registreeritud heidet 5 %, kui on täidetud teatavad tingimused, sh biokütuste säästlikkuse kriteeriumid.

Euroopa Ühenduste Statistikaameti andmetel oli 2008. aastal EL 27 liikmesriikide transpordisektoris kasutatud biokütuste osakaal benssiini ja diislikütuse kogutarbimises 3,5 % (10,1 miljonit tonni naftaekvivalenti), samal ajal kui 2007. aastal oli see näitaja 2,6 %. Biodiislikütus moodustas biokütuste kogutarbimisest 81 % ning etüül-tert-butüüleeter (ETBE) ja etanool moodustasid 18 %. Maakasutuse kaudsest muutumisest tingitud kasvuhoonegaaside heite tõttu ei ole täpselt teada, mil määral aitab biomassi kasvatamine kasvuhoonegaaside heidet tegelikult vähendada. Sellist heidet arvestamata aitasid 2007. aastal turuleviidud ja tarbitud biokütused kasvuhoonegaaside heidet vähendada 14,0 miljoni tonni CO₂ ekvivalenti võrra²¹. Praegu vaatab komisjon läbi maakasutuse kaudse muutumise mõju kasvuhoonegaaside heitele²². Seda käsitletakse aruandes ning võidakse esitada õigusakti ettepanek.

3.9. Tarbijale antav teave

Direktiivi 1999/94/EÜ eesmärk on tagada, et andmed ühenduses müüdavate või liisitavate uute sõiduautode kütusesäästu kohta oleksid tarbijatele kättesaadavad, et nad saaksid teha põhjendatud valiku.

Müügikohas tuleb esitada kõikide uute autode kütusesäästlikkuse märgis. Kõikide müügikohas väljapandud, müügiks pakutava või liisitavate uute sõiduautomudelite puhul tuleb esitada ametlik kütusekulu ja andmed CO₂-heidete kohta. Igal aastal tuleb koostada kütusekulu ja CO₂-heidete teatmik. Kõikides reklaamtrükistes tuleb esitada vastava sõiduautomodeli ametlik kütusekulu ja süsinikdioksiidi eriheidete andmed. Lisaks on mitme

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/28/EÜ, 23. aprill 2009, taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta ning direktiivide 2001/77/EÜ ja 2003/30/EÜ muutmise ja hilisema kehtetuks tunnistamise kohta;

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:EN:NOT>

¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0070:EN:NOT>

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:01998L0070-20090625:EN:NOT>

²¹ KOM(2009) 192 (lõplik).

²² Avalikku arutelu käsitlevad materjalid on kättesaadavad aadressil: http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010_10_31_iluc_and_biofuels_en.htm

liikmesriigi ametiasutused või organisatsioonid pannud internetti üles veebilehed, millel esitatakse vastavate riikide turgudel pakutavate uute sõiduautomudelite ametlik kütusekulu ja andmed CO₂-heite kohta ning mis tihti võimaldavad eri mudeleid võrrelda või teha kindlaks oma klassi parimad sõidukid.

Mitmes liikmesriigis on märgistus seotud CO₂-heitel põhineva sõidukimaksuga ja sellel on märgitud kütusekulu. Üha sagedamini vaatavad liikmesriigid oma märgistuse üle ja lisavad värvikoodide süsteemi, mis aitab auto näitajaid paremini mõista. Peale selle esitatakse mõnes liikmesriigis lisateavet auto kasutuskulu ja sõidukimaksu kohta²³.

Leitakse, et direktiiv on sobiv vahend, mis aitab teadlikkust tõsta ja tootjatel kütusesäästlikumaid autosid müüa, kuid selle vahetut mõju on raske objektiivselt hinnata. Direktiiv kavatakse läbi vaadata, et muuta kava tõhusamaks, eelkõige kavatakse muuta direktiiviga ettenähtud vahendid lihtsamini mõistetavaks ning teha kohustuslik teave hõlpsamini ja laiemalt kättesaadavaks.

Tarbijate teadlikkuse tõstmiseks on mõned liikmesriigid võtnud kasutusele vabatahtlikud tegevusjuhendid või suunised keskkonnateabe kasutamiseks autoreklaamides. Selliseid algatusi koordineerivad tavaliselt tarbijarühmad või reklaamiagentuuride ühingud ning nende eesmärk on tagada, et reklaammaterjal vastaks ELi ja liikmesriigi õigusaktidele.

Lisateabe andmiseks kasutatakse rehvide märgistamissüsteemi, mis jõustub määruse (EÜ) nr 1222/2009²⁴ kohaselt 2012. aastal. Rehvide kütusesäästlikkuse (veeretakistuse), märghaardumise ja välise veeremismüra näitajate esitamiseks kasutatakse klassifitseerimisskaalat (klassid A–G). Selle eesmärk on innustada tarbijaid ostma rehve, mis vastavad kohustuslikest nõuetest isegi rangematele nõuetele.

Kütusesäästlike rehvide laialdasem kasutamine koos rehvi maksimaalse veeretakistuse kehtestamisega (määrus (EÜ) nr 661/2009, vt punkt 3.5) ja märgistamiskavaga (määrus (EÜ) nr 1222/2009) peaks 2020. aastal hinnanguliselt aitama kütust kokku hoida 2,4–6,6 miljoni tonni naftaekvivalendi ulatuses, sõltuvalt sellest, kui kiiresti minnakse turul üle kõnealustele rehvidele. Kõiki sõidukitüüpe arvestades jääb õhku paiskamata hinnanguliselt 1,5–4 miljonit tonni süsinikdioksiidi aastas.

3.10. Maksustamine

2005. aastal esitas komisjon direktiivi ettepaneku,²⁵ millega nähakse ette sõiduautode maksustamissüsteemi ümberkorraldamine liikmesriikides. Ettepaneku üheks eesmärgiks on maksubaasi (sh registreerimismaksu ja iga-aastase liiklusmaksu) ümberkorraldamise abil säästlikkuse edendamine nii, et sellist maksu kohaldatavates liikmesriikides hõlmavad maksud sõiduautode CO₂-heitega vahetult seotud elemente. Ettepaneku eesmärk on kehtestada sõiduautomaksude jaoks ELi struktuur, mitte maksumäära ühtlustada või sundida liikmesriike uusi makse kehtestama. Kuigi ettepanekut ei ole veel vastu võetud, on vahepeal

²³ <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=fr&file=31259>

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R1222:EN:NOT>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:EN:NOT>

üle pooled liikmesriikidest muutnud automaksu kavasad ja kehtestanud CO₂-heitega seotud elemendi²⁶.

2007. aastal esitas komisjon energia maksustamise direktiivi²⁷ muudatuseettepaneku, mille eesmärk on vähendada kütusemaksu erinevusi ELis ning viia bensiini ja diislikütuse maksustamine paremini kooskõlla (nn kaubandusliku diislikütuse ettepanek). Ettepanekus käsitletakse era- ja ärivedudeks kasutatava kütuse maksustamist. Selle eesmärk on vähendada konkurentsimoonutusi ELi transporditurul: veoettevõtjad, kes teevad rahvusvahelisi vedusid või asuvad madalate maksudega riigis või selle piiri lähedal, lõikavad liikmesriikide märkimisväärselt erinevatest diislikütuse aktsiisist kasu ja tangivad madalaima maksuga liikmesriigis, valides selleks isegi mõnikord pikema tee (kütuseturism), mis kahjustab keskkonda. Seepärast oli komisjoni ettepaneku eesmärk selliste erinevuste vähendamine ja seega ka keskkonnakahju vähendamine. Seoses erakasutusega sisaldas ettepanek põhimõtet, et mittekaubanduslikul eesmärgil kasutatava diislikütuse ja pliivaba bensiini maksumäär peaks olema ühesugune ja vähemalt sama kõrge kui kaubandusliku diislikütuse puhul.

Mõjuhindang ja seda toetavad uuringud näitavad, et mõlemad ettepanekud aitaksid sõiduautode CO₂-heidet vähendada, kuna nendega mõjutatakse sõiduki kasutamiskulude abil tarbijate valikuid ja käitumist. Neid ettepanekuid ei ole aga veel vastu võetud.

Praegu kaalub komisjon võimalust vaadata energia maksustamise direktiiv²⁸ läbi Euroopa 2020. aasta strateegia raames, see peaks aitama täita eesmäärke, mis EL on võtnud kliimamuutustevastase võitluse ning säästlikuma ja ressursse säästva majanduse valdkondkonnas.

2009. aastal rahastas komisjon ametiautode maksustamist käsitleva välisuuringu läbiviimist²⁹. Ametiautod (inimeste veoks ettenähtud väikesed tarbesõidukid) moodustavad ELis uute sõiduautode turuosast ligikaudu 50 %. Uuringus järeldati, et stiimulid osta kütust ja suuremaid autosid suurendavad CO₂-heidet. Aruandes esitatud hinnangute kohaselt peaks kütusetarbimine ja autovedudest tulenev CO₂-heide suurenema 4–8 %. Uuringus järeldati, et liikmesriikides rakendatav ametiautode maksustamine on vastuolus eesmärgiga vähendada sõiduautodest ja maanteevedudest tulenevat CO₂-heidet.

3.11. Keskkonnasäästlik sõidustiil

2009. aastal tellis komisjon välisuuringu, „*Impact of Information and Communication Technologies on Energy Efficiency in road transport*”³⁰ (info- ja kommunikatsioonitehnoloogia mõju maanteetranspordi energiasäästlikkusele), milles esitati info- ja kommunikatsioonitehnoloogial põhinevate süsteemide kasutamisest saadav võimalik kütusesääst. Uuringus analüüsiti seda, mil määral aitavad kolm eri tüüpi süsteemi

²⁶ ELi maksusuundumusi vt aadressil http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf ning Euroopa autotootjate ühenduse maksujuhendit vt aadressil http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2010/.

²⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007PC0052:EN:NOT>

²⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0096:EN:NOT>

²⁹ AMETIAUTODE MAKSUSTAMINE: toetused heaolu ja keskkond http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf

³⁰ http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy_eff_study_final.pdf

(keskkonناسäästlikud lahendused, kõrgtasemelised juhti abistavad süsteemid ja liikluse korraldamise lahendused) CO₂-heidet vähendada. Info- ja kommunikatsioonitehnoloogial põhinev keskkonناسäästlik sõidustiil võimaldab energiat säästa kuni 15 %. Selline sääst on saavutatav, kui juhile antakse reaajas teavet kütusekulu, energiakasutuse tõhususe ja sobiva käigu valiku kohta ning samuti esitatakse kõrgtasemeliste kaardiandmete abil eelnevalt teavet teekalde, kurvide ja muude selliste elementide nagu kiiruspiirang ja stoppmärgid kohta. Peamiseks puuduseks on juhi käitumisega seotud küsimused ja seega on väga keeruline teha kindlaks CO₂-heite tegelik vähendamine. Seda küsimust võimaldaksid lahendada süsteemid, mis võimaldaksid kütusetõhusat sõidustiili automaatselt järgida. Muud lootustandvad süsteemid hõlmavad kasutuspõhist kindlustust, kolonnis sõitu ja kiirushoidikut.

Tõenäoliselt aitab olemasolevate sõidukite CO₂-heidet vähendada kütusesäästlik sõidustiil, mida saab sõiduõppe pakkumisega arendada (keskkonناسäästlik sõidustiil), kuid oluliseks puuduseks on juhtide käitumine. Eeldatakse, et kütusesäästlik sõidustiil ja sõiduharjumused ei aita tõenäoliselt heidet pikas perspektiivis eriti vähendada, võttes arvesse sõidukite jaoks arendatavaid kõrgtehnoloogilisi lahendusi. Eeldatakse, et sellised uued tehnoloogilised lahendused muudavad keskkonناسäästliku sõidustiili järjest automaatsemaks ning vähendavad sõidustiili hõlmavatest meetmetest saadavat võimalikku kasu. Näiteks selle põlvkonna hübriidsõidukitel juba on automaatne käiguvahetus, pidurdusenergiat taaskasutatakse, välditakse mittevajalikku tühikäigul töötamist ning tulevikus kohustuslikuks muutuvad rehvirõhu seiresüsteemid võimaldavad juhte automaatselt hoiatada, kui rehve tuleb pumbata.

4. KOKKUVÕTLIKUD JÄRELDUSED

Dokumendis KOM(2007) 19 (lõplik) esitatud strateegia eesmärk oli viia õigusraamistiku abil CO₂-heide ühenduses 2012. aastaks tasemele 120 g CO₂/km. Kuigi uute sõiduautode CO₂-heide vähenes märkimisväärselt eriti 2008. ja 2009. aastal, ei saavutata tõenäoliselt strateegias 2012. aastaks ette nähtud eesmärki. On selge, et 2009. aastal vähenes CO₂-heide suuresti majanduskriisi tingimustes ja tänu uute tehnoloogiate kasutuselevõtule autotööstuses ning puudub tagatis, et selline suur vähenemine majanduse elavnedes jätkub.

Lisaks muutus strateegia ajakava, nagu märgiti punktis 3.1, kui Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid kaasotsustamismenetluse teel vastu määruse (EÜ) nr 443/2009, mille kohaselt määruse täielik jõustumine lükkus 2015. aastasse ja millega lisati 2020. aasta sihttase. 2012. aastast hilisem ajakava on ette nähtud ka strateegia teiste rakendusmeetmete jaoks.

Komisjon eeldab, et saavutatakse määruse (EÜ) nr 443/2009 kohased 2012.–2015. aasta sihttasemed ning et uute väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi eriheide väheneb 2015. aastaks märkimisväärselt tänu strateegiaga ettenähtud reguleerivatele meetmetele.

Kokkuvõtteks võib öelda, et kuigi 2012. aasta sihttaseme saavutamine on vähetõenäoline, on strateegial ja selle rakendusmeetmetel olnud oluline osa väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamisel.

Tabel 3. Väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise strateegia elluviimisel saavutatud edu

Uute sõiduautode heite viimine tasemele 130 g CO ₂ /km	✓
---	---

Kliimaseadmete energiatõhususe miinimumnõuded	Rakendamisel
Täpsete rehvirõhu seiresüsteemide paigaldamine	✓
Rehvi maksimaalne veeretakistus	✓
Käiguvahetuse näidikud	✓
Uute väikeste tarbesõidukite heite viimine tasemele 175 (160) g CO ₂ /km	Rakendamisel
Biokütuste kasutamise suurenemine	✓
Maksustamine	Vähene edu
Tarbijale antav teave	Vähene edu
Keskkonnasäästlik sõidustiil	Vähene edu

5. EDASISED SAMMUD

5.1. KESKPIKA PERIOODI MEETMED

Keskkonnahoidlike ja energiatõhusate sõidukite strateegia³¹ eesmärk on soodustada keskkonnahoidlike ja energiatõhusate sõidukite väljatöötamist ja kasutuselevõttu. Kõik tulevased õigusaktide ettepanekud, mille eesmärk on uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamine, peaksid lähtuma põhimõttest, et heite mis tahes viisil vähendamine peab olema mõõdetav, jälgitav ja arvestatav.

Ajavahemikuks 2010–2020 ettenähtud komisjoni strateegiaga seotud konkreetsete meetmetega on kavandatud, et vaadatakse läbi autosid käsitlevate õigusaktidega 2020. aastaks ettenähtud sihttaseme 95 g CO₂/km saavutamise kriteeriumid ning võib-olla ka pikaajaliste eesmärkidega seotud kriteeriumid, nagu on ette pandud väikeste tarbesõidukite CO₂-heidet käsitlevas määruse eelnõus. Lisaks kavatakse komisjon panna ette uue katsesükli, mis kajastaks paremini tegelikke sõidutingimusi ning sellega seotud CO₂-eriheidet ja kütusekulu.

Komisjon kavatakse ka uurida võimalust mõõta ja sertifitseerida raskeveokite CO₂-heidet. Selliste meetodite kokkuleppimise ja heakskiitmise korral kaalub komisjon uute raskeveokite tõhususnormide rakendamist.

Ka arendab komisjon edasi sõidukite olulusringi jooksul kasutatava energia analüüsi. Komisjon kaalub, kas sellist nn tootmisallikast sõidukini lähenemisviisi saab arvesse võtta, et kehtestada sõidukite sihttasemed pikas perspektiivis.

³¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index_en.htm

5.2. PIKAAJALINE VISIOON

CO₂-heite pikaajalise vähendamisega seoses komisjonis tehtud ettevalmistavast tööst ilmneb, et selleks, et saavutada eesmärk piirata kliimasoojenemist 2 °C-ni, tuleb vähendada ELi majanduse CO₂-heidet 2050. aastaks ligikaudu 70 %³² võrreldes 1990. aasta tasemega. Selleks tuleb transpordisektoris heidet märkimisväärselt vähendada. Transpordisektori põhjustatud kasvuhoonegaaside heide on aga alates 1990. aastast suurenenud 26 %.

EL peab suurendama ressursitõhusust ja energiapõhjust, vähendama õhusaastet ja mängima jätkuvalt juhtivat osa kliimamuutustevastases võitluses. Hoolimata tehnoloogia arengust suureneb üldine CO₂-heide järk-järgult, seoses sellega nõuab maanteetranspordisektor erilist tähelepanu. Tuleb teha rohkem jõupingutusi, et säästev liikuvus muutuks tegelikkuseks. Käesolevas aruandes esitatud strateegias keskendutakse peamiselt turuleviidavatele sõidukitele, kuid oluline osa on ka sellel, kuidas neid sõidukeid seejärel kasutatakse.

Strateegia rakendusmeetmete ajakava on pikendatud, kuna lisati pikaajaline 2020. aasta eesmärk. Selline pikaajaline visioon on vajalik, arvestades heite vähendamise nõutavat ulatust ja tööstussektori kavandamisperioode. See võimaldab tööstussektoril teha ettevalmistusi CO₂-heite vähendamise järgmiseks etapiks ning seepärast esitati sarnane eesmärk ka komisjoni määruse ettepanekus, millega kehtestatakse väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid.

Selleks et suurendada autotööstuse kavandamiskindlust ja tagada samal ajal väikeste tarbesõidukite CO₂-heite jätkuv vähendamine, kaalub komisjon põhjaliku mõjuhindangu alusel panna ette ka sõiduautode sihttase 2025. aastaks. Lisaks muudele valikuvõimalustele hindab komisjon seda, kas on võimalik saavutada Euroopa Parlamendi 24. oktoobri 2007. aasta resolutsioonis (sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia kohta (P6-TA(2007)0469))³³ 2025. aastaks soovitatud tase 70 g CO₂/km. Väikeste tarbesõidukite heite vähendamiseks kaalutakse ka täiendavaid meetmeid. 2020. aastale järgneva ajavahemiku pikaajaliste eesmärkide kaalumisel tuleb arvesse võtta, et turu võib hõlmata alternatiivne energia, eelkõige elektrienergia.

³² KOM(2010) 265 (lõplik) <http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/2010-05-26communication.pdf>

³³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0469+0+DOC+XML+V0//ET>