



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2012 07 11
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 510/2011 ir nustatomi būdai, kaip
pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių
išmetamo CO₂ kiekį**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Bendrosios aplinkybės**

ES siekia, kad dėl pasaulinės klimato kaitos temperatūra padidėtų ne daugiau nei 2°C, palyginti su ikipramoniniu laikotarpiu. Kad šis tikslas būtų pasiektas, pasaulinis išmetamų teršalų kiekis aukščiausią tašką turėtų pasiekti iki 2020 m., o iki 2050 m. jis turėtų būti sumažintas bent 50 proc., palyginti su 1990 m. Europos Vadovų Taryba dar kartą patvirtino, kad ES siekia iki 2050 m. sumažinti minėtą kiekį 80–95 proc., palyginti su 1990 m., išsivysčiusioms šalims kartu imantis būtinų priemonių tam kiekiui sumažinti.

Vykdamą dabartinę politiką šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį iki 2050 m. būtų galima sumažinti tik apie 40 proc. *Konkurencingos mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos sukūrimo iki 2050 m. plane*¹ Komisija nurodo, kaip ekonomiškai efektyviausiu būdu iki 2050 m. pasiekti tikslą šalyse sumažinti išmetamą kiekį 80 proc. Plane nurodyta, kad prie to turi prisidėti kiekvienas ekonomikos sektorius ir, priklausomai nuo scenarijaus, 2030 m. transporto išmetamų teršalų kiekio pokytis, palyginti su 1990 m., turi būti tarp +20 ir –9 proc., o iki 2050 m. tas kiekis turi būti sumažintas 54–67 proc.²

Nors kituose sektoriuose išmetamų teršalų kiekis iš esmės mažėja, kelių transportas yra vienas iš nedaugelio sektorių, kuriuose šis kiekis sparčiai didėja: nuo 1990 m. iki 2008 m. kelių transporto išmetamų teršalų kiekis padidėjo 26 proc. 2008 m. apie 70 proc. transporto išmetamo CO₂ kiekio teko kelių transportui³. Taigi tai yra antras didžiausias išmetamų ŠESD šaltinis ES, kuriam tenka maždaug penktadalis viso ES išmetamo CO₂ kiekio.

2011 m. kovo mėn. Komisija priėmė Baltąją knygą „*Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas*“. Joje išdėstyta transporto strategija, kaip iki 2050 m. sumažinti transporto išmetamų ŠESD kiekį 60 proc.

- **Reglamentas**

Reglamente (ES) Nr. 510/2011 nustatyti naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių parko išmetamo CO₂ kiekio mažinimo iki 2020 m. pagrindai. Reglamente numatyti du veiklos etapai. Dėl pirmojo laikotarpio iki 2017 m. buvo nurodyti būdai, kaip laikytis numatytų tikslų. Antruoju laikotarpiu iki 2020 m. tikslo neįmanoma laikytis neįgyvendinant tinkamų būdų, kuriuos reikia nustatyti atlikus peržiūrą. Komisijos prašoma patvirtinti, kad 2020 m. tikslas dėl lengvųjų komercinių transporto priemonių gali būti įgyvendintas. Šis tikslas buvo nustatytas taikant bendro sprendimo procedūrą ir atliekant peržiūrą pakartotinai nenagrinėjamas.

Tikslo siekimo būdų nenustatymas ar neįgyvendinimas turėtų žalingo poveikio transporto priemonių gamintojams ir atsarginių dalių tiekėjams, kuriems reikia aiškumo dėl technologijų ir transporto priemonių, kurios turės atitikti tą tikslą.

¹ COM(2011) 112 galutinis.

² Neįskaičiuojant tarptautinio jūrų transporto išmetamo kiekio.

³ ES transporto statistiniai duomenys 2011 m., Europos Komisija.

Tikslo siekimo būdai yra įgyvendinimo aspektai, turintys reikšmės tam, kaip turi būti siekiama teršalų išmetimo normos. Tarp pagrindinių galiojančiame reglamente numatytų tikslo siekimo būdų yra ribinės vertės kreivė, kurią apibūdina „naudos“ parametras ir funkcija, parodanti „naudos“ parametro ir išmetamo CO₂ kiekio santykį (lemianti kreivės formą ir nuolydį). Kiti tikslo siekimo būdai yra mokesčio už viršytą taršos normą sistema, ekologinės naujovės, nukrypti leidžiančios nuostatos, bendro fondo sudarymas, laipsniškas teršalų išmetimo normų taikymas ir ypatingųjų kreditų suteikimas ribotą laikotarpį.

2. KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

- *Išorės ekspertų vertinimas*

Išorės ekspertų parengtoje studijoje⁴ „Pagalba peržiūrint Reglamentą (ES) Nr. 510/2011 dėl lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂“⁵ pateikta pagrindinė analizė, kuria grindžiamas šis pasiūlymas. Joje vertinami įvairūs tikslo siekimo būdai ir jų sąnaudos. Vertinant bendrą 2020 m. tikslo poveikį naudotas „PRIMES-TREMOVE“ modelis.

- *Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis*

Su suinteresuotosiomis šalimis buvo oficialiai konsultuotasi pateikus klausimyną internetu ir per suinteresuotųjų šalių susitikimą. Į suinteresuotųjų šalių pastabas buvo atsižvelgta vertinant įvairias lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio reguliavimo galimybes.

- *Viešos konsultacijos*

Viešos konsultacijos internetu surengtos 2011 m. rudenį. Apskritai atsakymai aiškiai parodė, kad yra svarbu reguliuoti lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, tai turėtų būti daroma atsižvelgiant į ilgalaikius su ŠESD susijusius tikslus, remiantis vidutiniu naujų transporto priemonių išmetamu teršalų kiekiu ir neatsižvelgiant į konkrečias technologijas. Nuomonės labai išsiskyrė dėl to, ar galiojantys teisės aktai yra veiksmingi. Pagrindinė priežastis, atrodo, yra tai, kad daugelis mano, jog galiojantys teisės aktai yra nepakankamai griežti. Didelės paramos sulaukė siekis nustatyti tikslus laikotarpiui po 2020 m., neatsižvelgiant į tai, kokių priemonių galėtų būti imtasi. Viešų konsultacijų rezultatai buvo apibendrinti ir paskelbti viešai⁶.

- *Suinteresuotųjų šalių susitikimas*

Suinteresuotųjų šalių susitikimas įvyko 2011 m. gruodžio 6 d. Buvo pristatytos pradinės išvados dėl parengtos studijos, o susirinkimo metu pristatyti pranešimai kartu su diskusijos santrauka paskelbti viešai⁷. Dalyviai neišreiškė esminių prieštaravimų dėl pristatytos analizės; NVO teigė, kad tikslus reikėtų sugriežtinti, nes sąnaudos yra mažesnės nei pirmiau manyta.

⁴ Pagal bendrąją sutartį ENV.C.3/FRA/2009/0043 dėl transporto priemonių išmetamų teršalų.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm.

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm.

⁷ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm.

Poveikio vertinimas

Parengtas bendras šį pasiūlymą pagrindžiantis poveikio vertinimas ir atitinkamas pasiūlymas iš dalies pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 443/2009. Plačiai aptartos politinės galimybės, susijusios su teisės aktuose nagrinėtomis problemomis, kylančiomis dėl įgyvendinimo ir aptartomis tyrimuose, kuriuose nagrinėjami galimi būdai didinti teisės aktų veiksmingumą. Buvo nagrinėti šie aspektai:

- a) pasirinktis „nieko nekeisti“;
- b) lengvosioms komercinėms transporto priemonėms taikomo 2020 m. tikslo įgyvendinamumo patvirtinimas;
- c) tikslų dėl lengvųjų komercinių transporto priemonių siekimo būdai;
- d) administracinės naštos supaprastinimas ir mažinimas;
- e) prisitaikymas prie naujo bandymų ciklo;
- f) po 2020 m. taikytinų teisės aktų forma ir griežtumas.

Remiantis įvairių tikslo siekimo būdų ekonominio, aplinkosauginio ir socialinio poveikio analize, atlikus poveikio vertinimą padarytos šios išvados:

- lengvosioms komercinėms transporto priemonėms nuo 2020 m. taikytinas 147 g/km tikslas patvirtinamas kaip galimas įgyvendinti mažesnėmis sąnaudomis;
- naudingumo parametras ir toliau turėtų būti masė; ribinės vertės kreivė ir toliau turėtų būti tiesinė, o kreivės nuolydis turėtų būti 100 %;
- mokestis už viršytą taršos normą turėtų likti 95 EUR už g/km vienai transporto priemonei;
- nukrypti leidžiančių nuostatų nustatymo procedūra turėtų būti supaprastinta, įvedus smulkiausiems gamintojams taikomą *de minimis* išlygą dėl pareigos laikytis CO₂ normos. Be to, reikėtų daugiau lankstumo dėl nedidelės apimties nukrypti leidžiančių nuostatų nustatymo datos.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

ES jau ėmėsi veiksmų šioje srityje, priimdama Reglamentą (ES) Nr. 510/2011, pagrįstą Sutarties nuostatomis aplinkosaugos srityje. Be to, bendroji rinka yra pagrindas imtis veiksmų ES, o ne valstybių narių lygiu, kad būtų užtikrinti bendri reikalavimai visoje ES ir taip sumažintos gamintojų patiriamos sąnaudos.

Priėmus šį pasiūlymą galiojantys teisės aktai nebus panaikinti.

Siūlomų veiksmų santrauka

Pasiūlyme patvirtinamas nuo 2020 m. lengvosioms komercinėms transporto priemonėms taikytinos vidutinės 147 g CO₂/km normos įgyvendinamumas. Jame siūloma nustatyti tokius būdus tikslui pasiekti:

- „naudos“ parametras ir toliau yra parengtos eksploatuoti transporto priemonės masė;
- ribinės vertės kreivė lieka tiesinė ir jos nuolydis yra 100 % palyginti su atskaitinio transporto priemonių parko atitinkamos kreivės nuolydžiu;
- gamintojams, atsakingiems už mažiau nei 500 per metus įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, netaikoma pareiga laikytis savitosios CO₂ išmetimo normos;
- suteikiama daugiau lankstumo dėl sprendimų nustatyti nedidelės apimties nukrypti leidžiančias nuostatas priėmimo terminų;
- į ekologines naujoves toliau atsižvelgiama įgyvendinant peržiūrėtą bandymų procedūrą;
- mokestis už viršytą taršos normą lieka 95 EUR už g/km vienai transporto priemonei.

Pramonės įmonėms naudingos nuorodos dėl reguliavimo sistemos, taikytinos po 2020 m., šiame pasiūlyme numatyta kita peržiūra, kuri turėtų būti atlikta ne vėliau kaip 2014 m. gruodžio 31 d.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymui įgyvendinti nereikia papildomų finansinių išteklių.

5. NEPRIVALOMI ELEMENTAI

- Persvarstymo, keitimo, laikino galiojimo sąlyga

Į pasiūlymą įtraukta peržiūros sąlyga.

- Europos ekonominė erdvė

Siūlomas teisės aktas susijęs su EEE, todėl turėtų būti jai taikomas.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 510/2011 ir nustatomi būdai, kaip pasiekti tikslą iki 2020 m. sumažinti naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisės akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁸,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁹,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) pagal 2011 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 510/2011, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį¹⁰, 13 straipsnio 1 dalį Komisija turi peržiūrėti būdus, kuriais iki 2020 m. būtų galima pasiekti 147 g/km tikslą, jei bus patvirtinta, kad jį galima įgyvendinti, ypač I priede pateiktas formules ir 11 straipsnyje išdėstytas nukrypti leidžiančias nuostatas. Prašoma, kad pasiūlymas dėl reglamento pakeitimo būtų kuo neutralėsnis konkurencijos požiūriu, socialiai teisingas ir tvarus;
- (2) reikėtų paaiškinti, kad, siekiant nustatyti, ar vykdomas 147 g CO₂/km tikslas, išmetamo CO₂ kiekis turėtų būti toliau matuojamas vadovaujantis 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl

⁸ OL C , , p. .

⁹ OL C , , p. .

¹⁰ OL L 145, 2011 5 31, p. 1.

transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos¹¹ ir jo įgyvendinimo priemonėmis bei naudojant naujoviškomis technologijomis;

- (3) remiantis atliekant poveikio vertinimą atlikta technine analize, egzistuoja technologijos, kuriomis naudojantis galima pasiekti 147 g CO₂/km tikslą, ir reikalingas išmetamo kiekio sumažinimas gali būti įvykdytas mažesnėmis sąnaudomis nei apskaičiuota pagal ankstesnę analizę, atliktą prieš priimant Reglamentą (ES) Nr. 510/2011. Be to, sumažėjo skirtumas tarp esamos savitosios naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos ir siekiamo tikslo. Todėl patvirtinama, kad 147 g CO₂/km tikslą galima pasiekti iki 2020 m.;
- (4) pripažįstant neproporcingą poveikį smulkiausiems gamintojams, kylantį iš savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų atsižvelgiant į transporto priemonės naudingumą, laikymosi, didelę administracinę naštą, susijusią su nukrypti leidžiančių nuostatų taikymo procedūra, ir tik nedidelę naudą dėl šių gamintojų parduodamų transporto priemonių neišmesto į aplinką CO₂, gamintojams, kurie atsakingi už mažiau nei 500 naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per metus, nebetaikoma savitoji teršalų išmetimo norma ir mokestis už viršytą taršos normą;
- (5) supaprastinama nukrypti leidžiančių nuostatų nustatymo mažiems gamintojams procedūra, suteikiant daugiau lankstumo dėl gamintojų prašymų nustatyti nukrypti leidžiančias nuostatas pateikimo ir Komisijos sprendimo jas nustatyti priėmimo terminų;
- (6) siekiant sudaryti sąlygas automobilių pramonei vykdyti ilgalaikes investicijas ir taikyti naujoves, pageidautina nurodyti, kaip šis reglamentas turėtų būti keičiamas dėl laikotarpio po 2020 m. Tokios nuorodos turėtų būti pagrįstos įvertinimu, kiek būtina sumažinti išmetamų teršalų kiekį, atsižvelgiant į Sąjungos ilgalaikius klimato kaitos tikslus, ir koks būtų poveikis automobiliams skirtų ekonomiškai efektyvių CO₂ mažinimo technologijų plėtrai. Todėl pageidautina, kad šie aspektai būtų peržiūrėti, Komisija pateiktų ataskaitą ir prireikus pasiūlymus dėl tikslų po 2020 m.;
- (7) 13 straipsnio 3 dalyje reikalaujama, kad Komisija paskelbtų ataskaitą apie galimybes gauti duomenis apie transporto priemonių ratų apibrėžtą jų plotą ir naudingąją apkrovą ir šių dydžių taikymą kaip naudingumo parametą I priede pateiktose formulėse. Kadangi šie duomenys yra prieinami ir atliekant poveikio vertinimą buvo vertinta galimybė jais naudotis, padaryta išvada, kad ekonomiškai yra naudingiau toliau naudoti parengtos eksploatuoti transporto priemonės masę kaip naudingumo parametą nustatant 2020 m. tikslą lengvosios komercinės transporto priemonės;
- (8) tikslinga laikytis požiūrio, kuriuo siekiama nustatyti tikslą, pagrįstą tiesine priklausomybe tarp automobilio „naudos“ ir jam taikomos CO₂ išmetimo normos, kaip nustatyta I priede pateiktose formulėse, nes tai leidžia išsaugoti keleivinių automobilių rinkos įvairovę ir galimybę gamintojams tenkinti įvairius vartotojų poreikius ir taip išvengti nepagrįsto konkurencijos iškraipymo. Tačiau tikslinga atnaujinti šį požiūrį atsižvelgiant į paskutinius turimus duomenis apie naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių registracijas;

¹¹ OL L 171, 2007 6 29, p. 1.

- (9) Komisija įvertino galimybę nustatyti transporto priemonės ratų apibrėžtą jos plotą ir naudoti šį dydį kaip „naudos“ koeficientą I priede pateiktose formulėje. Nustatyti šį dydį įmanoma ir galimybė jį naudoti buvo įvertinta atliekant poveikio vertinimą; remiantis tuo vertinimu daroma išvada, kad 2020 m. taikytinoje formulėje naudojamas „naudos“ parametras turėtų būti masė.
- (10) Reglamente reikalaujama, kad Komisija vykdytų poveikio vertinimą, siekdama peržiūrėti bandymų procedūras, kad jos tinkamai parodytų realų automobilių išmetamo CO₂ kiekį. Šis darbas atliekamas Jungtinių tautų Europos ekonominėje komisijoje rengiant pasaulinę lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą, tačiau dar nėra baigtas. Todėl Reglamento (EB) Nr. 443/2009 I priede nustatomos teršalų išmetimo normos 2020 m., kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamento (EB) Nr. 692/2008 XII priedą. Pakeitus bandymų procedūras reikėtų pataisyti I priede nustatytas ribas, kad gamintojams ir įvairių klasių transporto priemonėms būtų taikomi panašaus griežtumo reikalavimai;
- (11) todėl Reglamentą (ES) Nr. 510/2011 reikėtų atitinkamai iš dalies pakeisti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (ES) Nr. 510/2011 iš dalies keičiamas taip:

- (1) 1 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Šiame reglamente nustatomas tikslas, kad nuo 2020 m. naujų Sąjungoje įregistruotų lengvųjų komercinių transporto priemonių vidutinio išmetamų teršalų kiekio norma būtų 147 g CO₂/km, kaip skaičiuojama pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemones, bei panaudojant naujoviškas technologijas“.

- (2) 2 straipsnis papildomas 4 dalimi:

„4. 4 straipsnis, 8 straipsnio 4 dalies b ir c punktai, 9 straipsnis ir 10 straipsnio 1 dalies a ir c punktai netaikomi gamintojui, kuris kartu su visomis su juo susijusiomis įmonėmis atsakingas už mažiau nei 500 per praėjusius kalendorinius metus ES įregistruotų naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių“.

- (3) 11 straipsnio 3 dalies paskutinis sakinyss išbraukiamas.

- (4) 13 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) 1 dalis pakeičiama taip:

„Iki 2014 m. gruodžio 31 d. Komisija peržiūri savitąsias teršalų išmetimo normas, būdus tikslui pasiekti ir kitus šio reglamento aspektus, kad nustatytų naujoms lengvosios komercinės transporto priemonės po 2020 m. taikytinas CO₂ išmetimo normas“.

- (b) 6 dalis pakeičiama taip:

- antroji pastraipa išbraukiama;
- trečioji pastraipa pakeičiama taip:

„Siekdama atsižvelgti į reguliuojamosios bandymų tvarkos savitajam išmetamo CO₂ kiekiui matuoti pakeitimus, Komisija pagal 15 straipsnį ir 16 ir 17 straipsniuose nustatytomis sąlygomis priimdama deleguotuosius teisės aktus patikslina I priede nustatytas formules, užtikrindama, kad ankstesne ir nauja bandymų procedūromis gamintojams ir įvairaus naudingumo transporto priemonėms būtų nustatomi panašaus griežtumo reikalavimai“.

(5) I priedo 1 punktas papildomas šiuo c papunkčiu:

„c) Nuo 2020 m.:

Orientacinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis = $147 + a \times (M - M_0)$

Čia:

M = transporto priemonės masė kilogramais (kg);

M₀ = dydis, nustatomas, kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalyje.

a = 0,096“.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja trečią dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas