



Brüssel, 21.5.2014
COM(2014) 285 final

KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

Raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite vähendamise strateegia

{SWD(2014) 159 final}
{SWD(2014) 160 final}

1. SISSEJUHATUS

Komisjoni dokumendist „Konkurentsivõimeline vähese CO₂-heitega majandus aastaks 2050 – edenemiskava”¹ ja transpordipoliitika valgest raamatust² nähtub, et 2050. aastaks tuleks transpordisektoris vähendada CO₂-heidet 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Hiljuti esitatud 2030. aasta kliimapoliitika raamistiku eesmärkide³ kavandi toetamiseks tuleks transpordi valdkonnas 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet vähendada ligikaudu 20 % võrreldes 2008. aasta tasemega. Maanteetranspordi tekitatud kasvuhoonegaaside heitkogused suurenesid ajavahemikul 1990–2007 29 %, kuid on sellest ajast alates kahanenud tänu kõrgetele naftahindadele, tõhusamatele sõiduautodele ja liikuvuse kasvu aeglustumisele (6 % võrra ajavahemikul 2007–2011)⁴.

Hinnanguliselt tekitavad umbes neljandiku⁵ maanteetranspordi CO₂-heitest raskeveokid. ELi kaubaveomahtude kasvu tõttu suurenes sellise heite kogus kuni majanduskriisi alguseni. Raskeveokite CO₂-heite absoluutmahtu, arengutendentsi ja osatähtsust silmas pidades tuleb neid vähendada, kui soovitakse saavutada transpordipoliitika valges raamatus esitatud eesmärged.

Sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite mõõtmine ja jälgimine põhineb kehtival tüübikinnitust käsitlevatel õigusaktidel. Raskeveokite CO₂-heite mõõtmine ei ole aga ELis standarditud. See vähendab ELi turu läbipaistvust. Jaapan, USA ja Kanada on samas juba vastu võtnud raskeveokite CO₂-heite mõõtmist ja piiramist käsitlevad õigusaktid ning Hiina valmistub samalaadseid meetmeid võtma. See võib mõjutada raskeveokite tootmise suhtelist konkurentsivõimet kõnealustes eri piirkondades, samuti ettevõtteid, mis sõltuvad raskeveokitest. Seda silmas pidades on ELi tegevus raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite valdkonnas oluline ELi konkurentsivõime seisukohast.

Neid kaalutlusi silmas pidades kutsus nõukogu 2007. aasta juunis komisjoni üles „töötama välja ja rakendama poliitilisi vahendeid ja meetmeid raskeveokitest tulenevate kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks”⁶. 2010. aasta aprilli teatises „Keskkonnahoidlikke ja energiatõhusaid sõidukeid käsitlev Euroopa strateegia”,⁷ teatas komisjon, et ta teeb ettepaneku strateegia kohta, milles käsitletakse raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heidet.

Strateegia eesmärk on vähendada raskeveokite CO₂-heidet sidusrühmade ja ühiskonna jaoks kulutõhusal ja proportsionaalsel viisil. See peaks pakkuma sidusrühmadele selget ja sidusat poliitikaraamistikku ning andma ülevaate õigusraamistiku eeldatavast arengust ning hõlbustama sellega otsuste tegemist ja investeeringute kavandamist.

1 KOM(2011) 0112 (lõplik).

2 „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”,

KOM(2011) 0144 (lõplik).

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm

4 Allikas: Euroopa Keskkonnaagentuur.

5 Hinnanguliselt 26,6 % kogu ELi kasvuhoonegaaside heitest, nagu on näidatud AEA-Ricardo aruande „Reduction and Testing of GHG

emissions from Heavy Duty Vehicles” paketi 1, veebruar 2011, lk 170. Kättesaadav aadressil:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf

6 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/07/st11/st11483.en07.pdf>

7 KOM(2010) 186 (lõplik), lk 6.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:ET:PDF>

2. RASKEVEOKITE KÜTUSEKULU JA CO₂-HEITE VÄHENDAMISEKS VAJALIK TEGEVUS

2.1. Raskeveokite CO₂-heite suundumused ei ole jätkusuutlikud

Alates 1990. aastate keskpaigast kuni majanduskriisi alguseni suurenes raskeveokitel põhinev kaubavedu tänu SKP kasvule pidevalt, samas kui raskeveokitel põhineva reisijateveo maht püsis üldjoontes muutumatuna. Kõnealuste suundumuste ja sõidukite stabiilse kütusekulu mõjul on raskeveokite CO₂-heitekogused kasvanud. Hinnangute kohaselt suurenes 1990–2010 raskeveokite CO₂-heide ligikaudu 36 %, kuigi 2008.–2009. aasta majanduskriisi mõjul katkes heite varem täheldatud pidev kasv⁸.

Prognooside kohaselt kasvab transporditegevuse maht järgmise 40 aasta vältel, kuid kütusetarbimise vähendamine kahandab mõnevõrra selle suundumuse mõju CO₂-heitele. Praegusi suundumusi ja poliitikat arvesse võttes prognoositakse, et raskeveokite CO₂-heite tase jääb muutumatuks ning on seega nii 2030. aastal kui ka 2050. aastal umbes 35 % kõrgem kui 1990. aastal. See ei sobi kokku ELi kasvuhooonegaaside heite vähendamise poliitikaga ega transpordipoliitika valges raamatus esitatud eesmärgiga vähendada ELis transpordist tulenevat heidet 2050. aastaks 60 % võrra võrreldes 1990. aasta tasemega.

2.2. Raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heidet saab vähendada tehnoloogia abil

Raskeveokite puhul on võimalik saavutada kütusekulu ja CO₂-heite märkimisväärne kokkuhoid mootori (sh soojustagastuse), ülekandemehhanismi, aerodünaamika, rehvide ja abiseadmete tehnilise täiustamise kaudu ning sõidukite kaalu vähendamise teel. Hiljutised analüüsid⁹ on näidanud, et kaasaegse sõidukitehnoloogia rakendamisega võib uute raskeveokite puhul kaasneda ligikaudu 35 %-line kulutõhus CO₂-heite vähendamine. Kütusekulu vähenemisest tulenevalt on selline lahendus kulutõhus nii transpordiettevõtjate kui ka ühiskonna jaoks.

Lisaks saab tõhusust veelgi suurendada sõidukipargi haldamise täiustamise, sõidukijuhtide parema väljaõppe, kvaliteetse sõidukihoolduse ja võimsuse täiustatud haldamise abil, milleks pakuvad võimalusi intelligentsed transpordisüsteemid.

2.3. Lahendamist vajavad teabelünga ja turutõketega seotud probleemid

Vaatamata kütusekulu majanduslikult tähtsusele ei mõõdeta raskeveokite CO₂-heidet ega koostata seda käsitlevaid aruandeid¹⁰. Sellest tulenev teabelünk vähendab turu läbipaistvust ning pärsib energiatõhusate ja väiksema CO₂-heitega raskeveokite turulepääsu. Kõnealuse teabelünga täitmine on raskeveokite CO₂-heite vähendamiseks vajalik samm.

Hiljutise uuringu¹¹ tulemusena on pakutud mitmeid võimalikke põhjendusi asjaolule, et uute raskeveokite puhul ei võeta kasutusele kulutõhusat kütusesäästlikku tehnoloogiat. Need turutõkked avalduvad mitmel kujul:

8 Allikas: Odyssee-Mure andmebaas, kättesaadav aadressil: <http://www.odyssee-mure.eu/>

9 Instituudi CE Delft uuring „Marginal Abatement Cost Curves for HDVs”, 2012, http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf

10 Raskeveokite CO₂-heite suhtes ei kohaldata ELi õigust, välja arvatud mootorite CO₂-heite mõõtmist käsitlev määrus (EÜ) nr 595/2009 (Euro VI), mis jõustub 2014. aastal.

11 Instituudi CE Delft uuring „Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector”, 2012; <http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>

- kuigi kütusesäästlikkus on veoettevõtja jaoks uue sõiduki ostmisel peamine kriteerium, on kütusesäästliku tehnoloogia vähene kasutuselevõtt seotud ostuprotsessiga, kus vähestel transpordiettevõtjatel on juurdepääs tehnoloogia hindamiseks või sõidukite võrdlemiseks vajalikele andmetele;
- kuigi kütusesäästlikke tehnoloogialahendusi valikuvariandina pakutakse, ei paku tootjad neid tavaliselt põhiliste sõidukite kohta;
- näib, et raskeveokite käitajad amortiseerivad sõidukeid iga kolme aasta järel, mis on lühem aeg, kui raskeveoki keskmine hinnanguline kasutusiga (11 aastat);
- puuduvad rahastamisvõimalused;
- mõju avaldavad vastuolulised stiimulid, st sõiduki ostja, nt liisinguettevõtte, ei saa kasu kütusesäästust, mida saab veoettevõtja.

Olgugi, et veoettevõtjad on teadlikud kütusesäästliku tehnoloogia positiivsest mõjust raskeveokite tõhususele, ei saa nad teabelünga tõttu võrrelda mitmesuguste uute sõidukite töönäitajaid ning neil ei ole seega võimalik nõuda kulutõhusa tehnoloogia kasutuselevõttu uutes sõidukites.

2.4. Teised riigid on juba meetmeid võtnud

Erinevalt EList, kus vastavad õigusaktid puuduvad, on muud riigid vajalikke meetmeid võtnud. Jaapan kehtestas raskeveokite kütusekulu käsitleva õigusakti 2007. aastal. USA alustas raskeveokite CO₂-heite reguleerimist 2011. aastal ning 2012. aastal järgis tema eeskujul Kanada. USA ja Kanada õigusaktides käsitletakse mootori ning sadulveokite CO₂-heidet ning nende rakendamisel kasutatakse lihtsustatud tõhususnäitajaid ja tootjate deklaratsioone. USA valmistab praegu ette ulatuslikuma mõjuga õigusakte, milles käsitletakse kogu sõiduki heite mõõtmist.

2.5. Meetmete võtmine tooks kasu ELi majandusele

Euroopa tootjatel on juhipositsioon ülemaailmsel raskeveokite turul ning nende toodang moodustab 40 % ülemaailmsest kogutoodangust¹². Kuigi ELi kaubavahetuse tasakaal on raskeveokite puhul suure ülejäägiga positiivne, ei anna see täiel määral tunnistust ELi tugevast positsioonist kõnealuses valdkonnas, sest enamik ELi tootjate toodangust, mis on suunatud välisurgudele, toodetakse väljaspool Euroopat. Kuna kütusekulu on oluline ostmist mõjutav näitaja, toetab eelnimetatud tootjate konkurentsivõimet see, kui neil võimaldatakse investeerida kütusesäästlikkuse täiendavasse arendamisse.

Kuigi ELis toodetavad raskeveokid moodustavad maailma kogutoodangust väiksema osa (ligikaudu 12–14 %), võib ELi standardite ülemaailmne teednäitav roll olla märkimisväärne, nagu on selgelt näha Euroopa saasteainete heite normide puhul, mis on kasutusele võetud ka paljudes teistes riikides, eelkõige Hiinas, Indias, Venemaal ja Indoneesias.

Kui EL meetmeid ei võta, lastakse käest võimalus CO₂-heite kulutõhusaks vähendamiseks ja ELi üldise CO₂-heite taseme kahandamiseks. ELi töötlev tööstus ei pruugi saada mastaabisäästu CO₂-heidet vähendava tehnoloogia edasiarendamisest ja kasutuselevõttust ning see võib nõrgendada tööstuse konkurentsivõimet maailmaturul. Suur osa ELi ettevõtjate transpordivajadustest sõltub raskeveokitest. Raskeveokite kütusekulu kulutõhus vähendamine

12 Allikas: AEA–Ricardo aruanne, kättesaadav aadressil: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, eelkõige lk 26–27, mis põhineb Rahvusvahelise autotootjate liidu (OICA) statistikal.

võimaldab saavutada eesmärgi ulatuses, mis on taskukohane veoettevõtjate ja lõppkasutajate jaoks, edendada nende ettevõtjate konkurentsivõimet ja vähendada energiaallikate importi.

Kuigi ELi algatusi on juba käivitatud või sätestatud mitmes valdkonnas, näiteks sõidukikonstruktsiooni, transporditegevuse juhtimise, väliskulude sisestamise, kütusekasutusest tuleneva CO₂-heite vähendamise ja sõidukite ostuotsuste alal, on vajalik ka terviklik ELi strateegia raskeveokite CO₂-heite vähendamiseks. Samuti annab see tööstusharule võimaluse prognoosida ELi õigusraamistiku tulevast arengut kõnealuses valdkonnas.

3. ELI STRATEEGIA RASKEVEOKITE KÜTUSEKULU JA CO₂-HEITE VÄHENDAMISEKS

Raskeveokite CO₂-heite ja kütusekulu peamised tõukejõud on majandustegevusega seotud *nõudlus transporditeenuste järele, eri transpordiliikide* (maantee-, raudtee-, õhu- ja veetranspordi) valikuline eelistamine, kütuse *kasvuhoonegaaside heite mahukus, sõiduki energiatõhusus ning raskeveokiparkide käitamine*. Kuigi üldine nõudlus transpordi järele jääb väljapoole käesoleva strateegia ulatust, tuleb CO₂-heite vähendamise terviklikus strateegias käsitleda muid peamisi tõuketegureid.

3.1. Raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite vähendamist käsitleva ELi poliitika tõhustamine

EL on juba võtnud meetmeid selleks, et otseselt või kaudselt käsitleda mitmeid raskeveokite CO₂-heite tekkepõhjust:

- *Ümbersuunamine* on transpordiliikide kombineerimist soodustava ELi transpordipoliitika üks põhiaspekte. Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste¹³ eelnõus on ette nähtud kliimamuutuste leevendamise kriteeriumide rakendamine uue taristu rajamiseks vajaliku ELi rahastamise planeerimisega. Kõnealune poliitika toob eeldatavasti kaasa maanteetranspordi osatähtsuse suurenemise suundumuse aeglase pöördumise.
- *Kütusest tuleneva kasvuhoonegaaside heite vähendamise meetmed* on toonud kaasa alternatiivkütuste laiemat kasutuselevõttu ning need moodustavad ligikaudu 6 %¹⁴ (2010) maanteetranspordi energiakasutusest. Kehtivate õigusaktide¹⁵ eesmärk on soodustada vähem kasvuhoonegaase tekitava energia ja taastuvenergia kasutamist transpordi valdkonnas; selleks on seatud kvantitatiivsed eesmärgid, mis on praegu läbivaatamisel¹⁶. Hiljutine keskkonnahoidliku transpordi algatus ja läbivaadatud TEN-T suunised, mida toetab Euroopa ühendamise rahastu, pakuvad lisatuge alternatiivkütuste taristu rajamisele ning maagaasi ja biometaanu kasutamisele raskeveokite puhul^{17,18,19}. Komisjon on samuti teinud ettepaneku²⁰ energia

13 KOM(2011) 650 (lõplik), mis eeldatavasti võetakse vastu 2013. aasta keskel.

14 Allikas: Eurostat.

15 Direktiiviga 2009/28/EÜ taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta („taastuvenergia

direktiiv”) on kehtestatud kohustuslik eesmärk suurendada taastuvatest energiaallikatest toodetud energia osakaalu transpordisektoris 10 %-ni. Samal ajal lisati direktiivi 98/70/EÜ (kütusekvaliteedi direktiiv) muudatusega kohustuslik eesmärk vähendada 2020. aastaks maanteetranspordi ja väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate kütuste kasvuhoonegaaside heitemahukust 6 %.

16 COM(2012) 595, http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com_2012_0595_en.pdf

17 Komisjoni teatis COM(2013) 17 „Puhas energia ja transport: alternatiivkütuste Euroopa strateegia”,

maksustamise direktiivi²¹ läbivaatamise kohta, mille tulemusena korraldataks ümber kehtiv energia maksustamise süsteem ja rakendatakse kütuse maksustamisel CO₂-komponenti.

- Väiksema CO₂-jalajäljega sõidukite arendamist ja kasutuselevõttu toetatakse aktiivselt. Seitsmenda raamprogrammi kohane Euroopa energiasäästlike autode algatus hõlmas raskeveokite kütusesäästlikkuse ning CO₂-heite vähendamise meetmeid. Puhaste ja tõhusate sõidukite toetamise põhimõtte kajastub ka kavandatavas teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammis „Horisont 2020”²². Samuti toetatakse ELi õigusega aktiivselt keskkonnasõbralikumate sõidukite ostu avaliku sektori asutuste poolt²³. Massi ja mõõtmete tüübikinnitust käsitlevate õigusaktidega²⁴ nähti hiljuti ette võimalus kinnitada aerodünaamilisi seadmeid (50 cm) uute veoautode ja haagiste tagaosale. Vastavalt sellele tegi komisjon hiljuti ettepaneku²⁵ direktiivi 96/53/EÜ (millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass) muutmiseks, millega kavandatakse rida uusi järeleandmisi, mis peaks toetama raskeveokite aerodünaamikat täiustavaid lahendusi.
- Samuti tunnistatakse sõidukipargi käitamise tähtsust ja selle küsimusega tegeletakse. Teekasutajate maksustamist käsitlevad õigusaktid aitavad kaasa transporditõhususe parandamisele ning kütusekulu ja CO₂-heite vähendamisele. Direktiivi 1999/62/EÜ²⁶ kohane raskete kaubaveokite maksustamine on optimeerinud autovedusid, vähendanud tühisõitude arvu ja suurendanud koormustegureid, on kiirendanud sõidukiparkide uuendamist ning loonud tingimused eri transpordiliikide paremaks kombineerimiseks. Hiljutine intelligentsete transpordisüsteemide direktiiv aitab kaasa autoveoga seotud infotehnoloogia arendamisele ja rakendamisele ning ühenduste loomisele muude transpordiliikidega²⁷. Lisaks esitas komisjon 2013. aasta detsembris konkreetsed soovitused kõigi valitsustasandite ning avaliku ja erasektori vahel koordineeritud meetmete võtmiseks linnaliikluse logistika, linnapiirkondadele juurdepääsu reguleerimise, intelligentsete transpordisüsteemide lahenduste kasutuselevõtu ning linnade liiklusohutuse valdkonnas.

ettepanek alternatiivkütuste infrastruktuuri kasutuselevõttu käsitleva direktiivi kohta COM(2013) 18.

<http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>

18 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013, 11. detsember 2013, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL.

19 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1316/2013, 11. detsember 2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010.

20 KOM(2011) 168/3.

21 Nõukogu direktiiv 2003/96/EÜ, 27. oktoober 2003, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik, ELT L 283, 31.10.2003, lk 51.

22 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020

23 Direktiiv 2009/33/EÜ, ELT L 120/5, 15.5.2009.

24 Määrus (EÜ) nr 661/2009 ning direktiiv 2007/46/EÜ.

25 COM(2013) 195 (final).

26 Direktiiv 1999/62/EÜ, muudetud direktiividega 2006/38/EÜ ja 2011/72/EL, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:01999L0062-20130701&qid=1398702076726&from=EN> (konsolideeritud versioon).

27 Lisaks sellele pakutakse kehtiva seitsmenda raamprogrammi alusel tuge intelligentsete transpordisüsteemide arendamiseks tehtavale teadus- ja arendustööle; toe pakkumist jätkatakse ELi 2014.–2020. aasta teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammi (Horisont 2020) alusel.

Transpordipoliitika raamistikku täiustatakse ka edaspidi. Transpordipoliitika valges raamatus on loetletud järgmised algatused, mida valmistatakse ette raamistiku tugevdamiseks:

- Jätkatakse tegelemist *transpordiliikide osakaalu küsimusega* ja üleminekuga vähese CO₂-heitega transpordiliikidele. Kavandatav *e-kaubaveo algatus* peaks looma raamistiku kaupade füüsilise liikumisega seotud elektroonilise teabevahetuse lihtsustamiseks. Mitmed transpordipoliitika valges raamatus ette nähtud meetmed²⁸ mõjutavad ka transpordiliikide osakaalu, eelkõige eri transpordiliikide kombineeritud kasutamist kaubaveoks ja eri transpordiliikide kaubaveokoridoride arengut, samuti uue raamistiku loomist siseveeliikluse jaoks.
- Järgmised meetmed mõjutavad *kaubaveo käitamist* ja aitavad eeldatavasti kaasa energiakulu vähendamisele:
 - juhilubasid käsitleva direktiivi 2012. aasta uuesti sõnastatud versiooniga nähti ette *keskkonnasäästliku sõidukijuhtimise nõuete* lisamine veoautojuhtide eksamitesse ning nende sätete rakendamiseks on kavandatud täiendavaid jõupingutusi;
 - käimasoleva *teekasutajate maksustamist käsitlevate õigusaktide läbivaatamise* eesmärk on edendada selliste vahemaapõhiste teemaksude süstemaatilisemat kasutamist, milles peegelduvad taristu- ja väliskulud ning mille aluseks on põhimõtted „saastaja maksab” ja „kasutaja maksab”;
 - valmistatakse ette *CO₂-jalajälje algatust*, mis toetaks suuremat läbipaistvust ja lõppkasutaja teavitamist kauba- ja reisijateveo mõjust CO₂-heitele;
 - samuti võib transpordipoliitika valge raamatu kohane kabotaažvedudele kohaldatavate piirangute läbivaatamine aidata kaasa autovedude tõhustamisele sõidukite koormustegurite suurendamise teel, kui kõnealune läbivaatamine on järkjärguline ja sellega kombineeritakse jõustamist edendavaid meetmeid ning autovedude soodustamisega kaasnevate võimalike ohtude leevendamise meetmeid.

Sellest hoolimata ei ole senini ELi tasandil võetud turule lastavate raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heitega seotud meetmeid, mis oleksid võrdväärset sõiduautode ja kaubikute suhtes kehtestatud nõuetega. Transpordipoliitika valges raamatus on osutatud vajadusele võtta kõnealuses valdkonnas täiendavaid meetmeid²⁹.

3.2. Lühiajalised meetmed teabelünga probleemi lahendamiseks

Nagu jaos 2.3 märgitud, on raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heitega tegelemise eeltingimuseks nende mõõtmine ja jälgimine. See aitab turu läbipaistvuse ja sõidukite võrreldavuse edendamise kaudu kõrvaldada mõned peamised turutõkked ning soodustab nii tootjatevahelise konkurentsi ja lõppkasutajate teadlikkuse kasvu. Protsessi lõpptulemuseks peaks olema tõhusama kütusekasutusega ja vähem CO₂-heidet tekitavate raskeveokite tootmine ja ostmine.

Selle tulemuse saavutamine peaks toimuma kahes allpool kirjeldatud etapis.

• Modelleerimisvahendi loomine

28 Transpordipoliitika valge raamatu meetmed 1 „raudteeteenuste siseturg”, 5 „sobiva raamistiku loomine siseveeliikluseks”,

7 „mitmeliigiline kaubavedu”, 33 „saastevaba linnaliikluse logistika 2030” ning 35 „eri transpordiliikide kaubaveokoridorid”. Vt <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ET:PDF>

29 Meede 26: „kehtestada nõuetekohased standardid kõikide transpordiliikide CO₂-heite suhtes, vajaduse korral koos kõiki jõuseadmeliike hõlmavate energiatõhususe nõuetega”.

Raskeveokite mudelite ja ülesannete mitmekesisuse tõttu (nt paakautod, bussid jne) ei ole asjakohane mõõta raskeveokite CO₂-heidet samal viisil nagu sõiduautode ja kaubikute puhul. Arvutimodelleerimisel põhineval lähenemisviisil on mitmeid eeliseid, kuna sellega võib hõlmata raskeveokite kõik aspektid ning see on paindlik ja äärmiselt kulutõhus. Alates 2009. aastast on komisjon koostöös tööstusharu sidusrühmadega töötanud välja modelleerimisvahendit VECTO,³⁰ mida saab raskeveokite puhul kasutada kogu sõiduki CO₂-heite mõõtmiseks, st sõiduki mootorist, ülekandemehhanismist, aerodünaamikast, veeretakistusest ja lisaseadmetest tuleneva heite mõõtmiseks. Kui teistes riikides, näiteks USAs ja Kanadas on hiljuti vastu võetud raskeveokite CO₂-heidet käsitlevad õigusaktid, mille kohaselt lähtutakse mootorist ja sõiduki šassiist/salongist tulenevast heitest, saab VECTOst eeldatavasti esimene tööstusharu-ülene meetoodika, mille abil hinnatakse raskeveokite puhul kogu sõiduki, sealhulgas haagise CO₂-heidet.

Komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskus osaleb aktiivselt kõnealuses projektis. 2013. aasta aprillis avaldas keskus lahenduse kontrolli aruande,³¹ milles jõutakse järeldusele, et käesoleval katseetapil on VECTO abil saadavad CO₂-heite näitajad tegelikele väärtustele piisavalt lähedased ja piisavalt usaldusväärsed, et nendele tuginedes saaks luua ELi süsteemi raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite mõõtmiseks.

Modelleerimismetoodika edasine kohandamine ja täiustamine suurendab selle usaldusväärsust ja täpsust. Eeldatavasti saab VECTO-t kasutada alates 2014. aasta maist vähemalt kolme raskeveokite kategooria puhul, mis tekitavad kokku üle 50 % raskeveokite CO₂-heidest. Arvutamishandeli kasutamist kavatakse järk-järgult laiendada ka muudele raskeveokite kategooriatele.

- **Raskeveokite CO₂-heite mõõtmiseks ja sertifitseerimiseks ning seda käsitleva aruandluse jaoks vajalikud seadusandlikud meetmed**

VECTO abil mõõdetakse uute registreeritud raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heidet. Need kontrollitud väärtused võiks esitada kõigi uute registreeritud raskeveokite kohta ning need tuleks teatada ja neid tuleks jälgida. Selleks oleks vaja kahte seadusandlikku meetet, mida võib rakendada paralleelselt.

i) Kütusekulu ja CO₂-heite *sertifitseerimiseks* on vaja kohandada asjaomaseid tüübikinnitust käsitlevaid õigusakte. Kõnealustesse õigusaktidesse tuleks lisada eelnimetatud väärtuste määramise meetoodika, mis võimaldaks liikmesriikide ametiasutustel neid sertifitseerida. Sellega saaks kõnealune teave kättesaadavaks ka ostjatele.

ii) Teatamine on vajalik ELi sertifitseeritud uute registreeritud raskeveokite CO₂-väärtuste seire ja levitamise hõlbustamiseks. Selleks tuleb seadusandliku tavamenetluse kaudu vastu võtta uus õigusakt, mis käsitleb liikmesriikide teateid komisjonile VECTO abil mõõdetud raskeveokite CO₂-heite kohta ja on paralleelne sõiduautode ja kaubikute puhul kehtiva õigusaktiga.

Teabelünga täitmine on vajalik samm enne ambitsioonikamate meetmete kaalumist. Kuigi sertifitseerimine, teatamine ja tarbijate parem teavitamine ei vähenda eeldatavasti märkimisväärselt raskeveokite CO₂-heidet, võib neil olla positiivne mõju turu läbipaistvusele sõidukite tõhususe valdkonnas ja seega ka konkurentsi tõhustamisele.

30 Sõiduki energiatarbimise arvutamishand (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool, VECTO).

31 Kättesaadav aadressil: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm

3.3. Keskpika perspektiivi poliitikavalikud

Selleks et saavutada kulutõhusalt 2030. aasta ulatuslikud kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärgid, tuleb ka transpordi valdkonnas täiendav panus anda. Raskeveokite CO₂-heite piiramiseks võiks keskpikas perspektiivis kaaluda mitmeid poliitikalahendusi. Kuigi kohustuslike keskmise CO₂-heite piirmäärade kehtestamine uute registreeritud raskeveokite puhul on kõige ilmsem valik, sest see tagab muu hulgas kooskõla sõiduautode ja kaubikute heite reguleerimise viisiga, võib kaaluda ka muid võimalusi, milleks on raskeveokite alternatiivseid kütuseid toetav kaasaegne taristu, arukama hinnakujunduse rakendamine taristu kasutamise puhul ning tõhusate ja ühtsete sõidukimaksude ning muude turupõhiste mehhanismide kasutamine liikmesriikide poolt. Eelnimetatud mitmesugused võimalused ei pruugi üksteist välistada. Igal juhul tehakse mõjuhindamine kõige kulutõhusama(te) võimalus(t)e leidmiseks.

Edasiste meetmete eeltingimusena peab VECTO mudel olema täielikult toimimisvõimeline ning kehtestada tuleb raskeveokite CO₂-heite sertifitseerimist ja sellest teatamist käsitlevad õigusaktid. Lisaks on vaja teha täiendavaid jõupingutusi meetmete tehnoloogilise potentsiaali kinnitamiseks, omandada parem ülevaade tehnoloogia kasutuselevõttu takistavatest turutõketest ning anda uus hinnang raskeveokite CO₂-heite vähendamise kuludele ja tuludele ning selle aluseks olevale energiatõhusamate raskeveokite kasutamise stimuleerimise mehhanismile.

4. KOKKUVÕTE

Raskeveokite CO₂-heite tase on viimase kahe aastakümne jooksul tõusnud, kuigi majanduskriis katkestas varem täheldatud pideva kasvu; ilma poliitilise suunamuutusega jääb CO₂-heite tase prognooside kohaselt pikas perspektiivis 1990. aasta tasemest oluliselt kõrgemaks. See ei ole kooskõlas transpordipoliitika valge raamatu eesmärgiga, mille kohaselt tuleb transpordist tulenevat CO₂-heidet vähendada 2050. aastaks 60 % võrra võrreldes 1990. aasta tasemega. Heiteprobleemi lahendamiseks vajalikke meetmeid pärssiv peamine tegur on teabelünk, mis tuleneb asjaolust, et raskeveokite CO₂-heidet ei mõõdetata, sertifitseerita ega registreerita uute sõidukite registreerimisel.

Kaasaegse tehnoloogia rakendamine pakub märkimisväärsed võimalusi raskeveokite töönahtajate parandamiseks ning CO₂-heite vähendamiseks kulutõhusal viisil. Turutõkete tõttu on kõnealuse potentsiaali täielik kasutamine praegu võimatu. Asjakohastel meetmetel põhinev terviklik strateegia võib luua tingimused eelnimetatud võimaluste ulatuslikumaks kasutamiseks.

Kavandatud strateegia, mille eesmärk on tagada sidusrühmade jaoks valdkonda mõjutavate poliitika ja õigusnormidega seotud arengu parem prognoositavus, koosneb järgmistest lühiajalistest meetmetest turu läbipaistvuse suurendamiseks ja heitkoguste vähendamise edendamiseks:

- rida transpordipoliitika valges raamatus ettenähtud algatusi, millega tõhustatakse ELi seniseid poliitikameetmeid, mis aitavad otse või kaudselt kaasa raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite vähendamisele;
- kindlaks tehtud teabelünka täitmise meetmed, mis seisnevad raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite mõõtmises VECTO abil ning uute registreeritud sõidukite CO₂-heite sertifitseerimises ja teatamises. Komisjon kavatseb esitada eelnimetatud eesmärkide saavutamiseks õigusaktide ettepanekud 2015. aastal.

Pärast loetletud lühiajaliste meetmete rakendamist ja täiendavate analüüside tulemustest lähtuvalt kaalutakse ELi 2030. aasta kliima- ja energiapoliitika raamistiku rakendamise toetamiseks keskpika perspektiivi poliitikavalikuid, sealhulgas uute registreeritud raskeveokite jaoks kohustuslike CO₂-heite piirmäärade kehtestamist.

Komisjon kutsub nõukogu ja Euroopa Parlamenti üles toetama käesolevat strateegiat ja aitama kaasa kavandatud meetmete rakendamisele. Lisaks kutsub komisjon sidusrühmi, eriti autotööstuse ja transporditeenuste sektori sidusrühmi, üles toetama käesolevat raskeveokite kütusekulu ja CO₂-heite piiramise strateegiat, mis on osa üldisest ELi poliitikast vähese CO₂-heitega majandusele üleminekuks.