

III

(Parengiamieji aktai)

EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETAS

447-OJOJE PLENARINĖ SESIJA, 2008 M. RUGSĖJO 17–18 D.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, nustatantį naujų lengvųjų automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį

COM(2007) 856 galutinis — 2007/0297 (COD)

(2009/C 77/01)

Europos Sąjungos Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 95 straipsniu, 2008 m. vasario 22 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, nustatantį naujų lengvųjų automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamą CO₂ kiekį.

Bendrosios rinkos, gamybos ir vartojimo skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2008 m. liepos 15 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas E. M. Iozia.

447-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2008 m. rugsėjo 17–18 d. (rugsėjo 17 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 140 narių balsavus už ir 4 prieš.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Savo nuomonėse dėl išmetamo CO₂ kiekio mažinimo Komitetas visada ryžtingai palaikė Komisijos iniciatyvas, kuriomis siekiama priversti laikytis konkrečių ir aiškių šiltnamio dujų išmetimo normų, kadangi tai yra labai svarbi priemonė sprendžiant klimato kaitos problemas.

1.2 Komitetas pritaria nagrinėjamo reglamento tikslams, kuriais siekiama laipsniškai ir konkrečiai pradėti mažinti išmetamų CO₂ dujų kiekį siūlant iki 2012 m., atlikus variklių technologinius patobulinimus, pasiekti 130 g/km normą.

1.3 Be to, Komitetas pageidauja, kad visos suinteresuotos šalys dėtų pastangas, kad taikant integruotą principą iki 2012 m. būtų galima pasiekti 120 g/km normą, kaip numatyta 2007 m. vasario 7 d. Komisijos komunikate, bei ragina Tarybą ir Europos Parlamentą skubiai priimti visus parengtus, bet dar nepriimtus teisės aktus, skirtus klimato kaitos problemoms spręsti.

1.3.1 Komitetas rekomenduoja nustatyti ilgalaikės trukmės tikslus kaip nurodo Europos Parlamentas: 2020 metams turės būti rasti drąsesni sprendimai.

1.4 Komitetas visų pirma ragina kuo greičiau pritarti direktyvai dėl lengviesiems automobiliams taikomų mokesčių (COM(2005) 261 galutinis) ir patobulinti Direktyvą 1999/94/EB dėl CO₂ išmetimų ženklinimo. Taip pat ragina Komisiją koordinuoti ir siūlyti iniciatyvas motorinių transporto priemonių reklamos ir rinkodaros srityse, siekiant skatinti pirkti degalų suvartojimo požiūriu ekonomiškesnius automobilius.

1.5 Specialūs automobilių pramonei skirti teisės aktai atrodo yra pateisinami, turint omenyje būtinybę pereiti nuo automobilių pramonės savanoriškų išpareigojimų, kurie nors ir padėjo padaryti pažangos gerinant su CO₂ kiekio išmetimu susijusias lengvųjų automobilių charakteristikas, pasirodė esą nepakankami siekiant užsibrėžtų tikslų.

1.6 Pritardamas numatytai strategijai ir siūlomam veikimo būdai, Komitetas reikalauja numatyti realiai įgyvendinamas nuostatas užtikrinant tinkamą pusiausvyrą tarp būtinos pažangos aplinkos srityje, darbo vietų išsaugojimo pramonėje, kur dirba apie 13 mln. darbuotojų, bei Europos gamintojų konkurencingumo išlaikymo neabejotinai strateginiame Europos ekonomikai sektoriuje.

1.7 Komitetas sutinka, kad reglamentas yra tinkama teisinė priemonė, kadangi bus iš karto taikomas ir tokiu būdu bus išvengta bet kokio konkurencijos iškreipimo. Būtina gerai apgalvoti grafikus ir siūlomų priemonių konkrečius veiksmus siekiant išsaugoti ir sustiprinti Europos Sąjungos gamintojų konkurencingumą globalioje rinkoje bei išvengti dirbtinų konkurencinių privalumų tarp atskirų sektoriaus segmentų.

1.8 Šiuo tikslu Komitetas siūlo Komisijai apsvaistyti galimybę pakeisti dabartinės išmetamų teršalų ribinių verčių nustatymo sistemos, pagal kurią ribinės vertės nustatomos tik pagal automobilio masę (kaip kad yra Japonijoje) ir nuodugniau apsvaistyti tokius parametrus, kaip automobilio ratų apibrėžtas visas jos plotas (ratų bazė padauginta iš tarpvėžės pločio).

1.9 Komitetas prašo toliau apsvaistyti tiesinės funkcijos nuokrypį (t.y. nuokrypio procentą), turint omenyje jo poveikį automobilių gamintojų naštos pasidalijimui. Poveikio vertinimo santraukoje (SEC(2007) 1724) Komisija pati pripažįsta, kad „remiantis pirmine analize šių kriterijų taikymas atskleidžia, kad siekiant juos suderinti šiuo etapu reikėtų toliau nagrinėti 50–80 laipsnių intervalą“, ir sutinka, kad tokio svarbaus klausimo poveikio vertinimas turės būti atliekamas gerokai atidžiau. Pasirenkant 60 laipsnių nuokrypį, problemos lieka neišspręstos ir tai gali sukelti kai kurių gamintojų, kurių nuomone toks pasirinkimas yra neteisingas ir netolygus, nepasitenkinimą. Komitetas rekomenduoja, kad, labai išsamiai išnagrinėjus šį klausimą, būtų nustatyta galutinė norma, kuri nei naudinga, nei žalinga.

1.10 Kitas aspektas, kurį būtina išsamiai išnagrinėti, yra šioje nuomonėje aptariamo reglamento 7 straipsnyje numatytų sankcijų įvedimas. Nors, atsižvelgdamas į aiškų atgrasomąjį šių sankcijų pobūdį, Komitetas pritaria jų įvedimui, vis gi mano, kad, atsižvelgiant į jų progresyvinį pobūdį, Europos pramonė per nustatytus terminus nesugebės pritaikyti savo gamybos grandinių prie naujų ribų. Priemonės atrodo nesubalansuotos, tiek žvelgiant į panašias priemones, numatytas kitiems sektoriams, tiek ir sektoriaus viduje, tarp mažo ir vidutinio dydžio automobilių gamintojų bei didelių automobilių gamintojų, kadangi šios priemonės labiausiai susijusios su pirmaisiais.

1.11 Komitetas mano, kad šios didelės sankcijos, kurios palaipsniui auga, galiausiai pereis į atsilieps galutiniam vartotojui, t. y. pirkėjui ir iškreips konkurenciją, kartu sulėtins automobilių parko atnaujinimo tempą. Todėl ragina Komisiją siekti, kad iš šių priemonių gaunamos pajamos liktų automobilių sektoriuje ir būtų panaudotos kaip paskatos gaminti ir prekiauti mažiau teršiančiais bei informacinėms kampanijoms, siekiant ugdyti pirkėjo sąmoningumą, kad jis pirksdamas automobilį labiau atkreiptų dėmesį į išmetamą CO₂ kiekį, taip pat iš dalies patenkinti didelį finansavimo poreikį mokslinių tyrimų ir technologijų plėtojimo srityje.

1.12 Komitetas mano, kad iš esmės moksliniai tyrimai lemia pažangą, kurią galima būtų pasiekti šiame sektoriuje. Tačiau ateityje vis tiek reikės numatyti, kaip „atsiplėšti“ nuo šandieninių technologijų ir pradėti taikyti aukštesnio lygio technologijas.

1.13 Komiteto nuomone, moksliniai tyrimai reikalauja labai didelių išteklių bei atkaklių ir kryptingų pastangų, visų pirma koordinuojant įvairiose valstybėse narėse, universitetuose ir visuose technologijų kompetencijos centruose, veikiančiuose įvairiose srityse, jau vykdomas iniciatyvas, taip pat numatant ir skatinant tiesioginį gamintojų dalyvavimą.

1.14 Komitetas mano, kad šiam tikslui įmanoma sutelkti visą mokslininkų bendruomenę įgyvendinant specialiai automobilių sektoriui skirtą bendrą technologijų iniciatyvą (BTI).

1.15 Komitetas mano, kad poveikio vertinimas atrodo nepakankamai išsamus, kaip tai pastebėjo pati Poveikio vertinimo komisija. Dokumente SEC(2007) 1725 ši komisija prašo paaiškinti, kokią poveikį Europos automobilių parko sudarymui galėtų turėti pasiūlymas, kartu paaiškinant visus skirtumus tarp *ex ante* tyrimo rezultatų ir *TREMOVE* modelio. Be to, kaip nurodoma minėtame dokumente, reikėtų atlikti papildomą kitų svarbių veiksnių — degalų kainos arba savosios masės padidėjimo (AMI) — analizę bei apibendrinti išvadas ir poveikio regionams vertinimą, visų pirma kalbant apie labiausiai veikiamą automobilių sektoriaus tiekėjų pramonę bei tarptautinį konkurencingumą.

1.16 Norint, kad tokia išsami strategija būtų sėkminga, Komiteto nuomone, būtina imtis priemonių Europoje veikiančių didelių sektoriaus įmonių pramonės struktūrai remti ir apsaugoti, siekiant išlaikyti ir, jei įmanoma, pagerinti jų dabartinį konkurencingumo lygį bei išsaugoti šiame sektoriuje kokybiškas darbo vietas. Komitetas mano, kad reikėtų numatyti laipsnišką perėjimą, pagal kurį iki 2012 m. būtų pasiektas ne žemesnis nei 80 proc. siektinos vertės lygis ir šią ribą laipsniškai didinant, kad iki 2015 m. būtų pasiekta galutinė riba.

1.17 Komiteto manymu, siekiant įgyvendinti aplinkos tikslus bei išsaugoti konkurencingumą, svarbu, kad išmetamų dujų normos būtų griežtai taikomos visiems Europoje parduodamiems, tačiau už Bendrijos ribų pagamintiems automobiliams. Šios maksimalios normos turi būti taikomos importuotoms transporto priemonėms.

1.18 Kadangi šioje nuomonėje svarstomas pasiūlymas yra tik pirmasis žingsnis viso transporto sektoriaus mastu sprendžiant aplinkos problemas, Komitetas ragina Komisiją skubiai parengti naujas teisės normas, susijusias su privalomu lengvųjų transporto priemonių, sunkvežimių ir dviračių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimu, surenkant visus duomenis apie minėtų transporto priemonių išmetamą teršalų kiekį.

1.19 Komitetas mano, kad nepaisant automobilių sektoriuje vykdomos politikos svarbos, ji viena neapibrėžia, kokios pastangos būtinos bendrosios transporto politikos srityje, tačiau vis dėl to nurodo aiškiai kryptį, kuria turi būti orientuojama visa šio sektoriaus veikla, siekiant aplinkosauginių tikslų, kurių jau siekia kiti Europos pramonės sektoriai.

1.20 Komitetas pabrėžia ir pageidauja, kad lygiagrečiai su sektoriui numatytomis priemonėmis, rezultatų būtų siekiama atsižvelgiant į transporto poreikius. Komiteto manymu, būtina skatinti tokią energetikos politiką, kuri vis didėjančią kelių transporto rinkos dalį nukreiptų į tokias transporto rūšis, kurios išmeta mažiau šiltnamio dujų, pavyzdžiui, geležinkelis, upių laivyba arba viešasis transportas, bei skatintų naudoti kuo mažiau šiltnamio dujų išmetančias transporto priemones.

1.21 Komitetas nepitaria siūlymui taikyti reglamento 9 straipsnyje numatytą laikinai nukrypti leidžiančią nuostatą, kadangi tai akivaizdžiai sukuria nevienodas sąlygas gamintojams. Komiteto manymu būtina užtikrinti, kad reglamentu nebūtų sudarytos sąlygos atsirasti pranašumui, kuris iškreiptų konkurenciją.

1.22 Komitetas rekomenduoja parengti modelį, pagal kurį, apskaičiuojant išmetamą CO₂ kiekį, būtų atsižvelgiama į visus su automobilių gamyba susijusius teršalus. Į anglies pėdsaką reikėtų atsižvelgti viso automobilio gyvavimo ciklo metu.

1.23 Norint pasiekti nustatytas ribas, būtina pradėti diskusiją dėl gyvenimo būdo; šiuo klausimu Komitetas neseniai pateikė specialių nuomonių. Sutariama, kad jeigu ir toliau bus didinamas automobilių skaičius, jų gabaritai bei pirmenybė teikiama didesnį šiltnamio dujų bei azoto oksido kiekį išmetantiems automobiliams, pasiekti tikslo — sumažinti išmetamo CO₂ kiekį 20 proc. bus neįmanoma, nors negalima leisti, kad taip atsitiktų.

2. Išanga. Pasiūlymo aplinkybės

2.1 Laikydamosi Jungtinių Tautų Bendrosios klimato kaitos konvencijos, kuri Europos bendrijos vardu buvo patvirtinta 1993 m. gruodžio 15 d. Tarybos sprendimu 94/69/EB, visos šalys privalo parengti ir įgyvendinti programas, į kurias būtų įtrauktos priemonės, skirtos švelninti klimato kaitą.

2.2 Atsižvelgdama į tai Komisija ėmėsi teisinių priemonių rengimo, kurios kulminaciją pasiekė 2007 m. sausį, kai Europos Sąjunga tarptautinėse derybose pasiūlė išsivysčiusiems šalims sumažinti išmetamų šiltnamio dujų kiekį 30 proc. (palyginti su 1990 m. lygiu), o iki 2020 m. sumažinant šį kiekį 20 proc. Taryba ir Europos Parlamentas šiems tikslams pritarė.

2.3 Atskiruose sektoriuose atlikus skaičiavimus nustatyta, kad, jei 1990–2004 m. visoje Europos Sąjungoje išmetamų šiltnamio dujų kiekis sumažintas apytiksliai 5 proc., tai transporto sektoriuje per tą patį laikotarpį išmetamų šiltnamio dujų kiekis išaugo 26 proc.

2.4 Šie skaičiavimai atkreipė dėmesį į būtinybę imtis specialių teisinių priemonių siekiant, kad automobilių sektoriaus išmetamų šiltnamio dujų bendra kreivė eitų žemyn, ypatingą dėmesį skiriant lengviesiems automobiliams, kadangi šios kategorijos transporto priemonės išmeta 12 proc. viso išmetamo anglies

dvideginio (CO₂) kiekio, o tai yra vienos iš pagrindinių šiltnamio dujų.

2.5 Viena vertus, automobilių sektorius padarė didelę technologinę pažangą, kuri leido, taupant degalus sumažinti automobilių išmetamą CO₂ kiekį 12,4 proc, tačiau kita vertus, didesnę veiksmingumą nusvėrė augantis transporto paslaugų poreikis ir gaminamos vis didesnės transporto priemonės, o transporto išmestų šiltnamio dujų kiekis netgi padidėjo.

2.6 Atsižvelgiant į tai, mažai tikėtina, kad nesiėmus specialių iniciatyvų naujų automobilių parkui pavyks pasiekti numatytą vidutinę išmetamų teršalų normą, t. y. 120 g CO₂/km.

3. Pagrindiniai Komisijos strategijos etapai

3.1 Bendrijos CO₂ emisijos mažinimo strategija pradėta formuoti 1995 m. Ji buvo pagrįsta šiais elementais:

- savanoriškas automobilių gamintojų įsipareigojimas mažinti išmetamų teršalų kiekį,
- geresnis vartotojų informavimas,
- skatinimas mokesstinėmis priemonėmis naudoti taupiau degalus vartojančius automobilius.

3.2 1998 m. Europos automobilių gamintojų asociacija įsipareigojo iki 2008 m. sumažinti naujų automobilių vidutinį išmetamų teršalų kiekį iki 140 g CO₂/km, o Japonijos ir Korėjos automobilių gamintojų asociacijos priėmė panašų įsipareigojimą sumažinti vidutinį išmetamų dujų kiekį iki 2009 m.

3.3 Komisija pripažino šiuos įsipareigojimus priimdama Rekomendacijas 1999/125/EEB (dėl ACEA savanoriško susitarimo), 2000/303/EB (dėl KAMA savanoriško susitarimo) ir 2000/304/EB (dėl JAMA savanoriško susitarimo). Išmetamų teršalų kontrolės srityje Komisija patvirtino Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą Nr. 1753/2000/EB, nustatantį naujų keleivinių automobilių vidutinio išmetamų CO₂ dujų kiekio kontrolės sistemą.

3.4 2007 m. vasario 7 d. Komisija priėmė du lygiagrečius komunikatus, specialiai skirtus automobilių sektoriui:

- Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai (COM(2007) 19 galutinis; Komiteto nuomonė TEN/301, pranešėjas Virgilio Ranocchieri),
- Konkurencingos automobilių pramonės reglamentavimo sistemos 21-ajame amžiuje („Cars 21“, COM(2007) 22 galutinis; Komiteto nuomonė INT/351, pranešėjas Francis Davoust).

3.5 Pabrėžiant padarytą pažangą siekiant tikslo iki 2008–2009 m. sumažinti išmetamų dujų kiekį iki 140 g CO₂/km, šiuose dviejuose komunikatuose nurodoma, kad nesiėmus papildomų priemonių naujų automobilių parkui nepavyks pasiekti 120 g CO₂/km normos.

3.6 Abiejuose komunikatuose buvo raginama taikyti kompleksinį principą, pagrįstą dviem reikalavimais:

- privaloma sumažinti CO₂ emisiją atliekant variklio technologinius patobulinimus, kad būtų pasiekta vidutinė 130 g/km riba,
- sumažinti išmetimus dar 10 g/km tokiomis papildomomis priemonėmis kaip technologiniai patobulinimai automobilyje (pavarų perjungimo svirties rodytuvas, slėgio padangose kontrolės sistema, mažesnio pasipriešinimo riedėjimui padangos, didelio veiksmingumo kondicionavimo sistema ir t. t.), taip pat **plačiau vartojant biodegalus**.

3.7 Šiuose komunikatuose Komisija nurodė, kad nustatant vidutines normas naujų automobilių parkui reikia atsižvelgti į šiuos veiksnius:

- neutralumą konkurencijos požiūriu,
- šios normos turėtų būti socialiniu požiūriu nešališkos ir tvarios,
- jas taikant neturėtų būtų iškreipiama konkurencija tarp automobilių gamintojų,
- jos turi visiškai atitikti Kioto tikslus.

3.8 Konkurencingumo tarybos ir Transporto tarybos patvirtinto siūlomos sistemos pagrindo esmė — užtikrinti, kad visi automobilių gamintojai dėtų didesnes pastangas gaminti ekologiškesnius lengvuosius automobilius kartu užtikrinant maksimalų veiksmingumą išlaidų požiūriu.

3.9 Tai reiškia, kad išmetamo CO₂ kiekio mažinimas turi būti vykdomas vadovaujantis kompleksiniu principu, kuris apimtų visus dalyvius, todėl tikslinga parengti teisės akto pasiūlymą, kuris leistų pasiekti užsibrėžtų tikslų išsaugant visuotinį automobilių pramonės konkurencingumą.

4. Komisijos pasiūlymas

4.1 Šioje nuomonėje nagrinėjamu pasiūlymu priimti reglamentą (COM(2007) 856) siekiama „mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį“ ir stengtis, kad iki 2012 m. būtų pasiekta 130 g/km išmetimų norma. Norma taikoma M1 klasės motorinėms transporto priemonėms, nurodytoms Direktyvos 2007/46/EB II priede, taip pat Reglamento EB Nr. 715/2007 2 straipsnio 2 dalyje nurodytoms transporto priemonėms, kurios pirmą kartą įregistruojamos Bendrijoje ir anksčiau nebuvo registruotos už jos ribų.

4.2 Kompleksiniu principu grindžiamas pasiūlymas, kuris grindžiamas principu, bus papildytas kitomis priemonėmis,

skirtomis papildomai sumažinti emisiją 10 g CO₂/km, kad būtų pasiektas komunikate COM(2007) 19 užsibrėžtas 120 g CO₂/km Bendrijos tikslas.

4.3 Nustatant CO₂ išmetimo normas reglamente atsižvelgiama į:

- panašių priemonių poveikį rinkoms ir gamintojų konkurencingumui,
- naujovių skatinimą,
- energijos suvartojimo mažinimą.

4.4 Šiuo reglamentu taip pat tikimasi:

- skatinti automobilių pramonę investuoti į naujas technologijas,
- aktyviai skatinti ekologines inovacijas,
- atsižvelgti į būsimą technologijų raidą,
- stiprinti Europos pramonės konkurencingumą,
- sukurti aukštos kokybės darbo vietas.

4.5 Komisija tvirtina, kad reglamento projektas atitinka kitus Sąjungos tikslus ir politiką ir kad jis buvo parengtas po plataus masto konsultacijų. Jį rengiant tiesiogiai prisidėjo vykdant Europos klimato kaitos programą tuo tikslu sukurta darbo grupė (CARS 21) ir tiesiogiai dalyvavo visos suinteresuotos šalys.

4.6 **Teisinis pagrindas.** Pasiūlymo teisinis pagrindas yra EB Sutarties 95 straipsnis ir jis šiuo atveju yra tinkamas, kadangi visiems ekonomikos subjektams būtina užtikrinti vienodas sąlygas kartu garantuojant aukštą sveikatos ir aplinkos apsaugos lygį.

4.7 **Subsidiarumo ir proporcingumo principas.** Pasiūlymas atitinka šiuos du principus, kadangi, net jei jis ir nepriklauso išimtinai Bendrijos kompetencijai, juo užkertamas kelias kliūčių vidaus rinkoje formavimuisi ir Bendrijos lygiu priimančioms teisės aktus sudaromos sąlygos supaprastinti priemonės, kurių būtina imtis siekiant darniai sumažinti lengvųjų automobilių poveikį klimato kaitai.

4.8 **Teisinės priemonės pasirinkimas.** Komisija mano, kad pasiūlymas priimti reglamentą yra tinkamiausia priemonė, kadangi užtikrintų neatidėliotiną jame priimtų nuostatų laikymąsi ir būtų išvengta konkurencijos iškreipimo, kuris gali neigiamai paveikti vidaus rinką.

4.9 **Stebėseną.** Naujų lengvųjų automobilių išmetamas savitasis anglies dioksido kiekis, kuris bus matuojamas remiantis suderintu Bendrijos metodu pagal Reglamentu (EB) Nr. 715/2007 nustatytą metodologiją, turės būti fiksuojamas visų valstybių narių ir vėliau duomenys bus perduodami Komisijai, laikantis 6 straipsnyje nustatytos tvarkos.

4.10 **Atitikties liudijimas.** Remiantis Direktyva 2007/46/EB gamintojai privalo išduoti atitikties liudijimą, kurį turi turėti kiekvienas naujas lengvasis automobilis, ir tai bus privalomas dokumentas, kuriuo remdamosi valstybės narės leis registruoti ir naudoti naują lengvąjį automobilį, išskyrus tuos atvejus, kai bus taikomos nukrypti leidžiančios nuostatos, numatytos šio reglamento 9 straipsnyje.

4.11 **Mokestis už viršytą taršos normą.** Aptariamo reglamento 7 straipsnyje siūloma, kad kai išmetamų teršalų kiekis viršija šiame reglamente leidžiamas normas, atitinkamas gamintojas arba gamintojų grupės valdytojas nuo 2012 m. mokėtų mokesčių už viršytą taršos normą. Vėliau kiekvienais metais mokestis bus gerokai didinamas, o surinktos sumos pervedamos į Europos Sąjungos biudžetą.

5. Europos Parlamento strateginis pasiūlymas

5.1 2007 m. spalio 24 d. priimtoje rezoliucijoje Europos Parlamentas palankiai įvertino Komisijos strategiją ir pasiūlė, kad su išmetamais teršalais susijusių tikslų būtų siekiama nuo 2011 m., jog vien techniškai patobulinus transporto priemones 2015 m. vidutiniškai būtų išmetama 125 g CO₂/km. Parlamentas pabrėžė antrojo etapo svarbą patvirtindamas ilgalaikės trukmės tikslą — iki 2020 m. pasiekti 95 g CO₂/km ribą ir išreiškdamas pageidavimą, kad iki 2025 m. būtų bandoma pasiekti 70 g CO₂/km., 2016 m. atliekant pasiektų rezultatų raidos vertinimą.

6. Vartotojų elgesio svarba

6.1 Teigiamiems rezultatams mažinant lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekį didelės įtakos turi vartotojų elgesys. Komisija pradėjo parengiamąjį darbą, kad būtų iš dalies pakeista Direktyva 1999/94/EB dėl vartotojų galimybės gauti informaciją, susijusią su naujų transporto priemonių atitikimu taršos reikalavimams ir degalų taupymu, kad būtų padidintas automobilių vartotojų indėlis siekiant užsibrėžtų tikslų.

7. Bendrosios pastabos

7.1 Kaip ir ankstesnėse nuomonėse dėl Komisijos pasiūlymų, susijusių su išmetamo CO₂ kiekio mažinimu, Komitetas patvirtina palaikąs visas Bendrijos iniciatyvas, kuriomis bandoma pasiekti konkrečių šiltnamio dujų išmetimo mažinimo tikslų, kadangi tai yra labai svarbus aspektas sprendžiant klimato kaitos problemas.

7.2 Komitetas reiškia savo pritarimą siūlomo reglamento tikslams, toliau pateikia pastabas, ir ragina Tarybą bei Europos Parlamentą skubiai priimti visus parengtus bet dar nepriimtus teisės aktus, skirtus klimato kaitos problemoms spręsti.

7.3 Komitetas ragina Europos Sąjungos institucijas kuo skubiau priimti direktyvą dėl lengviesiems automobiliams taikomų mokesčių (COM(2005) 261 galutinis), kuri gali padėti pasiekti užsibrėžtų tikslų, paskatindama įmones dėti daugiau

pastangų. Taip pat ragina institucijas kuo skubiau patobulinti Direktyvą 1999/94/EB sprendžiant informavimo apie CO₂ emisiją taikant specialų ženklinimą klausimą, taip pat koordinuoti ir siūlyti iniciatyvas dėl automobilių sektoriaus reklamos ir rinkodaros metodų numatant priemones, skatinančias pirkti degalų sunaudojimo požiūriu ekonomiškiausius automobilius ir uždraudžiančias labiausiai teršiančių automobilių reklamą.

7.4 Šio konkretaus reglamento atveju Komitetas pritaria sprendimui teisiniu pagrindu pasirinkti EB sutarties 95 straipsnį, kadangi jis visiems ekonomikos subjektams gali užtikrinti vienodas sąlygas, kartu garantuodamas aukštą sveikatos ir aplinkos apsaugos lygį.

7.5 Komitetas mano, kad reglamentas yra tinkamiausia teisinė priemonė užtikrinant, kad būtų nedelsiant laikomasi nuostatų, kurios bus priimtose, išvengiant galimo konkurencijos iškreipimo. Atrodo, jog dabar būtina eiti šia kryptimi, kadangi automobilių pramonės savanoriški išipareigojimai pasirodė esą nepakankami siekiant užsibrėžtų tikslų, nors ir padaryta pagirtina pažanga gerinant su CO₂ išmetimu susijusias lengvųjų automobilių charakteristikas.

7.6 Komitetas pritaria pasiūlymui, atlikus variklių technologinius patobulinimus, sumažinti išmetamo CO₂ kiekį iki 130 g/km, tačiau apgailestauja dėl to, kad tikriausiai nebus įmanoma pasiekti anksčiau numatytą griežtesnį tikslą — iki 2012 m. išmetamo CO₂ kiekį sumažinti iki 120 g/km. Jis konstatuoja, kad Komisija dabar 120 g/km tikslo siūlo siekti kitaip — laikantis kompleksinio principo: tobulinant padangų standartus, didinant vartotojų sąmoningumą, numatant paskatas ekologiškam vairavimui ⁽¹⁾ ir ypač naudojant daugiau biodegalų. Tačiau Komitetas, atsižvelgdamas į tai, kad kyla vis daugiau abejonų, ar įmanoma ir tikslinga transporto sektoriuje įgyvendinti tikslą naudoti biodegalus, jo nelaiko tinkama alternatyva.

7.7 Todėl Komitetas rekomenduoja Komisijai nustatyti automobilių pramonei tolesnius tikslus, kad per ateinančius metus pagerėtų rodikliai, susiję su automobilių išmetamo CO₂ kiekio sumažinimu. Manome, kad nustatant laipsniškai griežtinamus tikslus daugeliui metų į priekį, Europos pramonei būtų duotas aiškus signalas, kokios normos bus taikomos ateityje, ir tokiu būdu jos galėtų atitinkamai pakoreguoti savo gamybos planus.

7.8 Komitetas mano, kad dėdama pastangas pasiekti šių tikslų, automobilių pramonė gerokai prisidės sprendžiant šiltnamio dujų išmetimo transporto sektoriuje problemą, kadangi per minėtą laikotarpį išmetamas CO₂ kiekis galėtų būti sumažintas 400 mln. tonų.

7.9 Komiteto nuomone pagrindinis veiksnys siekiant tiek dabartinių, tiek ilgalaikių tikslų, yra didelės investicijos į mokslinius tyrimus ir technologijų plėtojimą, kurios leistų sutelkti ir koordinuoti skirtingose valstybėse narėse, universitetuose ir sektoriaus technologijų kompetencijos centruose jau vykdomas iniciatyvas, taip pat numatant tiesioginį automobilių gamybos įmonių dalyvavimą.

⁽¹⁾ EESRK nuomonė, OL C 44, 2008 2 16 (pranešėjas Virgilio Ranocchiaro).

7.9.1 Komitetas atkreipia Komisijos ir valstybių narių dėmesį į būtinybę nustatyti pajamų rėmimo priemones — įskaitant mokesčių lengvatas — gausioms šeimoms, kurios priverstos naudoti didelius automobilius. Taip pat reiktų išanalizuoti padėtį ES rytinėje dalyje, kur automobilių parko eksploatacijos trukmės vidurkis yra gerokai didesnis ir parduodami panaudoti, labiau aplinką teršiantys automobiliai. Šiose šalyse turėtų būti skatinamas tokių transporto priemonių pakeitimas taikant *ad hoc* priemones. Akivaizdu, kad šalys, kuriose pajamos vienam gyventojui yra mažesnės, negalės pasinaudoti visuotinio teršalų mažinimo privalumais, kadangi jų gyventojai negalės įsigyti naujų, šiuo požiūriu veiksmingų modelių, kurie tikėtina ir daugiau kainuos.

7.10 Aišku, kad per artimiausius metus galima pagrįstai tikėtis pasiekti užsibrėžtų tikslų pasinaudojant jau sukurtomis technologijomis, tačiau ateityje vis tiek reikės numatyti, kaip „atsiplėšti“ nuo šiandieninių technologijų ir pereiti prie pažangesnių technologijų.

7.11 Komitetas mano, kad šiam tikslui galima veiksmingai sutelkti visą mokslininkų bendruomenę įgyvendinant bendrą technologijų iniciatyvą (BTI) pagal bendro finansavimo sistemą, kai naudojamos didelės Europos Sąjungos biudžeto lėšos kartu su atitinkamų įmonių lėšomis, kaip kad neseniai buvo pasiūlyta daryti tokiuose svarbiuose sektoriuose kaip vandenilis ir kuro elementai, aeronautika ir oro transportas, novatoriški vaistai, skaičiavimo sistemos ir nanoelektronika.

7.12 Komitetas pritaria aptariamo reglamento 7 straipsnio nuostatai dėl sankcijų taikymo, jei nebus pasiekti 2012 m. numatyti tikslai, kadangi mano, kad šios sankcijos turės atgrasomąjį poveikį, vis dėlto laikosi nuomonės, kad surinktos lėšos turėtų būti panaudotos su automobilių pramone susijusioms priemonėms:

- remiant visas priimtas mokslinių tyrimų ir technologijų plėtojimo iniciatyvas,
- investuojant į profesinį mokymą,
- finansuojant priemones, skatinančias senų ir teršiančių transporto priemonių savininkus jas pakeisti,
- vykdant vartotojų informavimo kampanijas, kad kenksmingų dujų išmetimas būtų jiems svarbus kriterijus perkant automobilį,
- remiant vietinį viešąjį transportą.

7.13 Vis dėlto Komitetas mano, kad šios priemonės ir jų progresyvinis pobūdis yra neproporcingos Europos pramonės galimybėms pritaikyti savo gamybos grandines sistemas prie naujų normų. Sankcijos, kurios beveik neabejotinai atsispindės galutinėje produkto kainoje, atrodo ypač griežtos, todėl gali iškreipti konkurenciją ir dėl to sektorius gali atsidurti nepalankioje padėtyje kitų veiklos sričių atžvilgiu. Todėl būtina rasti sprendimą, kuris padėtų subalansuoti šią naštą atsižvelgiant į kitų su išmetamo CO₂ kiekiu mažinimu susijusių gamybos sektorių patiriamas vidutines išlaidas.

7.14 Komitetas siūlo Komisijai apsvastyti, ar nebūtų galima pakeisti dabartinės išmetamų teršalų ribinių normų nustatymo sistemos, kai skaičiuojama pagal automobilio masę, taikant kitus parametrus, pavyzdžiui, remiantis pagal atstumą tarp ratų nustatomu transporto priemonės plotu (tarpvėžės plotis padaugintas iš ratų bazės).

7.15 Tiesinės funkcijos nuokrypis (tai yra nuokrypio procentas), turės tiesioginės įtakos naštos pasiskirstymui tarp automobilių gamintojų ir poveikio aplinkai. Kuo labiau ji artės prie 100, tuo mažesnę naštą patirs didelės masės transporto priemonių gamintojai, ir priešingai — kuo labiau ši kreivė artės prie 0, tuo daugiau jiems reikės pastangų norint pasiekti tikslus (80° nuokrypis leidžia 6 g. emisijos perviršį, tuo tarpu esant 20° — jis gali būti tik 1,5 g.). Komisija siūlo 60° nuokrypį, leidžiantį 4,6 g. perviršį. Komitetas ragina Komisiją išsamiau apsvastyti šį pasiūlymą, kad nebūtų priimtas reglamentas, kuris galėtų sudaryti palankias arba nepalankias sąlygas kuriai nors iš Europos įmonių.

7.16 Jei Komisija laikysis savo dabartinės pozicijos ir teiks pirmenybę masės kriterijui, nuokrypio persvarstymas 2010 m. neturės prasmės, kadangi į masės didėjimą turės būti atsižvelgta nuo 2013 m.

7.17 Komitetas ragina Komisiją skubiai parengti naujas teisės normas dėl lengvųjų transporto priemonių, sunkvežimių ir dviračių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo, apie kurių iš tikrųjų išmetamų teršalų reikia turėti patikimų ir patikrintų duomenų.

7.18 Greta neginčytinų aplinkos apsaugos aspektų, Komitetas ragina Komisiją tinkamai įvertinti, kokį poveikį šios sudėtingos procedūros taikymas gali turėti 13 milijonų darbuotojų, kurie šiuo metu dirba visoje automobilių sektoriaus pramonėje. Turint omenyje nuolat kylančias degalų kainas ir vartotojams stengiantis išleisti kurui mažiau pinigų, ES automobilių gamintojai, gaminantys tausesnius ir mažesnius automobilius įgytų konkurencinį pranašumą, o tai turėtų teigiamą poveikį užimtumui Europos Sąjungoje.

7.19 Komitetas mano, kad būtina imtis konkrečių ir tinkamų priemonių remti moksliniams tyrimams naujų, novatoriškų ir veiksmingų technologijų srityje siekiant išlaikyti ir, jei įmanoma, pagerinti dabartinį Europos automobilių pramonės konkurencingumo lygį bei išsaugoti šiame sektoriuje esančias kokybiškas darbo vietas.

7.20 Komiteto manymu, siekiant šio tikslo svarbu, jog išmetamų teršalų normos būtų taikomos metodiškai ir privaloma tvarka visiems Europoje parduodamiems, tačiau ne Bendrijos teritorijoje pagamintiems lengviesiems automobiliams, o minėtos normos būtų apskaičiuojamos remiantis importu.

7.21 Komitetas mano, kad ataskaitos apie pasiektą pažangą, kurias numatyta pateikti 2010 m., bus labai svarbus momentas įvertinant visą strategiją; todėl jis prašo įtraukti ją į reguliarius tokio pobūdžio vertinimus, kad jis turėtų galimybę pateikti savo nuomonę.

7.22 Komitetas mano, kad poveikio vertinimas nėra pakankamai išsamus. Paties Poveikio vertinimo komiteto nuomonėje rekomenduojama, atsižvelgiant į klausimo svarbą, išsamiau iširti kai kuriuos esminius aspektus.

7.23 Dokumente SEC(2007) 1725 reikalaujama išsiaiškinti, kokių poveikį Europos automobilių parko sudėčiai galėtų turėti pasiūlymas ir kokių padarinių pastarasis savo ruožtu gali turėti siekiant užsibrėžtų tikslų, atkreipiant dėmesį į galimus neatitikimus tarp *ex ante* tyrimo ir Tremove⁽²⁾ modelio rezultatų. Be to, reikėtų atlikti papildomą kitų svarbių kintamųjų — degalų kainos arba savosios masės padidėjimo (AMI) — jautrumo analizę ir įvertinti poveikį regionams, visų pirma užimtumo srityje. Galiausiai siūloma papildomai įvertinti poveikį automobilių sektoriaus tiekėjų pramonei ir konkurencingumui tarptautinėje rinkoje. Komitetas pritaria šioms rekomendacijoms ir tikisi, kad bus atliktas išsamesnis poveikio vertinimas.

7.24 Komitetas pabrėžia, kad būtina taikyti daugiau priemonių, kurios leistų aktyviau vykdyti transporto poreikio mažinimo politiką, mažinant keliams tenkančią transporto dalį ir pasirenkant transporto rūšis, kurios gamina mažiau šiltnamio dujų, pavyzdžiui, geležinkelius, upių laivybą, viešąjį transportą ir kt.

7.25 Komitetas nepritaria pasiūlymui taikyti 9 straipsnyje numatytą nukrypti leidžiančią nuostatą. Tokia pasiūlymo formulotė prieštarauja principui užtikrinti vienodas sąlygas gamintojams, o tai gali iškreipti konkurenciją šiame specifiniame rinkos sektoriuje, kuriame gaminama panaši ir panašių charakteristikų

produkcija. Komitetas mano, kad nukrypti leidžianti nuostata turi būti taikoma visiems toje pačioje rinkoje — ji sudaro 0,2 proc. — konkuruojantiems gamintojams, kurie susiję arba nesusiję su kitais gamintojais.

7.26 Komitetas rekomenduoja Komisijai nustatyti ilgalaikės trukmės tikslus, kaip nurodo Europos Parlamentas: nuo 2020 m. reikės imtis ryžtingesnių sprendimų ypatingą dėmesį skiriant galimybėms juos įgyvendinti. Būtina ir toliau mažinti išmetimų kiekį ir akivaizdžiai parodyti, kad ryžtas žengti pirmyn šia linkme nekelia jokių abejonių.

7.27 Komitetas rekomenduoja parengti modelį, pagal kurį, apskaičiuojant išmetamą CO₂ kiekį, būtų atsižvelgiama į visus su automobilių gamyba susijusius teršalus. Reikia atkreipti dėmesį, pavyzdžiui, kad į kai kurias šalis daug automobilių dalių yra atgabenamos iš labai toli ir taip, dar nepradėjus eksploatuoti gaminamo automobilio, didinama tarša. Apskaičiuojant anglies pėdsaką, reikėtų atsižvelgti į visą automobilio gyvavimo ciklą, įskaitant jo sunaikinimo metu išmetamą CO₂ kiekį.

7.28 Daugelyje neseniai priimtų nuomonių Komitetas ragino Komisiją pradėti diskusiją dėl gyvenimo būdo. Pritardamas siūlo miems tikslams, jis atkreipia dėmesį į tai, kad jeigu ir toliau augs privačių automobilių, kelių transporto ir kitų rūšių transporto priemonių, išmetančių didelį šiltnamio dujų ir azoto oksido (NO_x) kiekį, skaičius kaip jis kad auga šiandien, ir todėl išsipildys Komisijos prognozės augimas, pasiekti Komisijos pasiūlyme numatyto tikslo sumažinti išmetamo CO₂ kiekį 20 proc. bus neįmanoma.

2008 m. rugsėjo 17 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkas

Dimitris DIMITRIADIS

⁽²⁾ Tremove yra modelis, skirtas analizuoti techninių ir ne techninių priemonių, kurių tikslas — mažinti teršalų emisiją visame transporto sektoriuje bei gerinti atmosferos kokybę dvidešimt vienoje šalyje, t. y. 15 ES valstybių, Šveicarijoje, Norvegijoje, Čekijoje, Vengrijoje, Lenkijoje ir Slovėnijoje (pastarosios keturios naujos valstybės narės buvo pasirinktos atsižvelgiant į duomenų egzistavimą), veiksmingumui atsižvelgiant į sąnaudas.