

Brüssel, 8.11.2017
SWD(2017) 367 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

**Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv,
millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate
maantee sõidukite edendamise kohta**

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

Kommenteeritud kokkuvõte
Mõjuhindang direktiivi 2009/33/EÜ läbivaatamise kohta.
A. Vajadus meetmete järele
Mis on probleem ja miks on tegemist ELi tasandi probleemiga?
Keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv täidab üksnes vähesel määral oma põhieesmärgi, st edendada keskkonnasõbralike (vähese heitega ja heitevabade ning alternatiivkütuseid kasutavate) sõidukite riigihankeid. Seetõttu on direktiivi mõju sõidukite turuleviimisele, riigihangete alusel hangitud sõidukite CO₂- ja õhusaasteainete heite vähendamisele ning sektori kasvule ja konkurentsivõimele piiratud. Probleem tuleneb direktiivi piiratud kohaldamisalast, sõidukite ostmist käsitlevatest ebaselgetest sätetest ja rahalise väärtuse hindamisel kasutatava üldiselt keeruka meetoodika piiratud kasutusest.
Mis tuleks saavutada?
Kõige olulisem poliitikaeesmärk on aidata tagada maanteedtranspordi jätkusuutlikkus ja konkurentsivõime, edendades keskkonnasõbralike (vähese heitega ja heitevabade ning alternatiivkütuseid kasutavate) sõidukite riigihankeid. Riigihangetega toetatakse tulemuslikult keskkonnasõbralike sõidukite turuleviimist ning CO₂- ja õhusaasteainete heite vähendamist, säilitades samas transpordisektori kasvu ja konkurentsivõime. Käesoleva algatusega püütakse laiendada direktiivi kohaldamisala ja lihtsustada selle rakendamist ning luua samas ka pikaajaline nõudlusega seotud kindlustunne turul.
Milline on ELi tasandil meetmete lisaväärtus (subsidiiaarsus)?
2017. aasta kõnes Euroopa Liidu olukorra kohta märgiti, et ELi põhieesmärk on saavutada CO₂-heite vähendamisel ülemaailmne juhtroll. ELi turgudel on siiani nõudlusega probleeme. Algatusega luuakse nõudlusega seotud stiimuleid, millega suurendatakse keskkonnasõbralike kerg- ja raskesõidukite turuleviimist. Sellega täiendatakse sõidu- ja veoautode 2020. aasta järgsete CO₂-heite norme meetmete paketi, millega antakse täiendav stiimul vähese heitega ja heitevabade raskesõidukite kasutuselevõtuks juhul, kui CO₂-heiteid ei ole nende puhul veel käsitletud.
Algatusega esitatakse pikaajaline poliitikasuund ja toetatakse riigihangete strateegilist kooskõla. Pikaajalise nõudlusega seotud kindlustunne toetab turuinvesteeringuid ja sõidukihindade vähendamist, mis annab kohalikele ja piirkondlikele asutustele võimaluse võtta paremaid poliitikameetmeid. Meetmed on proportsionaalsed ja nendega ei muudeta (ühis)transpordi korraldamise põhivastutust, jättes liikmesriikide ametiasutustele rakendamisel vabaduse ja otsustusõiguse. Direktiivi läbivaatamisega laiendatakse arenenumate liikmesriikide turgude saavutatud stiimuleid kujunemisjärgus turgudele ja aidatakse välja töötada turgu käsitlev üleeuroopaline lähenemisviis, mida liikmesriigid ei suuda üksi saavutada. Kasu, mida Euroopa kodanikud keskpikas ja pikas perspektiivis saavad, on märkimisväärne.
B. Lahendused
Millised on eri võimalused eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud variant? Kui ei, siis miks?
Poliitikavariandid erinevad üksteisest ambitsioonikuse taseme ja sekkumismeetmete poolest. 1. poliitikavariandiga hinnatakse keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi kehtetuks tunnistamist. Algatuse peamisi poliitikaeesmärke püütakse täita riiklike poliitikameetmete ja Euroopa tasandi vabatahtlike meetmetega. 2. poliitikavariant hõlmab keskkonnasõbralike sõidukite ühtset määratlemist ning sellise meetoodika läbivaatamist, mille abil hinnatakse sõidukite energia- ja keskkonnamõju rahalist väärtust. Liikmesriikidel on kaks valikut. Nad võivad kõnealuse määratluse oma seadusandlusesse üle võtta. Sel juhul tuleb neil kehtestada riiklik poliitikaraamistik, millega pannakse paika 2030. aastaks saavutatav tase. Teise valikuna võivad nad oma seadusandlusesse üle võtta rahalise väärtuse hindamise meetoodika, mida peavad kasutama kõik ametiasutused. 3. poliitikavariant koosneb kahest variandist (madalad või kõrged eesmärgid) ning sellega laiendatakse keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi kohaldamisala renditud, liisitud ja väljaostuvõimalusega liisitud sõidukitele ning transporditeenuste erilepingutele. Selle variandiga kehtestatakse keskkonnasõbralike sõidukite määratlus, mis põhineb kergsõidukitele sätestatud heite (CO₂-heite ja õhku saastavate heitgaaside) piirmääradel ja millega seatakse liikmesriikide tasandil minimaalsed hanke-eesmärgid. Samuti kehtestatakse sellega ühine aruandlus- ja järelevalvekava. 4. poliitikavariant koosneb kahest variandist (madalad või kõrged eesmärgid) ja sellega laiendatakse direktiivi kohaldamisala sarnaselt 3. variandile, kuid selles esitatud keskkonnasõbralike sõidukite määratlus põhineb

kõikide kerg- ja raskesõidukite puhul alternatiivkütustel (aku või kütuselemendiga elektrisõiduk, maagaasil töötav sõiduk, pistikühendusega hübriidsõiduk). Selles sätestatakse ka seonduvad minimaalsed hanke-eesmärgid liikmesriigi tasandil. Nii 3. kui ka 4. poliitikavariandis jäetakse rahalise väärtuse hindamise metoodika välja. 5. poliitikavariant on kaugeleulatuvaim variant. Kehtiv direktiiv asendatakse määrusega, milles sätestatakse sõidukitega seotud energia- ja keskkonnamõjude rahalise väärtuse hindamise metoodika. See variant oleks eesmärkide saavutamiseks tõhusaim, kuid tähendaks ka kõige suuremaid kulusid ja nõuaks ulatuslikke meetmeid. 6. poliitikavariandiga laiendatakse keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi kohaldamisala renditud, liisitud ja väljaostuvõimalusega liisitud sõidukitele ning transporditeenuste erilepingutele. Selle variandiga kehtestatakse keskkonnasõbralike sõidukite määratlus, mis ühendab kergsõidukitele sätestatud heitkoguste (CO₂- ja õhusaasteainete heite) piirmäärad ja raskesõidukite puhul alternatiivkütused ning millega seatakse liikmesriikide tasandil minimaalsed hanke-eesmärgid. Raskesõidukite suhtes kohaldatavaid direktiivi nõudeid võib tulevikus kohandada, kui nende sõidukitega seotud CO₂-heite nõuded on ELi tasandil paika pandud. Samuti kehtestatakse sellega ühine aruandlus- ja järelevalvekava.
Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes millist varianti toetab? Sidusrühmad ei toetanud 1. poliitikavarianti. 2. poliitikavariandi puhul leiti, et keskkonnasõbraliku sõiduki määratlus loob küll lisaväärtust, kuid ühiselt väljendati kahtlust selle üle, kuidas tagada riiklike poliitikaraamistike ühtsus ja eesmärgipüstitus. Suurem osa avaliku ja erasektori sidusrühmadest (linnad, käitajad, tootjad) toetasid keskkonnasõbraliku sõiduki määratluse kehtestamist, kuid oldi eriarvamusel selles, kas eelistada heitepõhist või kütusepõhist lähenemisviisi. Autotootjate arvates tuleks alternatiivkütust kasutavate sõidukite puhul seada kõrged minimaalsed hanke-eesmärgid. Enamik ametiasutuste esindajaid oli heitepõhise lähenemisviisi poolt, kuid toetas minimaalseid eesmärke vaid juhul, kui neid ei kehtestata linnade tasandil. Transpordiettevõtjad jäid sarnasele seisukohale. Raskesõidukite puhul toodi esile puudused. Selge enamus oli seisukohal, et läbivaatamisega tuleks rahalise väärtuse hindamise metoodika välja jätta. Suurem osa sidusrühmi lükkas 5. poliitikavariandi tagasi.
C. Eelistatud poliitikavariandi mõju
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised? Eelistatud 6. poliitikavariant vähendab eeldatavalt CO₂-, NO_x- ja tahkete osakeste (PM₁₀) heiteid ning vähendab CO₂- ja õhusaasteainete heitega seotud keskkonnakulusid (2,2 miljardit eurot aastatel 2020–2035 hangitud sõidukite kasutusea jooksul). Hinnanguliselt luuakse selle variandi abil 6700 täiendavat töökohta aastatel 2020–2035 ja tööstuse tulu kasvab 4,2 miljardit eurot aastatel 2020–2035.
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud? 6. poliitikavariandi puhul on puhaskokkuhoid aastatel 2020–2035 hinnanguliselt umbes 4,2 miljardit eurot võrreldes lähtestsenaariumiga, mis tähendab ulatuslikumat sotsiaal-majanduslikku (ettevõtete tulu kasv, töökohtade loomine) ja keskkonnakasu (CO₂- ja õhusaasteainete heite vähendamisega seotud kasu).
Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele? Kergsõidukite puhul on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele mõõdukas, võttes arvesse, et riigihangete alusel hangitud sõidukite üldine osakaal sõidukite turu tehingutest on väike. Rendi- ja liisingufirmad peavad oma sõidukiparki kohandama, mida hõlbustab kulude kiire vähendamine sõidukite turul. Kulud kanduvad eeldatavalt üle klientidele, mis vähendab kõnealuste firmade tegevuskulusid. Raskesõidukite sektoris saavad kasu vähese heitega ja heitevabade sõidukite väikesed ja keskmise suurusega tootjad, samas kui tavasõidukeid tarnivad VKEd peavad oma tegevust kohandama. Bussiturul tekkiv selge ja prognoositav pikaajaline nõudlus toetab sektori konkurentsivõimet. Suurenenud investeringud laadimis- ja tankimistaristusse ning elektrivõrkudesse soodustavad ka kasvu.
Kas on ette näha märkimisväärt mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele? Täiendavad hankekulud ulatuvad eeldatavalt 2,2 miljardi euronit aastatel 2020–2035. Halduskulud aga eeldatavalt vähenevad kogu hindamisperioodi vältel (kuni aastani 2035) veidi ehk 2,4 miljonit eurot.
Kas on oodata muud olulist mõju? Mõjuhinnanguga ei tehtud kindlaks ühtki muud märkimisväärt mõju. Mõjuhinnanguga tehti kindlaks, et mõju

maksutuludele võib olla liikmesriigiti erinev, kuna kütuse- ja energiamaksud on erinevad.
Proportsionaalsus?
Riigihankemenetlused on strateegiliselt ühitatud. Algatusega jäetakse liikmesriikidele ja ametiasutustele vabadus kohandada miinimumnõudeid vastavalt oma riigi tingimustele. Kavandatud meetmetega ei sekkuta liikmesriigi pädevusse korraldada transporditeenuste osutamist. Meetmed puudutavad ainult osa riigihangetest, mitte neid tervikuna. Tehnoloogia valik on vaba. Miinimumnõuded on liikmesriigiti erinevad.
D. Järeelmeetmed
Millal poliitika läbi vaadatakse?
Komisjon hindab uut õigusakti 2027. aastal.