



Bruselis, 2014 05 21  
COM(2014) 285 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI**

**Sunkiųjų transporto priemonių degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo strategija**

{SWD(2014) 159 final}

{SWD(2014) 160 final}

## 1. ĮVADAS

Komisijos Konkurencingos mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos sukūrimo iki 2050 m. plane<sup>1</sup> ir Transporto politikos baltojoje knygoje<sup>2</sup> nurodyta, kad kelių transporto sektoriuje išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį iki 2050 m. reikėtų sumažinti 60 %, palyginti su 1990 m. išmestu kiekiu. Remiant pastaruoju metu pasiūlytus 2030 m. klimato politikos sistemos tikslus<sup>3</sup>, transporto sektoriaus tikslas – iki 2030 m. sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį maždaug 20 %, palyginti su 2008 m. išmestu kiekiu. Kelių transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis 1990–2007 m. padidėjo 29 %, tačiau po to, dėl išaugusių naftos kainų, padidėjusio keleivinių automobilių efektyvumo ir lėtesnio judumo augimo, sumažėjo (6 % 2007–2011 m.)<sup>4</sup>.

Apskaičiuota, kad apie ketvirtadalį<sup>5</sup> kelių transporto sektoriuje išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio sudaro sunkiųjų transporto priemonių (STP) išmetamas CO<sub>2</sub>. Didėjant ES krovinio eismo apimtims, šių išmetamųjų teršalų kiekis iki ekonomikos krizės pradžios didėjo. Turint omenyje STP išmetamo CO<sub>2</sub> absoliutųjį kiekį, jo kitimo tendenciją ir santykinę dalį, jį būtina apriboti, kad būtų pasiekti Transporto politikos baltojoje knygoje nustatyti tiksliniai rodikliai.

Keleivinių automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis matuojamas ir stebimas pagal galiojančius tipo patvirtinimo teisės aktus. Tačiau STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis ES standartizuotai nematuojamas. Tai mažina skaidrumą ES rinkoje. Priešingai, Japonijoje, JAV ir Kanadoje priimti atitinkami teisės aktai, o Kinija rengiasi imtis veiksmų, kad būtų matuojamas ir ribojamas STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis. Tai gali daryti poveikį santykiniam STP gamybos konkurencingumui šiuose įvairiuose regionuose ir verslui, kuris grindžiamas vežimu sunkiosiomis transporto priemonėmis. Todėl ES konkurencingumui užtikrinti svarbu imtis ES veiksmų dėl STP degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio.

Atsižvelgdama į šias aplinkybes, 2007 m. birželio mėn. Taryba paragino Komisiją „parengti ir įgyvendinti politikos priemones siekiant sumažinti šių [sunkiųjų] transporto priemonių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį“<sup>6</sup>. Komisija 2010 m. balandžio mėn. komunikate „Europos netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių strategija“<sup>7</sup> paskelbė, kad pasiūlys strategiją, kuria būtų siekiama mažinti STP degalų sąnaudas ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį.

Strategijos tikslas – apriboti STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį suinteresuotiesiems subjektams ir visuomenei ekonomiškai efektyviu ir proporcingu būdu. Joje suinteresuotiesiems subjektams turėtų būti pateikta aiški, nuosekli politikos sistema ir parodytos tikėtinos reguliavimo kryptys, kad būtų lengviau priimti sprendimus ir planuoti investicijas.

---

1 COM(2011) 0112 *final*.

2 „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 0144 galutinis.

3 [http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm)

4 Šaltinis – Europos aplinkos agentūra.

5 Apskaičiuota, kad tai sudaro 26,6 % viso ES išmetamų ŠESD kiekio. „AEA-Ricardo“, „Lot1“ *Report, Reduction and Testing of GHG emissions from Heavy Duty Vehicles*, 2011 m. vasario mėn., p. 170. Paskelbta

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec\\_hdv\\_ghg\\_strategy\\_en.pdf](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.lt07.pdf>

7 COM(2010) 186 galutinis, p. 6.

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

## **2. BŪTINYBĖ IMTIS VEIKSMŲ SIEKIANT APRIBOTI STP DEGALŲ SAŃAUDAS IR IŠMETAMO CO<sub>2</sub> KIEKĮ**

### **2.1. Sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio kitimo tendencijos neužtikrina tvarumo**

Nuo praeito amžiaus paskutiniojo dešimtmečio vidurio iki ekonomikos krizės pradžios STP vežamų krovinių apimtys dėl BVP augimo nuosekliai didėjo, nors STP vežamų keleivių srautas beveik nekito. Nesikeitė ir transporto priemonių degalų sąnaudos. Šios tendencijos lėmė STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio augimą. Apskaičiuota, kad nuo 1990 iki 2010 m. STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis išaugo maždaug 36 %, nepaisant to, kad nuoseklaus augimo tendencija 2008–2009 m. dėl ekonomikos krizės buvo nutrūkusi<sup>8</sup>.

Numatoma, kad per kitus 40 metų bendra transporto veiklos apimtis augs, tačiau mažinant degalų sąnaudas šio augimo poveikis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui bus šiek tiek sušvelnintas. Numatoma, kad jei dabartinės tendencijos ir politika nesikeis, STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis išliks pastovus, taigi ir 2030, ir 2050 m. jo lygis bus apie 35 % didesnis nei 1990 m. Tokia padėtis nesuderinama su ES politika mažinti išmetamų ŠESD kiekį ir Transporto politikos baltosios knygos tikslu iki 2050 m. 60 % sumažinti ES transporto išmetamų teršalų kiekį, palyginti su 1990 m. lygiu.

### **2.2. Panaudojant technologijas galima sumažinti STP degalų sąnaudas ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį**

Techniškai tobulinant variklį (įskaitant šilumos atgavimą) ir transmisiją, gerinant aerodinamines savybes, tobulinant padangas ir papildomus įrenginius, taip pat mažinant svorį, STP degalų sąnaudas ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį galima labai sumažinti. Naujausia analizė<sup>9</sup> rodo, kad transporto priemonėse panaudojant naujausias technologijas naujų STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį galima ekonomiškai efektyviai sumažinti apie 35 %. Dėl degalų sąnaudų sumažėjimo tai būtų ekonomiškai naudinga ir vežėjams, ir visuomenei.

Be to, našumą būtų galima dar labiau padidinti gerinant transporto priemonių parko valdymą, geriau parengiant vairuotojus, gerinant transporto priemonių techninę priežiūrą ir užtikrinant geresnį pajėgumo valdymą panaudojant pažangiąsias transporto sistemas (PTS).

### **2.3. Spręstini klausimai – žinių spraga ir rinkos kliūtys**

Nepaisant ekonominės degalų sąnaudų svarbos, STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis nematuojamas ir jo ataskaitų neteikiama<sup>10</sup>. Dėl tokios žinių spragos mažėja rinkos skaidrumas ir apsunkinamas efektyviai energiją vartojančių ir mažiau CO<sub>2</sub> išmetančių STP plitimas rinkoje. Siekiant apriboti STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį būtina spręsti šios žinių spragos klausimą.

Iš neseniai atlikto tyrimo<sup>11</sup> aiškėja tam tikros galimos priežastys, dėl kurių ekonomiškai efektyvios degalus taupančios technologijos naujose STP diegiamos lėtai. Šios rinkos kliūtys įvairios:

8 Šaltinis – „Odyssee-Mure“ duomenų bazė, kurią galima rasti <http://www.odyssee-mure.eu/>.

9 2012 m. „CE Delft“ tyrimas „Marginal Abatement Cost Curves for HDVs“, [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv\\_2012\\_co2\\_abatement\\_cost\\_curves\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf)

10 STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis ES teisės aktais nereguliuojamas, tik ateityje numatoma matuoti, kiek CO<sub>2</sub> išmetama iš variklių, kuriems taikomas 2014 m. įsigaliojantis Reglamentas (EB) Nr. 595/2009 (Euro VI).

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

- nepaisant to, kad svarbiausias pirkimo kriterijus, pagal kurį transporto bendrovės įsigyja naują transporto priemonę, yra degalų naudojimo efektyvumas, degalų taupymo technologijų paplitimo trūkumas yra susijęs su pirkimo procesu, nes duomenys, pagal kuriuos galima vertinti technologijas ar palyginti transporto priemones, prieinami tik nedaugeliui transporto bendrovių;
- nors gamintojai siūlo pasirenkamąsias degalų taupymo technologijas, tos technologijos nesiūlomos kaip standartinė bazinių transporto priemonių įranga;
- panašu, kad STP naudotojai transporto priemones nuvertina per trejus metus, o tai daug trumpiau, nei numatomas vienuolikos metų STP naudojimo laikotarpis;
- trūksta galimybių gauti finansavimą;
- skirtingos paskatos, t. y., kai transporto priemonės pirkėjas, pvz., išperkamosios nuomos bendrovė, dėl degalų taupymo naudos negauna, nors ją gauna vežėjas.

Nors vežėjai žino apie pagrindines egzistuojančias degalus taupančias ir STP veikimo charakteristikas gerinančias technologijas, dėl žinių spragos jie negali palyginti įvairių naujų transporto priemonių veikimo charakteristikų, taigi negali reikalauti, kad ekonomiškai efektyvios technologijos būtų įdiegtos naujose transporto priemonėse.

#### **2.4. Kitos šalys jau ėmėsi veiksmų**

Priešingai nei ES, kurioje atitinkamų teisės aktų nepriimta, kitos šalys jau ėmėsi veiksmų. Japonijoje STP degalų sąnaudas reglamentuojantys teisės aktai priimti 2007 m. JAV STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį imtasi reguliuoti 2011 m., o Kanadoje – 2012 m. JAV ir Kanados teisės aktais reglamentuojamas variklių ir važiuoklės su kabina išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, o jie įgyvendinami taikant supaprastintas veikimo charakteristikų vertes ir gamintojams teikiant deklaracijas. JAV šiuo metu rengiami platesnio užmojo teisės aktai, kuriuose daugiausia dėmesio skiriama visos transporto priemonės išmetamų teršalų kiekiui matavimui.

#### **2.5. Veiksmai būtų naudingi ES ekonomikai**

Europos gamintojai užima pirmaujančias pozicijas pasaulinėje STP rinkoje – jų gamyba sudaro daugiau nei 40 % visos pasaulio gamybos<sup>12</sup>. Nors ES prekybos sunkiosiomis transporto priemonėmis balansas teigiamas ir perteklius yra didelis, tai ne visiškai atspindi tvirtas ES pramonės pozicijas, nes daugumos ES gamintojų užsienio rinkoms skirta produkcija gaminama ne Europoje. Degalų sąnaudos yra svarbiausias pirkimo parametras, todėl sudaryti galimybes tiems gamintojams investuoti į tolesnį degalų naudojimo ekonomiškumo didinimą būtų naudinga jų konkurencingumui.

Nors Europos Sąjungoje pagaminamų STP gamyba sudaro mažesnę pasaulio gamybos dalį (12–14 %), ES standartų pavyzdinis vaidmuo pasaulyje gali būti svarbus – tai aiškiai rodo europiniai taršos standartai, priimti ir kitose šalyse, būtent Kinijoje, Indijoje, Rusijoje ir Indonezijoje.

Nesiėmus ES veiksmų, ekonomiškai efektyvios galimybės sumažinti STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir prisidėti prie viso ES išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo liktų neišnaudotos. ES gamybos pramonė, kurdama ir diegdama tolesnio išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo technologijas, negautų naudos iš masto ekonomijos, o tai galėtų susilpninti jos konkurencines pozicijas pasaulinėje rinkoje. Didelę ES verslo įmonių vežimo veiklos dalį sudaro vežimas

12 Šaltinis – „AEA–Ricardo“ ataskaita, pateikta [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec\\_hdv\\_ghg\\_strategy\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf), ypač 26–27 p., grindžiama Tarptautinės automobilių gamintojų organizacijos (OICA) statistiniais duomenimis.

sunkiosiomis transporto priemonėmis. Ekonomiškai efektyviai mažinant STP degalų sąnaudas būtų užtikrintas toks užmojo lygis, dėl kurio nebūtų užkrauta pernelyg didelė našta vežėjams ir galutiniams naudotojams, pagerėtų minėtų verslo įmonių konkurencingumas ir sumažėtų energijos importas.

Nors ES iniciatyvų jau imtasi arba jos numatytos įvairiose srityse, kaip antai transporto priemonių projektavimo, vežimo operacijų valdymo, išorės sąnaudų priskyrimo vidaus sąnaudoms, iškastinio kuro dalies degaluose mažinimo ir transporto priemonių pirkimo sprendimų, reikia išsamios ES STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ribojimo strategijos. Taip būtų užtikrintas ir nuspėjamumas pramonei dėl būsimos šios srities ES reguliavimo sistemos.

### **3. ES STP DEGALŲ SAŃAUDŲ IR IŠMETAMO CO<sub>2</sub> KIEKIO RIBOJIMO STRATEGIJA**

Pagrindiniai STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir degalų sąnaudas lemiantys veiksniai: *transporto paklausa*, susijusi su ekonomine veikla, *veiklos padalijimas* pagal transporto rūšis į vežimą keliais, geležinkeliais, oru ir vandens keliais, *degalų taršos ŠESD intensyvumas*, *transporto priemonių energijos vartojimo efektyvumas* ir *STP parkų valdymas*. Šia strategija nesprenžiamas bendros transporto paklausos klausimas, tačiau išsamioje STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ribojimo strategijoje būtina spręsti kitų svarbiausių veiksnių klausimus.

#### **3.1. ES politikos kryptį, kurias įgyvendinant sprendžiami STP degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio klausimai, stiprinimas**

ES jau imtasi veiksmų, kad būtų tiesiogiai arba netiesiogiai sprendžiami klausimai, susiję su daugeliu STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį lemiančių veiksnių:

- *Perėjimas prie kitų transporto rūšių* yra svarbiausias ES transporto politikos, kuria remiamas įvairiarūšis transportas, aspektas. ES transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių projekte<sup>13</sup> numatyti klimato kaitos mažinimo kriterijai, kuriais bus remiamasi planuojant ES finansavimą naujai infrastruktūrai. Tikimasi, kad įgyvendinant šias politikos kryptis kelių transporto dalies didėjimo tendencija pamažu apsigręš.
- *Priemonėmis degalų taršos ŠESD intensyvumui mažinti* pasiekta, kad alternatyvūs degalai sudaro apie 6 %<sup>14</sup> (2010 m.) kelių transporto sektoriuje suvartojamos energijos. Galiojančiais teisės aktais<sup>15</sup> siekiama skatinti transporto sektoriuje naudoti mažiau ŠESD išskiriančius degalus ir atsinaujinančių išteklių energiją ir tuo tikslu nustatyti kiekybiniai tiksliniai rodikliai, kurie šiuo metu peržiūrimi<sup>16</sup>. Neseniai pradėta iniciatyva „Transportui – švari energija“, persvarstytomis TEN-T gairėmis ir Europos infrastruktūros tinklų priemone toliau remiama alternatyvių degalų infrastruktūros plėtra ir didesnis gamtinių dujų ir biometano naudojimas sunkiosiomis transporto priemonėmis<sup>17,18,19</sup>. Komisija taip pat pasiūlė<sup>20</sup> persvarstyti Energijos

13 COM/2011/650 galutinis, numatoma priimti 2013 m. viduryje.

14 Šaltinis – Eurostatas.

15 Direktyva 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti atsinaujinančių išteklių energiją (Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva) transporto sektoriui nustatytas privalomas 10 % energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių tikslinis rodiklis. Kartu iš dalies pakeitus Direktyvą 98/70/EB (Degalų kokybės direktyva) nustatytas privalomas tikslinis rodiklis iki 2020 m. užtikrinti, kad degalų, naudojamų kelių transporto priemonėms ir ne keliais judančioms mašinoms, taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumas būtų sumažintas 6 %.

16 COM(2012) 595, [http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com\\_2012\\_0595\\_lt.pdf](http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com_2012_0595_lt.pdf)

17 Komisijos komunikatas COM(2013) 17 „Transportui – švari energija. Europinė alternatyviųjų degalų strategija“

mokesčių direktyvą<sup>21</sup>, kad būtų pertvarkyta galiojanti energijos mokesčių sistema ir į degalų apmokestinimą būtų įtraukta CO<sub>2</sub> dedamoji.

- *Remiamas mažiau anglies dioksido išskiriančių transporto priemonių kūrimas ir naudojimas.* Pagal Europos bendrijos mokslinių tyrimų, technologinės plėtros ir demonstracinės veiklos septintąją bendrąją programą vykdoma ekologiškų automobilių iniciatyva siekiama gerinti STP degalų naudojimo efektyvumą ir mažinti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Skatinimas naudoti švarias ir efektyvias transporto priemones atsispindi ir pasiūlytoje bendrojoje mokslinių tyrimų ir inovacijų programoje „Horizontas 2020“<sup>22</sup>. ES teisės aktais pirkti ekologiškesnes transporto priemones skatinami ir viešieji subjektai<sup>23</sup>. Svorius ir matmenis reglamentuojančiais tipo patvirtinimo teisės aktais<sup>24</sup> neseniai nustatyta užlaida (50 cm) naujų sunkvežimių ir (arba) priekabų gale tvirtinamiems aerodinaminiams įtaisams. Atsižvelgdama į tai, Komisija neseniai pasiūlė<sup>25</sup> persvarstyti Direktyvą 96/53/EB, kuria nustatomos tarptautiniam vežimui naudojamų transporto priemonių masė ir matmenys, siūlydama naują rinkinį užlaidų, kuriomis būtų užtikrinama galimybė taikyti STP aerodinamines savybes gerinančius sprendimus.
- *Pripažįstamas ir sprendžiamas transporto priemonių parko valdymo svarbos klausimas.* Teisės aktais dėl kelių naudotojų apmokestinimo prisidedama prie transporto našumo didinimo ir degalų sąnaudų bei išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo. Valstybėse, kuriose pagal Direktyvą 1999/62/EB<sup>26</sup> taikomi sunkiųjų krovinių transporto priemonių mokesčiai, optimizuotas kelių transporto priemonių naudojimas, nes sumažėjo važiavimų be krovinių ir pagerėjo krovos faktorius, paspartėjo parkų atnaujinimas ir buvo sudarytos sąlygos geriau panaudoti kitų rūšių transportą. Neseniai priimta Pažangiųjų transporto sistemų direktyva prisidės prie informacinių technologijų kūrimo ir diegimo kelių transporto sektoriuje ir jų naudojimo sąsajose su kitų rūšių transportu<sup>27</sup>. Be to, 2013 m. gruodžio mėn. Komisija pasiūlė konkrečias rekomendacijas dėl visais valdžios lygiais koordinuotų viešojo ir privačiojo sektorių veiksmų miestų logistikos, miestų prieigos reguliavimo, pažangiųjų transporto sistemų sprendimų taikymo ir miesto kelių saugos srityse.

Transporto politikos sistema bus toliau stiprinama. Kaip paskelbta Transporto politikos baltojoje knygoje, rengiama iniciatyvų, kuriomis ji bus dar labiau sustiprinta:

---

ir Direktyvos dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo pasiūlymas, COM(2013)18.

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

- 18 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES.
- 19 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010.
- 20 COM(2011) 168/3.
- 21 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą, OL L 283, 2003 10 31, p. 51.
- 22 [http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index\\_en.cfm?pg=h2020](http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020)
- 23 Direktyva 2009/33/EB, OL L 120, 2009 5 15, p. 5.
- 24 Reglamentas (EB) Nr. 661/2009 ir Direktyva 2007/46/EB.
- 25 COM(2013) 195 *final*.
- 26 Direktyva 1999/62/EB su pakeitimais, padarytais direktyvomis 2006/38/EB ir 2011/72/ES, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:LT:PDF> (suvestinė redakcija).
- 27 Be to, MTPP parama pažangiųjų transporto sistemų (PTS) kūrimui teikiama pagal dabar įgyvendinamą Septintąją bendrąją programą ir bus toliau teikiama pagal kitą 2014–2020 m. ES mokslinių tyrimų ir inovacijų bendrąją programą („Horizontas 2020“).

- Bus toliau sprendžiamas *kelių transporto dalies ir perėjimo* prie mažai anglies dioksido išmetančio transporto rūšių klausimas. Tikimasi, kad įgyvendinant numatytą *e. krovinių iniciatyvą* bus sukurta sistema su fiziniais prekių srautais susijusiems informacijos srautams racionalizuoti. Keletas Transporto politikos baltojoje knygoje numatytų veiksmų<sup>28</sup>, ypač prekių vežimo įvairiarūšiu transportu ir įvairiarūšio krovinių vežimo koridorių plėtra, taip pat naujos vidaus laivybos sistemos, turės poveikį kelių transporto sudaromai daliai.
- Tam tikrais veiksmais bus daromas poveikis *krovininio transporto valdymui* ir tikimasi, kad jais bus prisidėta prie energijos sąnaudų mažinimo:
  - į naujos 2012 m. redakcijos vairuotojų pažymėjimų direktyvą įtraukti sunkvežimių vairuotojų egzaminavimo *ekologiško vairavimo reikalavimai* ir numatyta tolesnių veiksmų šioms nuostatomis įgyvendinti;
  - vykdoma *teisės aktų dėl kelių naudotojų apmokestinimo peržiūra* siekiama skatinti sistemingiau taikyti kelių apmokestinimą pagal nuotolį, kuris atspindėtų infrastruktūros ir išorės sąnaudas ir būtų grindžiamas „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“ principais;
  - rengiama *anglies dioksido išmetimo mažinimo iniciatyva*, kuria bus siekiama skatinti didesnę skaidrumą ir geriau informuoti galutinius naudotojus apie krovininio ir keleivinio transporto išmetamo CO<sub>2</sub> poveikį;
  - galiausiai, taip pat galėtų būti naudinga peržiūrėti kelių kabotažo apribojimus, kaip siūloma Transporto politikos baltojoje knygoje, siekiant padidinti kelių transporto našumą, nes padidėtų transporto priemonių krovos faktoriai, jei tai būtų daroma laipsniškai ir derinama su kitomis priemonėmis, kuriomis būtų siekiama gerinti reikalavimų vykdymą ir mažinti galimą sukkelto kelių transporto intensyvėjimo riziką.

Nepaisant to, kol kas ES lygiu nesiimta veiksmų, kad rinkai teikiamų STP degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio klausimai būtų sprendžiami panašiai kaip lengvųjų automobilių ir furgonų atveju. Transporto politikos baltojoje knygoje nustatyta būtinybė imtis tolesnių veiksmų šioje srityje<sup>29</sup>.

### 3.2. Trumpalaikiai veiksmai žinių spragai užpildyti

Kaip minėta 2.3 skirsnyje, kad būtų galima spręsti STP degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio klausimus, būtina šiuos parametrus matuoti ir stebėti. Taip būtų išspręstas tam tikrų svarbiausių esamų rinkos kliūčių klausimas, nes padidėtų rinkos skaidrumas ir atsirastų daugiau galimybių palyginti transporto priemones, taigi būtų skatinama gamintojų konkurencija ir būtų geriau informuoti galutiniai naudotojai. Šie veiksniai skatintų gaminti ir pirkti efektyviau degalus naudojančias ir mažiau CO<sub>2</sub> išmetančias STP.

To pasiekti numatoma dviem etapais:

- **Modeliavimo priemonės užbaigimas**

28 Transporto politikos baltojoje knygoje numatyti veiksmai: 1. Geležinkelio paslaugų vidaus rinka; 5. Tinkama vidaus laivybos sistema; 7. Daugiarūšis prekių vežimas, 33. Beveik nuliniu išmetimu grindžiama miesto logistika iki 2030 m., 35. Daugiarūšio krovinių vežimo koridoriai. Žr. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:LT:PDF>

29 26 veiksmai: nustatyti „tinkamus visų rūšių transporto priemonių CO<sub>2</sub> išmetimo standartus, prireikus juos papildant efektyvaus energijos vartojimo reikalavimais, susijusiais su visų rūšių varymo sistemomis“.



Dėl STP modelių ir paskirties įvairovės (pvz., autocisternos, autobusai ir t. t.) STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio negalima tikrinti taip pat, kaip lengvųjų automobilių ir furgonų. Kompiuterinio modeliavimo metodas turi privalumų, nes jį taikant būtų galima atsižvelgti į visus STP aspektus, jis yra universalus ir labai ekonomišką. Nuo 2009 m. Komisija, bendradarbiaudama su sektoriaus suinteresuotaisiais subjektais, rengia modeliavimo priemonę VECTO<sup>30</sup> visos STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui matuoti, t. y., įskaitant kiekį, išmetamą dėl transporto priemonės variklio ir transmisijos, aerodinaminių savybių, riedėjimo varžos ir papildomų įrenginių. Nors kitose šalyse, kaip antai JAV ir Kanadoje, neseniai priimti STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį reglamentuojantys teisės aktai grindžiami variklio ir važiuoklės su kabina išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiu, numatoma, kad VECTO bus pirmoji sektoriaus metodika visos STP, įskaitant priekabą, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui nustatyti.

Šiame projekte aktyviai dalyvauja Komisijos Jungtinis tyrimų centras. 2013 m. balandžio mėn. jis pateikė Konceptijos pagrįstumo ataskaitą<sup>31</sup>, kurioje daroma išvada, kad šiuo bandomojo etapo laikotarpiu VECTO apskaičiuojamas išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis pakankamai tiksliai atitinka realias vertes ir ši priemonė yra pakankamai patikima, kad ja būtų galima remtis kuriant ES sistemą STP degalų sąnaudoms ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui matuoti.

Dar pakoregavus ir patobulinus modeliavimo metodiką pagerėtų šios priemonės patikimumas ir tikslumas. Numatoma, kad 2014 m. gegužės mėn. VECTO bus galima pradėti naudoti bent trijų kategorijų STP, kurioms kartu tenka daugiau nei 50 % viso STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio. Numatoma laipsniškai priemonę išplėsti, kad ją būtų galima taikyti ir kitų kategorijų STP.

- **Reikia imtis teisėkūros veiksmų, kad STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis būtų matuojamas, sertifikuojamas ir būtų teikiamas jo ataskaitos**

VECTO – priemonė naujai registruojamų STP degalų sąnaudoms ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui matuoti. Šios patikrintos ir patvirtintos vertės galėtų būti nurodomos kiekvienai naujai registruojamai STP, būtų galima teikti jų ataskaitas ir jas stebėti. Tuo tikslu reikia atlikti du teisėkūros veiksmus, kurie galėtų būti vykdomi lygiagrečiai.

i) Būtina pritaikyti atitinkamus tipo patvirtinimo teisės aktus, kad būtų galima *sertifikuoti* degalų sąnaudas ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Tuo tikslu į teisės aktus reikėtų įtraukti šių verčių nustatymo metodiką, kad jas galėtų sertifikuoti valstybių narių institucijos. Taip būtų užtikrinta, kad ši informacija bus prieinama ir pirkėjams.

ii) Būtina *teikti ataskaitas* siekiant palengvinti informacijos apie ES naujai registruojamų STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio vertes stebėjimą ir sklaidą. Tuo tikslu įprasta teisėkūros procedūra reikia priimti naujus teisės aktus dėl VECTO apskaičiuoto valstybių narių STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ataskaitų teikimo Komisijai, analogiškus atitinkamiems galiojantiems lengvųjų automobilių ir furgonų teisės aktams.

Svarstyti didesnio užmojo priemonės bus galima tik tada, kai bus išspręstas žinių spragos klausimas. Nors nesitikima, kad dėl sertifikavimo, ataskaitų teikimo ir geresnio vartotojų informuotumo bus labai sumažintas STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, šių priemonių poveikis bus teigiamas, nes padidės skaidrumas rinkoje dėl transporto priemonių našumo, taigi bus sudarytos geresnės konkurencijos sąlygos.

---

30 Transporto priemonės energijos sąnaudų skaičiavimo priemonė (angl. *Vehicle Energy Consumption Calculation Tool*, VECTO).

31 Paskelbta [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm).



### 3.3. Vidutinės trukmės politikos galimybės

Kad būtų ekonomiškai efektyviai pasiekti 2030 m. plataus užmojo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslai, prie jų siekimo turi dar labiau prisidėti transporto sektorius. Siekiant apriboti STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį būtų galima svarstyti įvairias vidutinės trukmės politikos galimybes. Nors privalomų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio vidutinių ribų nustatymas naujai registruojamoms STP yra akivaizdžiausia galimybė, nes ją pasirinkus, *inter alia*, būtų užtikrintas nuoseklumas su lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio reguliavimo tvarka, kitos galimybės galėtų būti šiuolaikinė infrastruktūra, kuria būtų skatinama naudoti alternatyvius STP degalus, pažangesnė mokesčių už naudojimąsi infrastruktūra kainodara, veiksmingas ir nuoseklus transporto priemonių mokesčių taikymas valstybėse narėse ir kiti rinka grindžiami mechanizmai. Įvairios galimybės nebūtinai yra tarpusavyje nesuderinamos. Bet kuriuo atveju, bus atliktas poveikio vertinimas siekiant nustatyti ekonomiškai efektyviausią (-ias) galimybę (-es).

Būtina tolesnių veiksmų sąlyga yra tai, kad modeliavimo priemonė VECTO turi būti visiškai tinkama naudoti ir turi būti priimti teisės aktai dėl STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio sertifikavimo ir ataskaitų teikimo. Reikia tęsti darbą, kad būtų patvirtintas technologinis potencialas, įgytas platesnis supratimas apie technologijų įsisavinimą stabdančias rinkos kliūtis ir iš naujo įvertintos STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo sąnaudos ir nauda bei efektyviau energiją vartojančių STP paskatų struktūra.

## 4. IŠVADA

STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis pastaruosius du dešimtmečius didėjo, nepaisant to, kad nuoseklaus didėjimo tendencija buvo nutrūkusi dėl ekonomikos krizės, ir numatoma, kad nekeičiant politikos jis ilguoju laikotarpiu išliktų gerokai didesnis nei 1990 m. Tai nesuderinama su Transporto politikos baltosios knygos tikslu iki 2050 m. 60 % sumažinti transporto išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, palyginti su 1990 m. lygiu. Viena pagrindinių kliūčių imtis veiksmų šiam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio klausimui spręsti yra žinių spraga, atsiradusi dėl to, kad naujai registruojamų STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis nematuojamas, nesertifikuojamas ir neregistruojamas.

Panaudojant naujausias technologijas yra didelių galimybių ekonomiškai efektyviai pagerinti STP veikimo charakteristikas ir sumažinti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Šio potencialo negalima visiškai išnaudoti dėl rinkos kliūčių. Didžiąją jo dalį būtų galima panaudoti įgyvendinus išsamią strategiją, grindžiamą tinkamu priemonių rinkiniu.

Siūloma strategija siekiama užtikrinti, kad suinteresuotieji subjektai galėtų geriau nuspėti šios srities politiką ir reguliavimą, joje numatoma trumpalaikių veiksmų skaidrumui rinkoje padidinti ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimui skatinti:

- įvairios Transporto politikos baltojoje knygoje numatytos iniciatyvos, kuriomis siekiama stiprinti esamas ES politikos kryptis, kurias įgyvendinant tiesiogiai arba netiesiogiai prisidedama prie STP degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo;
- veiksmai, kuriais siekiama užtikrinti, kad modeliavimo priemone VECTO būtų matuojamos STP degalų sąnaudos ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, taip pat sertifikuojamas naujai registruojamų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis ir teikiamos jo ataskaitos ir taip sprendžiamas nustatytos žinių spragos klausimas. Tuo tikslu Komisija rengiasi 2015 m. pateikti teisės aktų pasiūlymus.

Igyvendinus šiuos trumpalaikius veiksmus ir remiantis išsamesnės analizės rezultatais bus svarstomos vidutinės trukmės politikos galimybės, įskaitant privalomų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ribų nustatymą naujai registruojamoms STP, siekiant prisidėti prie ES 2030 m. klimato ir energetikos politikos programos įgyvendinimo.

Komisija ragina Tarybą ir Europos Parlamentą patvirtinti šią strategiją ir padėti įgyvendinti aprašytus veiksmus. Ji taip pat ragina suinteresuotuosius subjektus, visų pirma automobilių ir transporto paslaugų sektorių subjektus, paremti šią strategiją, kad įgyvendinant bendrą ES politiką pereiti prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos būtų apribotos STP degalų sąnaudos ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis.