EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT

MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009

{COM(2022) 586 final} - {SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final}

Kommenteeritud kokkuvõte

Mõjuhinnang Euro 7 heitenormide väljatöötamise kohta sõiduautodele, kaubikutele, veoautodele ja bussidele.

A. Vajadus meetmete järele

Milles seisneb probleem ja miks see on ELi tasandi probleem?

Vaatamata edusammudele kahjulike heitkoguste vähendamisel tänu tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste katsete kehtestamisele 2017. aastal tehti autode/kaubikute ning veoautode/busside Euro 6/VI heitenormide hindamisel kindlaks kolm peamist probleemi, mis näitavad, et kehtivad standardid ei aita piisavalt kaasa maanteetranspordi saasteainete heite vähendamisele ELis: 1) sõidukite heitenormid on liiga keerulised; 2) praegused saasteainete heite piirnormid on aegunud, sest paljud kahjulikud saasteained on endiselt reguleerimata ja praeguste tehnoloogiate abil on võimalik heitkoguseid veelgi vähendada; 3) sõidukite tegelikus liikluses tekkivaid heitkoguseid ei kontrollita sõiduki kasutusea jooksul piisavalt (nt Euro 6 nõuab ainult viieaastast vastupidavust, samas kui autode keskmine vanus ELi teedel on 10,8 aastat). Vaatamata 2035. aastaks sõiduautodele ja kaubikutele kavandatud 100 % CO_2 heitevähenduse sihttasemele, heiteta ja vähese heitega raskesõidukite suuremale osakaalule ning uute Euro 6d/VI E sõidukite turule tulekule ei ole maanteetranspordi saasteainete heite puhul võimalik saavutada madalat saastetaset ei traditsiooniliste saasteainete puhul, nagu NOx, heitgaasidega eralduvad tahked osakesed või metaan, ega ka uute saasteainete puhul, nagu näiteks naerugaas või piduritest ja rehvidest pärinevad osakesed, mis ei ole seotud heitgaasidega ja mis tekivad mootorist sõltumata.

Mida tuleks saavutada?

Üldeesmärk on kahesugune: tagada ühtse turu nõuetekohane toimimine, kehtestades sõidukite tekitatud heitele asjakohasemad, kulutõhusamad ja tulevikukindlamad eeskirjad, ning tagada ELis keskkonna- ja tervisekaitse kõrge tase, vähendades võimalikult kiiresti maanteetranspordi õhusaasteainete heidet nullsaaste suunas, nagu on nõutud nullsaaste tegevuskavas. Algatusel on järgmised erieesmärgid: 1) vähendada praeguste Euro heitenormide keerukust, piirata halduskulusid ja hõlbustada tõhusat rakendamist; 2) kehtestada ajakohased piirnormid kõigile asjaomastele õhusaasteainetele ning 3) parandada tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kontrolli.

Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus (subsidiaarsus)?

Euro 6/VI heitenormidega autodele/kaubikutele ja veoautodele/bussidele on juba kehtestatud täielikult ühtlustatud ELi õigusnormid. Riiklikul või rahvusvahelisel tasandil võetavad meetmed ei anna tõenäoliselt optimaalseid tulemusi, sest nii õhusaaste kui ka maanteetransport on piiriülese iseloomuga. Ilma ELi tasandil võetavate ühismeetmeteta võiksid liikmesriigid vastu võtta mitmeid erineva rangusega eeskirju. See tooks kaasa turu killustatuse ja kahjustaks ühtse turu toimimist. Seega on ELi meetmed maanteetranspordi ülemääraste saasteainete heite probleemi lahendamiseks täielikult põhjendatud.

B. Lahendused

Millised on erinevad poliitikavariandid eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud poliitikavariant? Kui ei, siis miks?

Poliitikavariandid 1, 2a, 2b ja 3a (poliitikavariant 3b, millel olid kaugeleulatuvad digieesmärgid, on kõrvale jäetud) töötati välja kooskõlas erieesmärkidega. Kõigi variantide eesmärk on vähendada kehtivate Euro heitenormide keerukust, kehtestades lihtsustamismeetmed. Kõigi asjaomaste õhusaasteainete ajakohastatud heite piirnormid on esitatud 1. poliitikavariandis, mille keskkonnahoidlikkuse ambitsioon on vähene, keskmise keskkonnahoidlikkuse ambitsiooniga poliitikavariantides 2a ja 3a ning suure keskkonnahoidlikkuse ambitsiooniga poliitikavariandis 2b. Tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kontrolli parandatakse 1. poliitikavariandi puhul vähese ambitsiooniga tegelikus liikluses katsetamise piiride abil, poliitikavariandis 2a keskmise ambitsiooniga tegelikus liikluses katsetamise piiride ja vastupidavusnõuete abil, poliitikavariandi 2b puhul ambitsioonikate tegelikes sõidutingimustes katsetamise piiride ja vastupidavusnõuete abil ning poliitikavariandi 3a puhul keskmise ambitsiooniga tegelikus liikluses katsetamise piiride, vastupidavusnõuete ja uute digitaalsete ambitsioonide abil heite pidevseire kaudu. Iga poliitikavariandi tulemuslikkuse, tõhususe ja sidususe üldine proportsionaalsuse hindamine on näidanud, et eelistatud poliitikavariandiks peetakse poliitikavarianti 3a, mille korral on kerg- ja raskesõidukite puhul keskmised keskkonnahoidlikkuse ja digitaalsed ambitsioonid.

Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes millist poliitikavarianti toetab?

Avalik konsultatsioon näitas, et üldiselt toetavad tööstusharu sidusrühmad tõenäolisemalt lähtestsenaariumi, st

stsenaariumi, et poliitikat ei muudeta, eeldusel et Euro 6/VI jätkuvalt kehtib, või 1. poliitikavarianti, mille keskkonnahoidlikkuse ambitsioon on väike. Eelkõige väljendasid nad muret heitkoguste vähendamise tehnoloogilise potentsiaali pärast, iseäranis poliitikavariandi 2b puhul. Liikmesriigid ning kodanikuühiskonna esindajad ja kodanikud aga toetasid rohkem keskmise kuni suure keskkonnahoidlikkuse ja digitaalse ambitsiooniga poliitikavariantide 2 ja 3 meetmeid.

C. Eelistatud poliitikavariandi mõju

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?

Mõju on hinnatud võrdluses lähtestsenaariumiga, mille puhul eeldatakse praegu kehtivate Euro 6 d/VI E etappide jätkumist ja hiljutist ettepanekut läbivaadatud CO_2 heitkoguste standardite kohta sõiduautode/kaubikute puhul. Eelistatud poliitikavariant 3a pakub keskkonnahoidlikkuse ja digitaalse ambitsiooni kaudu märkimisväärset positiivset mõju rahvatervisele ja keskkonnale, väljendatuna tervise- ja keskkonnakasuna rahas, ja hõlmab kõiki saasteaineid kuni 2050. aastani. Selle positiivse mõju peamine põhjus on kahjulike õhusaasteainete heite vähendamine. Näiteks on autode/kaubikute NOx heide 2035. aastal poliitikavariandi 3a puhul lähtestsenaariumi 389 kt asemel vaid 221 kt. Veoautode/busside NOx heide on 2035. aastal poliitikavariandi 3a puhul lähtestsenaariumi 705 kt asemel vaid 313 kt. Saasteainete heite vähendamise tulemusel peaks ajavahemikul 2025–2050 rahaline kasu tervisele olema autode/kaubikute puhul 56 miljardit eurot ja veoautode/busside puhul 134 miljardit eurot. Lisaks toob eelistatud poliitikavariant 3a aastatel 2025–2050 ettevõtjatele kulude kokkuhoiu, mis autode/kaubikute puhul on hinnanguliselt 4,7 miljardit eurot ja veoautode/busside puhul 0,6 eurot.

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?

Hinnangute kohaselt suurenevad eelistatud poliitikavariandi puhul autotööstuse jaoks regulatiivsed kogukulud. Selle põhjuseks on suuremad sisulised nõuete täitmisega seotud kulud, mis väljenduvad heitekontrollitehnoloogia seadmete kuludes ning nendega seotud teadus- ja arendustegevuse ning kalibreerimise kuludes, sealhulgas rajatiste ja töövahendite kuludes. Täiendavad regulatiivsed kogukulud aastatel 2025–2050 on autode/kaubikute puhul hinnanguliselt 35 miljardit eurot ja veoautode/busside puhul 18 miljardit eurot. Võttes arvesse ka hinnangulist kulude kokkuhoidu, suureneb üldkulu sõiduki kohta sõiduautode/kaubikute puhul eeldatavasti 304 euro võrra ja veoautode/busside puhul 2 681 euro võrra. Eeldatakse, et kulud sõiduki kohta ei moodusta autode/kaubikute ning veoautode/busside puhul üheski sõidukisegmendis rohkem kui 2–3 % keskmisest sõidukihinnast.

Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?

Kuigi eelistatud poliitikavariant mõjutab peamiselt suurettevõtjatest tootjate kulusid, avaldaks see positiivset mõju ka nende konkurentsivõimele. Parimate kättesaadavate heitekontrollitehnoloogiate ja uute andurite kasutamine toetab juurdepääsu peamistele rahvusvahelistele turgudele, eelkõige Ameerika Ühendriikidele ja Hiinale, kus on kehtestatud rangemad heite piirnormide nõuded. Eeldatavasti ei mõjuta see märkimisväärselt 35 teadaolevat VKEst tootjat, kes tavaliselt ehitavad autosid suurtootjate jõuseadmete põhjal, eelkõige seetõttu, et väiketootjad on jätkuvalt teatavatest katsetest vabastatud.

Kas on ette näha märkimisväärset mõju liikmesriikide eelarvetele ja ametiasutustele?

Kuna täiendavad regulatiivsed kulud tulenevad riistvara ning teadus- ja arendustegevuse ning nendega seotud kalibreerimiskulude suurenemisest, kannavad neid autotootjad ja -tarnijad. Eeldatakse, et tööstusharu osalejad kannavad need kulud üle oma tarbijatele. Märkimisväärset mõju riigieelarvetele ega ametiasutustele ei ole üldiselt ette näha.

Kas on oodata muud olulist mõju?

Heite pidevseire abil oleks võimalik teha tarbijatele kättesaadavaks rohkem teavet sõidukite heitenäitajate kohta ja samal ajal hõlbustaks see ka nõuetele mittevastavuse ja rikete avastamist. See peaks positiivselt mõjutama tarbijate usaldust ja aitama ajakohastada tehnoülevaatuse menetlusi. Samuti leitakse, et eelistatud poliitikavariant avaldab veidi positiivset mõju kõigi sõidukite ühtsele turule, töötajate oskustele ja tööhõivele. Sõidukisiseste akude tööaja reguleerimisega edendatakse ka akutoitega elektrisõidukite aktsepteerimist.

Proportsionaalsus?

Kavandatud meede on suunatud algatuse eesmärgile, milleks on ELi nullsaaste eesmärk, ja see ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik praeguste Euro heitenormide keerukuse vähendamiseks, kõigi asjaomaste õhusaasteainete ajakohastatud piirnormide tagamiseks ja tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste kontrolli

parandamiseks.
D. Järelmeetmed
Millal poliitika läbi vaadatakse?
Euro 7 heitenormide läbivaatamiseks, mis on kavandatud paketi „Eesmärk 55“ vahehindamise käigus, on kindlaks määratud mitu seirenäitajat.