



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 11.7.2012
SWD(2012) 214 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT

MÕJUHINNANGU KOKKUVÕTE

Lisatud dokumentidele

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 443/2009, et määrata kindlaks meetodid uute sõidautode CO₂-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks

ja

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, millega muudetakse määrust (EL) nr 510/2011, et määrata kindlaks meetodid uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks

{COM(2012) 393 final}

{COM(2012) 394 final}

{SWD(2012) 213 final}

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT

MÕJUHINNANGU KOKKUVÕTE

Lisatud dokumentidele

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 443/2009, et määrata kindlaks meetodid uute sõiduautode CO₂-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks

ja

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, millega muudetakse määrust (EL) nr 510/2011, et määrata kindlaks meetodid uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite vähendamise 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks

1. PROBLEEMI MÄÄRATLUS

1.1. Probleemi olemus

Maanteetranspordisektor on üks väheseid, kus heide on kiiresti suurenemas, ning aastatel 1990–2008 suurenes heide selles sektoris 26 % võrra. ELi kliimapoliitikat silmas pidades ei ole see suundumus säästev. Vastavalt komisjoni kavale „Konkurentsivõimeline vähese CO₂-heitega majandus aastaks 2050 – edenemiskava”¹ ning transpordi valgele raamatule,² tuleb maanteetranspordisektoris CO₂-heidet 2050. aastaks oluliselt vähendada.

Väikesõidukid põhjustavad märkimisväärse osa üldisest transpordiga seotud heitest ja eraldavad ligikaudu 13,5 % kogu ELi CO₂-heidest ning umbes 15 %, kui võtta arvesse ka kütuse tarnest tulenevat heidet. Eeldatavat väikesõidukipargi suurenemist arvestades on vajalik jätkata kohustuslike CO₂-heite sihttasemete tõhusat kohaldamist, et tagada maanteetranspordi CO₂-heite edasine vähenemine.

Määruste kaheastmelise lähenemisviisi kohaselt teeb komisjon ettepaneku 2020. aasta sihttasemete saavutamise meetodite kohta 2012. aasta lõpuks. Määruste muutmise ettepanekud peaksid olema konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalsed ning sotsiaalselt õiglased ja säästvad³. See tekitab vajaduse ajakohastada määruste I lisas esitatud valemide vastavalt 2020. aasta sihttasemetele. Lisaks tuleb kinnitada kaubikute sihttasemete saavutatavus 2020. aastaks. Meetodeid tuleks käsitada rakendamise aspektidena, mis mõjutavad heitkoguste sihttasemete saavutamise viisi. 2020. aasta eesmärke käsitlevate määruste ranguse määravad nendega kehtestatud sihttasemed. Sihttasemed kehtestati kaasotsustamismenetluse teel ja neid ei vaadata uuesti läbi.

¹ KOM(2011) 0112 (lõplik).

² „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”, KOM(2011) 0144 (lõplik).

³ Määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 13 lõige 5 ja määruse (EL) nr 510/2011 artikli 13 lõige 1.

Nendes kahes määruses ei määrata täpselt kindlaks, mis juhtub pärast 2020. aastat. Autotööstus töötab siiski kavandatud tsüklite alusel, mis tekitab vajaduse teada laiemat raamistikku väikesõidukite projekteerimiseks umbes kümme aastat ette ja lühemat, umbes viieaastast perioodi täpsemate otsuste jaoks variantide kohta, mida tegelikult tootma hakatakse. Seega on oluline tagada teave heite tulevase vähendamise kohta küllalt vara, et võimaldada piisavat planeerimiskindlust.

1.2. Milliseks kujuneb probleem ilma ELi uue meetmeta?

Kui meetmeid ei võeta, ei saaks sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite 2020. aasta sihttasemeid rakendada ja ei nõutaks heite vähendamist pärast 2015. ja 2017. aastat. See tuleneb asjaolust, et kumbki 2020. aasta sihttase ei saa jõustuda, ilma et õigusaktidega oleks kindlaks määratud ja rakendatud 2020. aasta sihttaseme saavutamise meetodid. Seepärast on tarvis määrusi muuta vastavalt seadusandlikule tavamenetlusele. ELi täiendava meetmeta on tõenäoline, et CO₂-heite edasine vähendamine uute väikesõidukite puhul ei oleks kuigi suur. Ei saaks eeldada, et autode kütusesäästlikkus suureneb, sest EList ja USAst pärit tõendusmaterjal osutab, et kui reguleerivad nõuded puuduvad või kui kütusehinnad oluliselt ei tõuse, väheneb väikeautode kütusekulu üksnes mõõdukalt.

Valikuvõimalus „meetmeid ei võeta” on mõjuhinnangu ja seda toetavate mudelarvutuste alusstsenaariumiks. ELi uue meetmeta ei avalduks järgmine 2020. aasta sihttasemete rakendamise mõju:

- sõiduautode ja kaubikute naftatarbimise vähenemine ligikaudu 25 %, millega säästetaks ligikaudu 25 miljardit eurot aastas. Aastas umbes 25 miljoni tonni naftaekvivalendi võrra väiksem energiatarbimine 2030. aastal, millega säästetaks kokku ligikaudu 160 miljoni tonni naftaekvivalenti aastatel 2020–2030. Energiajulgeolekuga seotud hinnanguline kasu oleks aastatel 2020–2030 kokku 20 miljardit eurot;
- kütusetarbimise suurenemise vältimine suureneb aastatel 2020–2025 järk-järgult 27 miljardilt eurolt aastas 36 miljardi euronni aastas aastatel 2025–2030. Kütuseimpordiga seoses välditud kulu asendatakse kulutustega kapitali ja tehnoloogiasse, mis suurendab sisenõudlust. Sisendite ja väljundite analüüsi kohaselt võib see suurendada SKPd ligikaudu 12 miljardi euro võrra ja tööjõukulusid umbes 9 miljardi euro võrra aastas.
- 2020. aasta sihttasemete rakendamisest saadav hinnanguline kütusesääst enam kui kompenseerib eeldatava nõuete täitmisega seotud kulu. Netokulu ühiskonna jaoks jääb vahemikku ligikaudu 80 eurost kuni 230 euronni välditud süsinikdioksiidi tonni kohta sõiduautode⁴ puhul ja 172 eurost 295 euronni kaubikute puhul. Vahemik sõltub naftahinnast, mis analüüsis on 90–140 dollarit barreli eest.

1.3. Mõjutatud sidusrühmad

Sidusrühmad, keda määrused mõjutatud, on elanikkond, sõidukite ostjad, sõidukite tootjad, varuosade tarnijad ja kütusetarnijad. Mõju avaldusviisid on peamiselt järgmised:

- ELi elanike mõjutavad üha enam kliimamuutused;

⁴ Vastavalt kulustsenaariumile 2 ning tõusuga 60 %.

- sõidukite ostjaid mõjutab võimalik sõidukihindade tõus ja vähenenud kütusetarbimisest tingitud väiksemad jooksevkulud. Kütusesääst on suurem kui sõidukihindade tõus;
- sõidukite tootjaid mõjutab kohustus ja vajadus võtta kasutusele CO₂-heite vähendamise tehnilised meetmed. See võib suurendada tootmiskulu ja mõjutada nende tooteportfelle. See annab neile võimaluse saada esimesena tegutseja eelise ja võimaluse müüa täiustatud vähese CO₂-heitega sõidukeid muudel turgudel;
- varuosade tarnijad saavad eeldatavasti kasu suuremast nõudlusest kõrgtehnoloogia järele ja võimalusest seda muudele turgudele eksportida;
- kütusetarnijad puutuvad tõenäoliselt kokku väiksema nõudlusega transpordikütuste järele;
- muud kütuse ja nafta kasutajad saavad eeldatavasti kasu madalamatest hindadest;
- muudele kasvuhoonegaaside heidet tekitavatele sektoritele kui transpordisektor väheneb surve heidet veelgi vähendada transpordisektori suurenenud heite kompenseerimiseks.

2. SUBSIDIAARSUSE ANALÜÜS

EL on selles valdkonnas juba meetmeid rakendanud ja võtnud vastu määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011, mille aluseks on asutamislepingu keskkonnapeatükk (sõiduautod Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 175⁵ ja kaubikud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 192 lõike 1⁶ põhjal). Ka ühtne turg loob aluse võtta meetmeid mitte liikmesriikides, vaid ELi tasandil, et tagada ühtsed nõuded kogu ELis ja viia kulud tootjate jaoks miinimumini.

3. EESMÄRGID

ÜLDEESMÄRGID

Tagada keskkonnakaitse kõrge tase Euroopa Liidus ja aidata kaasa ELi kliimamuutustega seotud eesmärkide saavutamisele, vähendades nafta tarbimist, parandades seeläbi energiavarustuse kindlust ELis, edendades innovatsiooni ja tugevdades ELi tööstuse konkurentsivõimet.

KONKREETSED EESMÄRGID

Tagada sõiduautode ja kaubikute süsinikdioksiidi heitkoguseid käsitlevate määruste jätkuv ja tõhus kohaldamine, eelkõige seoses 2020. aasta sihttasemetega.

TEGEVUSEESMÄRGID

- *Tagada, et kaubikute CO₂-heite 2020. aasta sihttase on saavutatav;*
- *tagada, et väikesõidukite CO₂-heite 2020. aasta sihttasemete järgimise kasu keskkonnale saavutatakse kulutasuvalt;*
- *tagada, et 2020. aasta sihttasemete saavutamise meetoditel ei ole vastuvõetamatut sotsiaalset mõju;*

⁵ Euroopa Ühenduste asutamisleping, mida on muudetud Euroopa Liidu toimimise lepinguga (vt joonealune märkus 6).

⁶ Euroopa Liidu toimimise leping.

- tagada, et 2020. aasta sihttasemete saavutamise meetoditel ei ole soovimatut mõju ELi autotööstuse konkurentsivõimele;
- tagada autotööstusele piisav kindlustunne seoses väikesõidukite CO₂-heite tulevaste normidega;
- kui võimalik, vähendada määrustega seotud halduskoormust ja -kulu VKEde jaoks.

4. POLIITIKAVÕIMALUSED

4.1. Poliitikavõimaluste määratlemine

Poliitikavõimaluste kindlaksmääramisel on kasutatud ulatuslikku lähenemisviisi. Poliitikavõimalused hõlmavad õigusaktides tõstatatud küsimusi, õigusaktide rakendamisega seotud küsimusi ning selliseid küsimusi, mida on hinnatud õigusaktide tõhususe parandamist käsitlevaid võimalikke lähenemisviise analüüsivates uuringutes. Analüüsi järgmisi aspekte:

a) poliitikat ei muudeta;

b) kaubikutele 2020. aastaks kehtestatud sihttaseme saavutatavuse kinnitamine;

c) iga sõiduautodele ja kaubikutele kehtestatud sihttasemete saavutamise meetodi puhul analüüsitakse erinevaid võimalusi:

- erinevad kasulikkuse parameetrid, kuju ja tõus, mis moodustavad heite piirnormati kõvera;
- ülemäärase heite maksud (ei muudeta, ei kohandata);
- erandid (ei jätkata, jätkatakse või kohandatakse);
- ökoinnovatsioon (järkjärguline sihttasemetest loobumine või nende kasutusaja pikendamine)
- järkjärguline kasutuselevõtt (ilma 2020. aasta sihttasemete järkjärgulise kasutuselevõtuta või nende järkjärgulise kasutuselevõtuga);
- erisoodustused (kava ei pikendata, pikendatakse või muudetakse);
- säästetud heite ülekandmine järgmisesse aastasse ja selle kasutamine siis;
- sõiduautode ja kaubikute sihttasemete ühendamine;
- läbisõidu koefitsient;
- sõidukiga seotud piirangud;

d) lihtsustamine ja halduskoormuse vähendamine;

e) kohanemine uue katsetsükliga;

f) õigusaktide vorm ja rangus pärast 2020. aastat.

4.2. Poliitikavõimaluste eelhindamise järelused

Nende küsimuste kohta on tehtud eelhindamine, mis põhineb eelkõige välisuuringutel ja sidusrühmade arvamustel.

(a) Meetmeid ei võeta.

See poliitikavõimalus on alusstsenaariumiga samaväärne ning tähendab seda, et sõiduautode ja kaubikute 2020. aasta sihttasemeid ei rakendata, sest nende saavutamiseks vajalikke meetodeid ei ole kindlaks määratud. See poliitikavõimalus jäetakse kõrvale, sest see on vastuolus üldiste, konkreetsete ja tegevuseesmärkidega.

(b) Kaubikute 2020. aasta sihttaseme saavutatavuse kinnitamine.

2010. aasta heiteandmed näitavad, et 2020. aasta sihttaseme saavutamiseks tuleb heidet vähendada oluliselt vähem ning seda ilma suurte tehnoloogiliste muutusteta. Võrreldes 2007. aastaga vähenes CO₂ keskmine heide 2010. aastal kõigi kaubikuliikide puhul, ehkki vähenemise määr oli kaubikukategooriate vahel erinev. Ajakohastatud kulukõverad näitavad, et heidet on võimalik veelgi vähendada ja kulusid kokku hoida võrreldes 2009. aasta analüüsiga. Heite vähendamiseks kasutada olev aeg on koosõlas sõiduki väljatöötamiseks vajaliku ajavahemikuga. Selle tulemusena on jõutud järeldusele, et kaubikute 2020. aasta sihttase on saavutatav.

(c) Sõiduautode ja kaubikute sihttasemete saavutamise meetodid

Hinnatud meetodid ei ole üksteise alternatiivid, välja arvatud sihttasemete järkjärguline kasutuselevõtt ning heite ülekandmine järgmisesse aastasse ja selle hilisem kasutamine, mida ei soovitata omavahel ühendada. Seepärast hinnatakse iga meetodi puhul alternatiivseid poliitikavõimalusi, pidades silma punktis 3 esitatud eesmärgi.

Teatavaid poliitikavõimalusi, mis on seotud kasulikkuse parameetri, heite piinormi kõvera tõusu, erandite muutmise ja lihtsustamisega, hinnatakse täiendavalt. Lisaks on jõutud järeldusele, et ökoinnovatsiooni kava jätkamine võib olla soovitav. Ülemäärase heite maksud on praegu suuremad kui kaubikute marginaalkulud ning on üldiselt koosõlas sõiduauto keskmise marginaalkuluga. Arvestades asjaolu, et kaubikute sihttase ei ole nii range kui sõiduautode sihttase ning mõne suurema sõiduauto ja kaubiku sihttase võib kattuda, peaksid maksud jääma praegusele tasemele.

Järkjärguline kasutuselevõtt ja erisoodustused jäetakse edasisest analüüsist kõrvale. Esimest ei peeta vajalikuks, arvestades uute sõiduautode heite praegusi suundumusi ning seda, et üldeesmärk saavutatakse eeldatavasti 2020. aastal. Lisaks muudaksid mis tahes täiendavad vahe-eesmärgid kohustuse täitmise tootjate jaoks kulukamaks paindlikkuse vähenemise tõttu. Sihttasemete täies mahus kasutuselevõtt pärast 2020. aastat nõrgestaks määruse eesmärgi ja vähendaks CO₂ säästu. Pealegi kahjustaks see autotööstuse õiguskindlust, kes soovib saada tulu varem tehtud investeeringutest CO₂-heidet vähendavasse tehnoloogiasse. Need väited kehtivad eriti kaubikute kohta, mille puhul on 2020. aasta sihttaseme saavutamine lihtsam ja vähem kulukas. Vähesese heitega sõiduautode ja kaubikute erisoodustustest loobutakse, kuna need võivad takistada üldeesmärgi saavutamist. Selline lähenemisviis nõrgendab tavapärase sõidukite puhul vajalikke jõupingutusi, kuna nende heide võib suurenedagi, ning vähendab meetmete üldist kulutasuvust. Lisaks on see vastuolus eesmärgiga, mille kohaselt ei saa heite vähendamine sõltuda ühest kindlast tehnoloogiast. Sellist soovimatut mõju saab aga piirata, kui kasutada väikest korrutustegurit ja piirata mõjutatud sõidukite arvu.

Täiendavad meetodid, mida kehtivates määrustes ei käsitleta, näiteks saastekvootide ülekandmine ja laenamine, sõiduautode ja kaubikute sihttasemete ühendamine, läbisõidu koefitsient ja sõidukiga seotud piirangud, jäetakse samuti edasisest analüüsist kõrvale, sest need on kas liiga keerulised, vastuolus kavandamiskindluse ja keskkonnakaitse eesmärkidega, ning suurendavad halduskoormust, tekitavad mõnele tootja jaoks ebaproportsionaalseid

nõuete täitmise kulusid või puuduvad piisavalt kindlad andmed eri sõidukirühmade läbisõidu kohta.

(d) Lihtsustamine ja halduskoormuse vähendamine

Kehtivate määruste võimalikku lihtsustamist ja halduskoormuse vähendamist hinnatakse järgmiste sätete puhul: meetodite arvu vähendamine, rakendusmeetmete lihtsustamine, VKEde ja mikroettevõtete eeskirjade lihtsustamine. Poliitikavõimaluste eelneva läbivaatamise tulemusena on meetodite arvu vähendatud. Lisaks on rakendusmeetmeid enamasti võimalik lihtsustada nendes kehtestatud läbivaatamissätete põhjal. Täiendavalt analüüsitakse võimalusi, kuidas lihtsustada VKEde jaoks eeskirju *alampiiri* kasutuselevõtu abil ning vähendada erandeid käsitleva menetlusega seotud halduskoormust selle paindlikumaks muutmise teel.

(e) Kohanemine uue katsetsükliga

Mis puudutab uue katsetsükliga kohanemist, siis määrustega on komisjonile juba antud volitused nende sätteid uue katsemenetlusega kohandada. Kuna läbivaadatud katsemenetlust ei võeta tõenäoliselt vastu enne muudetud määruste jõustumist, ei saa seda siiski praegu teha. Ebakindluse vähendamiseks oleks võimalik üldjoontes kirjeldada põhimõtteid ja menetlust, mida õigusaktide kohandamisel kasutatakse. See võib suurendada tootjate kindlustunnet ja seeläbi vähendada nõuete täitmisega seotud kulusid.

(f) Õigusaktide vorm ja rangus pärast 2020. aastat

Seoses regulatiivse korruga pärast 2020. aastat soovitatakse avaldada konsultatiivne teatis. Selles võiks esitada komisjoni analüüsi alternatiivsete regulatiivsete lähenemisviiside kohta ja selgitada, kui rangeid sätteid oleks tulevaste CO₂-heite piirnormide saavutamiseks vaja. Regulatiivse lähenemisviisi edasine muutmine ja heite vähendamise määra kohustuslikuks tegemine võiks toimuda õigusloome teises etapis.

4.3. Täiendavaks analüüsiks valitud poliitikavõimalused

Järgmisi poliitikavõimalusi analüüsitakse edaspidi üksikasjalikult.

Sõiduautosid käsitlevad poliitikavõimalused:

- kasulikkuse parameeter – mass ja katteala;
- kasulikkuse funktsioon – lineaarne;
- heite piirnormi kõvera tõus – 60–100 %;
- erandite muutmine – *de minimis* reegel, nišitootjatele kohaldatava erandi muutmine;
- eranditega seotud menetluste lihtsustamine ja nendega seotud halduskoormuse vähendamine.

Kaubikuid käsitlevad poliitikavõimalused:

- kasulikkuse parameeter – mass ja katteala;
- kasulikkuse funktsioon – lineaarne kõver massi puhul ja mittelineaarne kõver katteala puhul;
- heite piirnormi kõvera tõus – 80–100 %;
- erandite muutmine – *de minimis* reegel;

- eranditega seotud menetluste lihtsustamine ja nendega seotud halduskoormuse vähendamine.

5. MÕJU HINDAMINE

Poliitikavõimalusi on hinnatud eesmärkide põhjal, et muudatusettepanekud oleksid konkurentsi seisukohast võimalikult neutraalsed ning sotsiaalselt õiglased ja jätkusuutlikud, nagu on nõutud.

Kasulikkuse parameetrit käsitlevate poliitikavõimaluste mõju

Seoses sõiduautodega näitab analüüs, et kui kasutada kasulikkuse parameetrina massi asemel katteala on kulude kokkuvõid väike, sest massi kasutamine parameetrina ei soodusta sõidukite kaalu vähendamist. Mass tagab ühtlasema jaotuse sõidukirühmade lõikes, kuid selle tulemusena on suhteline hinnatõus väikeste autode puhul suurem. Kui kasulikkuse parameetrina kasutatakse katteala, on sõiduauto ehituse muutmiseks vähem valesid stiimuleid, kui piirangu funktsioon ei ole liiga järsk. Katteala võimaldaks kasutada nõuete täitmise ühe võimalusena sõidukite kaalu vähendamist, eriti sihttasemete järgimiseks pärast 2020. aastat. Kasulikkuse parameetri muutmine ei aitaks kavandamiskindlust suurendada, sest on väga tõenäoline, et tootjad on kavandanud oma nõuete täitmise viisi 2020. aastani eeldusel, et praegust parameetrid kasutatakse ka edaspidi.

Kaubikute puhul on soovitatav kasutada parameetrina pigem massi kui katteala, sest tootjatele tekitaks raskusi teha muutusi kolme aasta jooksul, valed stiimulite oht suureneks ning tuleks kasutada mittelineaarset piirangu funktsiooni. Lisaks on tootjakulud ja hinnatõus ebahõltsamalt jaotunud. Pealegi ohustab see ka kavandamiskindlust, eelkõige pidades silmas lühikest ajavahemikku kahe sihttaseme vahel.

Mis puudutab innovatsiooni, siis tõenäoliselt puudub mõju nii sõiduautode kui ka kaubikute 2020. aasta sihttasemete saavutamise meetoditele, välja arvatud sõidukite kaalu vähendamine. Sellega seoses ei ole massi kasutamine kasulikkuse parameetrina kõigi poliitikavõimaluste puhul võrdne. See, milline kasulikkuse parameeter sõiduauto või kaubiku puhul valitakse, ei tohiks mõjutada ELi autotööstuse konkurentsivõimet. Lisaks ei avalda see eelduste kohaselt mingit mõju kaubandusele ega VKEdele.

Kasulikkuse parameetrid, mida hinnati, ei avalda keskkonnale otsest mõju tingimusel, et täidetakse teatavad tingimused. Sotsiaalne mõju puudub, v.a kasulikkuse parameetrina massi kasutatavate väiksemate autode hinna suhteline tõus. See ei kehti kaubikute puhul.

Piirnormi kõvera tõusu käsitlevate poliitikavõimaluste mõju

Seoses sõiduautodega ei ole 100 % ületav tõus soovitatav, sest see annab tootjatele vale stiimuli, ja kui tõus suureneb, siis suureneb ka keskmine kulu mõlema parameetri puhul. Kui kasulikkuse parameeter on mass, siis ei tohiks alla 100 % tõus 2009. aasta andmete põhjal valesid stiimuleid tekitada. Kulu absoluutne suurenemine on erinevate sõidukirühmade lõikes peaaegu ühtlaselt jaotunud. Suhteline hinnatõus on siiski suurem pigem väikeste kui suurte sõiduautode korral ja väiksema tõusu väärtus vähendab seda mõju. Väiksem tõus aitab kompenseerida ka läbisõidu koefitsiendi puudumist.

Seoses kaubikutega eelistatakse kulude ja jaotuvuse seisukohast massipõhise funktsiooni korral heite piirnormi kõvera tõusu, mis jääb vahemikku 80–100 %. Kui kasulikkuse

parameeter on katteala, on kulu väikseim 110 % tõusu juures, kuid selline järsk tõus võib anda vale stiimuli katteala suurendada, mistõttu eelistatakse 100 % tõusu.

Eeldatakse, et sõiduautosid ja kaubikuid käsitlevate piinormi kõverate tõusud ei mõjuta oluliselt innovatsiooni, konkurentsivõimet, kaubandust ega VKEsid. Kuna varem ei teatud, milline on piinormi kõvera tõus 2020. aastal, ei mõjuta see kavandamiskindlust.

Kõvera tõusu mõjutavate poliitikavõimaluste mõju keskkonnale on hinnangute kohaselt väga väike. On võimalik teisene ja käitumuslik mõju, mida põhjustab asjaolu, et sõidukikilomeetrid jaotuvad sõidukipargi lõikes veidi erinevalt. Seega on keskkonna seisukohalt soovitatav, et sõiduautode puhul oleks piinormi kõvera tõus väiksem. Seda ei peeta oluliseks kaubikute puhul. Seoses sotsiaalse mõjuga avaldab sõiduautode heite piinormi kõvera tõus mõju uute sõiduautode suhtelise hinna jaotumisele. Seepärast on soovitatav, et tõus oleks väike. Selline mõju ei puuduta kaubikuid, mida kasutatakse enamasti ärilistel eesmärkidel ja mida ostetakse nende kasulikkuse põhjal.

Erandid

Arvatakse, et nišitootjate jõupingutusi heite vähendamiseke tuleks ajakohastada, et tagada heite vähenemine pärast 2015. aastat. See on kooskõlas erapooletute konkurentsitingimuste tagamise eesmärgiga, sest tootjad, kelle suhtes kohaldatakse erandit, mille kohaselt on registreeringute ülempiir 300 000, võivad hõivata kuni 2,5 % ELi autoturust enne, kui neile kohaldatakse tavapäraselt CO₂-heite vähendamist reguleerivat korda. Nišitootjate suhtes kohaldatavad CO₂-heite vähendamise nõuded ei mõjutaks otseselt VKEsid. Keskkonnamõju on positiivne, sest tootjad peavad heitkoguseid vähendama.

Lihtsustamise ja halduskoormuse vähendamise mõju

Võiks kaaluda *de minimis* piinormi kasutuselevõttu väiketootjate puhul või väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate väljajätmist. Majanduslik kasu tuleks ettevõtte (hinnanguliselt umbes 25 000 eurot tootja kohta) ja komisjoni (umbes 10 000 eurot taotluse kohta) vähenenud halduskoormusest, mis on seotud erandeid käsitleva menetluse vältimisega. Nii sõiduautode kui ka kaubikute puhul oleks väiksemal määral heite vähendamise mõju keskkonnale ebaoluline. Sotsiaalne mõju peaks olema väga väike.

Haldusmenetluse lihtsustamine nendel juhtudel võimaldaks sujuvamat hindamisprotsessi. Lihtsustamisel ei ole eeldatavasti olulist keskkonna- ega sotsiaalse mõju. Eeldatakse, et *de minimis* piinorm ei mõjuta mingil moel konkurentsivõimet, kaubandust, VKEsid ega innovatsiooni, v.a kasu, mida saavad otseselt mõjutatud ettevõtted.

6. POLIITIKAVÕIMALUSTE VÕRDLUK

Kaubikuid käsitleva 2020. aasta sihttaseme (147 g/km) saavutatavus on kinnitatud.

Allpool esitatud tabelites 1 ja 2 võetakse kokku eri meetodite majanduslik, keskkonnavalne ja sotsiaalne mõju.

Analüüsi alusel on jõutud järeldusele, et eelistada tuleks järgmisi poliitikavõimalusi:

- kasulikkuse parameeter peaks jätkuvalt olema mass nii sõiduautode kui ka kaubikute puhul;

- heite piirnormi kõver peaks jätkuvalt olema lineaarne;
- kõvera tõus peaks sõidautode puhul olema 60 % ja kaubikute puhul 100 %;
- erandeid käsitlevad kavasid võib kohandada, et jätta välja kõige väiksemad tootjad. Lisaks tuleks menetlust lihtsustada, et vähendada halduskoormust;
- nišitootjad jõupingutusi heite vähendamiseks tuleks ajakohastada, et need kajastaksid jõupingutusi, mida kõik ettevõtjad peavad tegema;
- ülemäärase heite maks peaks jätkuvalt olema 95 eurot/g/sõiduki kohta.

7. SEIRE JA HINDAMINE

Edusammude peamised näitajad on seotud uute keskmiste sõiduauto- ja kaubikuparkide arenguga. Näitajad hõlmavad CO₂-eriheite ja sõiduki kasulikkuse andmeid. Viimased registreeritakse juhul, kui kasulikkus muutub ning seetõttu on kasulikkuse kõverat vaja tulevikus muuta. Muid kasulikkuse parameetreid, nagu katteala või kasulik koormus, jälgitakse nende sobivuse hindamiseks.

Lisaks kogub komisjon teavet erandi saamiseks esitatud taotluste arvu ja tootjate väljapakutud heite vähendamise sihttasemete kohta ning teavet ökoinnovatsioonitaotluste arvu ja ökoinnovatsiooniga seoses antud boonuste kohta.

Tabel 1. Eri meetodite mõju võrdlus – sõiduaudod

Meetod	Politiikavõimalus	Eelised	Puudused
Kasulikkuse parameetrid	Mass	Õiguskindlus – ei erine kehtivast määrusest. Ühtlasem kulude jaotus sõidukirühmade lõikes.	Suurem valede stiimulite oht kui võrreldes massiga. Ei ole täielikult tehnoloogiliselt neutraalne, sest sõiduki kaalu vähendamist ei soodustata. Keskmine täiendav tootjakulu on umbes 2 % suurem kui massi puhul, sest sõidukite kaalu vähendamist ei premeerita.
	Katteala	Keskmine täiendav tootjakulu on umbes 2 % väiksem kui massi puhul. Annab parema stiimuli sõidukite kaalu vähendamiseks.	Puudub õiguskindlus – erineb kehtivast määrusest. Ebäühtlasem kulude jaotus sõidukirühmade lõikes. Kohandamise kulud seoses üleminekuga teisele kasulikkuse parameetrile.
Heite piirnormi kõvera tõus	Tõus < 100 %	Kulud üldiselt natuke väiksemad. Välditakse suurt valede stiimulite ohtu. Korvab läbisõidu koefitsiendi puudumise. Aitab vähendada CO ₂ - ja muude saasteainete heidet üldiselt. Sotsiaalselt õiglasem (väiksemate autode hinna tõus on suhteliselt väiksem).	Tegelik hinnatõus sõiduki kohta väiksem isegi sõidukirühmade lõikes.
	Tõus > 100 %	Tegelik hinnatõus sõiduki kohta ühtlasem sõidukirühmade lõikes.	Kulud üldiselt natuke suuremad. Suurenenud valede stiimulite oht. Sotsiaalselt ebaõiglasem (väiksemate autode hinna tõus on suhteliselt suurem).
Erandid	De minimis piirnorm	Väiksem halduskoormus VKEdele ja komisjonile.	Ebaoluline heitkoguste vähenemine.

	Ništootjate le kohaldatav a erandi ajakohasta mine	Konkurentsi seisukohalt neutraalsem. CO ₂ -heide väheneb veidi rohkem.	Selliste ništootjate kulud suurenevad, kelle suhtes kohaldatakse erandit.
--	---	--	---

Tabel 2. Eri meetodite mõju võrdlus – kaubikud

Meetod	Poliitika-võimalus	Eelised	Puudused
Kasulikku se parameete r	Mass	Õiguskindlus – ei erine kehtivast määrusest. Ühtlasem kulude jaotus sõidukirühmade lõikes. Vähe valesid stiimuleid massi suurendamiseks.	Keskmine täiendav tootjakulu natuke suurem kui massi kasutamisel, eriti suurema kui 100 % tõusu puhul. Ei ole täielikult tehnoloogiliselt neutraalne, sest sõidukite kaalu vähendamist ei soodustata.
	Mass	Keskmine täiendav tootjakulu natuke väiksem kui massi kasutamisel suuremate kui 80 % tõusu puhul. Annab parema stiimuli sõidukite kaalu vähendamiseks.	Puudub õiguskindlus – erineb kehtivast määrusest; kohandamiskulud on eeldatavasti suuremad sihttasemetega vahele jääva kolme aasta pikkuse perioodi tõttu. Nõuab mittelineaarset heite piirnormi funktsiooni. Ebaühtlasem kulude jaotus sõidukirühmade lõikes. Mõne tootja jaoks suureneb kulu eriti palju, kui minnakse üle massi kasutamisele. Kergem käsitleda kui massi, kuid piiranguid võib seada heite piirnormi kõvera kuju ja tõus.
Heite piirnormi kõvera tõus	Tõus < 100 %	Vähendab valede stiimulite ohtu mõlema funktsiooni puhul. Massil põhineva funktsiooni puhul on kulud 80–100 % tõusu puhul kõige väiksemad. Massipõhise funktsiooni puhul on kulud madalaimad ja kõige ühtlasemalt jaotunud 100 % tõusu puhul.	Kattealal põhineva funktsiooni puhul on kõige suuremad kulud 60–80 % tõusu puhul. Kulud jaotuvad ebaühtlaselt sõidukirühmade vahel, kui tõus on alla 80 %.
	Tõus > 100 %	Kattealal põhineva funktsiooni puhul on kulud kõige väiksemad, kui tõus on üle 100 %. Kattealal põhineva funktsiooni puhul jaotuvad kulud sõidukirühmade vahel ühtlasemalt, kui tõus on üle 110 %.	Suurem valede stiimulite oht mõlema parameetri puhul. Massipõhise funktsiooni puhul on kulud suuremad ja jaotuvad sõidukirühmade vahel ebaühtlasemalt, kui tõus on üle 110%.
Erandid	<i>De minimis</i> piirnorm	Väiksem halduskoormus VKEdes ja komisjoni jaoks.	Heite vähenemine väheneb ebaoluliselt.

ET

ET