



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 7.2.2007  
COM(2007) 19 galīgā redakcija

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM**

**Rezultāti, kas gūti, pārskatot Kopienas stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai**

{SEC(2007) 60}

{SEC(2007) 61}

## 1. IEVADS

ES ir to starptautisko centieni avangardā, kuru mērķis ir apkarot klimata pārmaiņas, un tai ir jāizpilda siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas saistības, ko tā uzņēmusies saskaņā ar Kioto protokolu. Komisija 2007. gada janvārī ierosināja<sup>1</sup>, ka „ES starptautisko sarunu kontekstā jānosaka mērķis — attīstītajām valstīm līdz 2020. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas jāsamazina par 30 % (salīdzinot ar 1990. gada līmeni)” un ka „ES jau tagad jāuzņemas stingras un neatkarīgas saistības līdz 2020. gadam vismaz par 20 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas (salīdzinot ar 1990. gada līmeni).” Lai izvairītos no traucējumiem un nodrošinātu ekonomisko un sociālo taisnīgumu, visām nozarēm jāsekmē emisiju samazināšana.

Automobiļi ir daudzu eiropiešu nozīmīga ikdienas dzīves daļa, un autorūpniecības nozare ir svarīgs nodarbinātības un izaugsmes avots daudzos ES reģionos. Tomēr automobiļu lietošanai ir būtiska ietekme uz klimata pārmaiņām; aptuveni 12 % no ES kopējām oglekļa dioksīda (CO<sub>2</sub>) emisijām, kas ir galvenā siltumnīcefekta gāze, rada pasažieru automobiļu patērētā degviela. Kaut gan transportlīdzekļu tehnoloģija ir ievērojami pilnveidota (jo īpaši degvielas ekonomijas jomā, kas nozīmē arī zemākas CO<sub>2</sub> emisijas), ar to nepietiek, lai atsvērtu satiksmes pieaugumu un automobiļu gabarītu palielināšanos. Lai arī laika posmā no 1990. līdz 2004. gadam ES kopumā samazinājusi siltumnīcefekta gāzu emisijas par gandrīz 5 %, autotransporta radītās CO<sub>2</sub> emisijas pieaugušas par 26 %.

2006. gada jūnijā Eiropadome vienprātīgi apliecināja<sup>2</sup>, ka „saskaņā ar ES stratēģiju par CO<sub>2</sub> emisijām no vieglajiem automobiļiem vidusmēra jauno automobiļu parkam būtu jāsasniedz 140 g CO<sub>2</sub>/km (2008./09.g.) un 120 g CO<sub>2</sub>/km emisiju līmenis (2012.g.)”. Eiropas Parlaments aicināja „izstrādāt stingru pasākumu politiku, lai samazinātu transporta radīto emisiju daudzumu, tostarp nosakot obligātus mērķlielumus no fosilā kurināmā atvasinātajām CO<sub>2</sub> emisijām no jauniem transportlīdzekļiem, lai emisiju līmeni 80-100 g/km no jauniem transportlīdzekļiem sasniegtu vidējā termiņā, ieviešot emisiju tirdzniecības sistēmu automobiļu ražotājiem”<sup>3</sup>.

Komisija 2006. gada oktobra Energoefektivitātes rīcības plānā<sup>4</sup> minējusi, ka tā „ir apņēmusies risināt vieglo automobiļu energoefektivitātes un CO<sub>2</sub> emisiju jautājumu un vajadzības gadījumā 2007. gadā ierosinās tiesību aktus, lai nodrošinātu, ka, izmantojot vispusīgu un konsekventu pieeju, līdz 2012. gadam tiek sasniegta mērķvērtība 120 g CO<sub>2</sub>/km saskaņā ar pieņemto ES mērķi.” Komisija 2007. gada janvārī sagatavotajā dokumentu kopumā par enerģiju un klimatu uzsvēra: „tālāki pasākumi cīņai ar automobiļu radītajām CO<sub>2</sub> emisijām tiks izklāstīti gaidāmajā paziņojumā, lai līdz 2012. gadam panāktu to, ka automobiļu radītās emisijas nepārsniedz 120 g CO<sub>2</sub>/km. Jāizpēta tālāku samazinājumu iespējas pēc 2012. gada”.

Ja netiks veikti efektīvi pasākumi, arī turpmāk pasažieru autotransporta radītās emisijas aizvien pieaugs, apdraudot ES centienus samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, lai sasniegtu un pārsniegtu Kioto protokolā noteiktos mērķus, un lielāki pūliņi būs jāpieliek pārējām nozarēm, ko arī ietekmē starptautiskā konkurence. Savukārt automobiļu radīto

<sup>1</sup> COM(2007) 2.

<sup>2</sup> Atjaunotā ES Ilgtspējīgas attīstības stratēģija, Eiropas Savienības Padome, 08.06.2006.

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta rezolūcija par stratēģiju cīņai ar klimata pārmaiņām pasaulē ((2005/2049(INI)).

<sup>4</sup> COM(2006) 545.

emisiju samazināšana sekmēs cīņu ar klimata pārmaiņām, mazinās mūsu atkarību no degvielas importa, uzlabos gaisa kvalitāti un tādējādi arī ES iedzīvotāju veselību. Lai sasniegtu šo mērķi, galvenie uzdevumi ir palielināt transportlīdzekļu degvielas ekonomiju un plašāk izmantot alternatīvas degvielas, īpaši biodegvielu.

Degvielas jomā Komisija ir ierosinājusi<sup>5</sup> ieviest obligātas prasības, kuru mērķis ir pakāpeniska autotransporta degvielu dekarbonizācija, veicot grozījumus degvielas kvalitātes direktīvā<sup>6</sup>. Turklāt Komisija nesēn iesniegusi ziņojumu<sup>7</sup> par biodegvielas direktīvas īstenošanu un tuvākajā laikā tā pieņems priekšlikumu par šīs direktīvas pārskatīšanu. Šajā paziņojumā Komisija arī izsaka ierosinu plašāk izmantot biodegvielu, kas ir viens no elementiem integrētajā pieejā automašīnu radīto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai. Kas attiecas uz transportlīdzekļiem, Komisija ir apzinājusi virkni pasākumu, kas palīdzētu sasniegt ES mērķi, jo īpaši stingrākus degvielas ekonomijas noteikumus pasažieru automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem, kā arī citus tehnoloģiskos uzlabojumus. Pamatojoties uz šo paziņojumu, varēs raisīties viedokļu apmaiņa ar citām Eiropas iestādēm un visām ieinteresētajām personām par to, kā īstenot Kopenhāgas CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas stratēģijas nākamo posmu un uzlabot vieglo automobiļu degvielas ekonomiju, lai līdz 2012. gadam sasniegtu ES mērķi — 120 g CO<sub>2</sub>/km.<sup>8</sup> Pamatojoties uz šajās apspriedēs izdarītajiem secinājumiem, Komisija 2007. gadā (ja iespējams), bet ne vēlāk kā 2008. gada vidū Padomei un Eiropas Parlamentam iesniegs konkrētus priekšlikumus ES tiesību aktiem, lai sasniegtu šo mērķi.

## **2. POLITIKAS KONTEKSTS UN ĪSTENOŠANAS GAITA**

### **2.1. Vajadzība rīkoties autotransporta nozarē**

#### *2.1.1. Autotransporta nozarei jāsniedz savs ieguldījums cīņā ar klimata pārmaiņām*

Eiropas Parlaments un Eiropadome 2005. gada pavasarī no jauna apliecināja ES mērķi — lai novērstu bīstamas un neatgriezeniskas antropogēnas klimata pārmaiņas, Zemes virsmas temperatūra nedrīkst paaugstināties par vairāk nekā 2°C salīdzinājumā ar pirmsindustriālās laikmeta līmeni. Eiropadome arī uzsvēra, ka, lai stiprinātu energoapgādes drošību un ilgtspējīgu enerģijas izmantošanu, ir jāuzlabo pieprasījuma vadība un energoefektivitāte, jo īpaši transporta nozarē<sup>9</sup>. Nesenajā Transporta baltās grāmatas pārskatā<sup>10</sup> uzsvērts, ka jāveicina ilgtspējīga mobilitāte, kas stiprinās konkurētspēju ES, vienlaikus mazinot transporta ietekmi uz vidi, kuras izmaksas tiek lēstas 1,1 % apmērā no IKP.

Autotransports ir otra lielākā ES nozare siltumnīcefekta gāzu emisiju ziņā. Tā vēl aizvien ir viena no nedaudzajām nozarēm, kuras emisijas turpina pieaugt, tādējādi apdraudot citās nozarēs gūtās sekmes. Tāpēc ES ir grūtāk izpildīt Kioto protokolā paredzētās saistības, un tas

---

<sup>5</sup> COM(2007) 18.

<sup>6</sup> Grozītā Eiropas Parlamenta un Padomes 1998. gada 13. oktobra Direktīva 98/70/EK, kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti un ar ko groza Padomes Direktīvu 93/12/EEK (OV L 350, 28.12.1998.).

<sup>7</sup> COM(2006) 845.

<sup>8</sup> Daudzums, kas līdzvērtīgs 4,5 l/100 km ar dīzeļdegvielu darbināmām automašīnām un 5 l/100 km ar benzīnu darbināmām automašīnām.

<sup>9</sup> 2006. gada 23.–24. marta Eiropadomes prezidentūras secinājumi.

<sup>10</sup> COM(2006) 314.

negatīvi ietekmē dažu tādu nozaru (piemēram, energointensīvu nozaru) konkurētspēju, kas arī pakļautas starptautiskās konkurences ietekmei nekā iekšzemes saimnieciskā darbība, piemēram, autotransports.

Nepietiek apsvērt dažādu nozaru emisijas absolūtos skaitļos. Jāizvērtē arī, vai vajadzīgs līdzsvarot dažādu nozaru centienus un iespējas samazināt CO<sub>2</sub> emisijas. Kaut gan sākumā varētu šķist, ka pasākumi autotransporta nozarē ir dārgāki nekā citās nozarēs, vairākos pētījumos secināts, ka ekonomijas pasākumi transporta nozarē var būt rentablāki nekā citās nozarēs, ja tiek ņemti vērā pasākumi, kas maina patērētāju ieradumus.<sup>11</sup> Turklāt jāizmanto vispusīga „globālas” rentabilitātes pieeja, jo īpaši attiecībā uz energoapgādes drošību, starptautiskās konkurences ietekmi, pieejamību patērētājiem un pozitīvu atgriezenisko ietekmi, piemēram, tālejošu mērķu izvirzīšanu, kas veicina sasniegumus tehnoloģiju jomā. Tā kā CO<sub>2</sub> emisijas un degvielas patēriņš ir cieši saistīti un autotransporta nozare patērē 26,5 % no visas ES enerģijas, automobiļu CO<sub>2</sub> emisiju samazināšana sevišķi labvēlīgi ietekmēs ES energoapgādes drošību.

Uz autotransportu neattiecas ES siltumnīcefekta gāzu emisiju kvotu tirdzniecības sistēma (ETS), kas izveidota ar Direktīvu 2003/87/EK: šīs sistēmas pamatā ir tiešo emisiju princips<sup>12</sup>, kas autotransporta gadījumā būtu piemērojams atsevišķu automobiļu īpašnieku līmenī un tādējādi saistītos ar lielām administratīvām izmaksām. Var apsvērt arī alternatīvu pieeju autoražotāju līmenī. Tomēr šādas pieejas izmantošana neļautu savlaicīgi sasniegt stratēģijas mērķus (120 g CO<sub>2</sub>/km līdz 2012. gadam), jo ES ETS struktūras pielāgošanu (izņemot aviācijas iekļaušanu) varētu īstenot tikai no 2013. gada, kā to Komisija norādījusi nesenaajā paziņojumā par ETS pārskatīšanu<sup>13</sup>. Šāds grafiks nodrošinās stabila tiesiska regulējuma saglabāšanu attiecībā uz tām ieinteresētajām personām, kas jau darbojas tirgū, kā arī pietiekamu sagatavošanās laiku, lai sagatavotu juridiskus grozījumus shēmā. Tāpēc Komisija izskatīs iespēju trešajā periodā autotransportu iekļaut kvotu sistēmā.

Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jāveic pasākumi, lai nodrošinātu, ka autotransports nekavē cīņu ar klimata pārmaiņām, bet sekmē to.

### 2.1.2. *Vajadzīgi uzlabojumi vieglo kravas automobiļu nozarē*

Pasažieru autotransporta radītās CO<sub>2</sub> emisijas ietekmē visdažādākie faktori, piemēram, automobiļu piedāvājums un pieprasījums, individuālas mobilitātes vajadzības, ar automašīnas uzturēšanu īpašumā saistītās izmaksas, sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamība utt. Lai sekmētu dialogu ar ieinteresētajām personām par autorūpniecības vajadzībām un uzdevumiem nākotnē, tika izveidota Augsta līmeņa darba grupa autorūpniecības konkurētspējas jautājumos (CARS21)<sup>14</sup>. Savā 2005. gada decembra galīgajā ziņojumā grupa apstiprināja integrēto pieeju un uzsvēra, ka jāstrādā „*pie sauszemes transporta līdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju turpmākas samazināšanas*”.

<sup>11</sup> „CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas rentabilitāte transporta nozarē — Pārskats un salīdzinājums ar pasākumiem citās nozarēs”, *CE Delft*, Eiropas Transporta ministru konference, ESAO, 2006. gada aprīlis.

<sup>12</sup> Protī, kvotas saņem tie, kas faktiski rada attiecīgās CO<sub>2</sub> emisijas.

<sup>13</sup> Sk. COM(2006)676, 3.1. punkts

<sup>14</sup> „Konkurētspējīga automobiļu reglamentējošā sistēma 21. gadsimtā”, CARS21 galīgais ziņojums, 2006. <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>

Visā pasaulē aiz ES robežām vērojami centieni samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas no sauszemes transportlīdzekļiem. Amerikas Savienotās Valstis, Kanāda, Japāna, Koreja, Ķīna un Austrālija jau izmanto regulatīvas vai brīvprātīgas pieejas; dažas pieejas pašlaik tiek pārskatītas ar mērķi panākt lielāku degvielas ekonomiju un CO<sub>2</sub> emisiju samazinājumu.

## 2.2. Līdzšinējās sekmes

Līdzšinējā Kopienas stratēģija balstās uz trīs pīlāriem saskaņā ar Komisijas 1995. gada priekšlikumu<sup>15</sup>, ko atbalstījusi Padome un Eiropas Parlaments<sup>16</sup>. Šāda struktūra nodrošināja visaptverošu pasākumu integrāciju, pievēršoties gan piegādes sektoram (brīvprātīgas saistības), gan pieprasījuma sektoram (marķēšana un nodokļi), un tā izveidota, pamatojoties uz plašu analīzi par iespējām samazināt automobiļu radītās CO<sub>2</sub> emisijas.

### 2.2.1. Pirmais pīlārs: autorūpniecības brīvprātīgās saistības

Brīvprātīgas saistības, ko uzņēmušās Eiropas, Japānas un Korejas autoražotāju asociācijas, attiecas uz mērķi līdz 2008. vai 2009. gadam panākt, lai emisiju līmenis nepārsniegtu 140 g CO<sub>2</sub>/km. Ņemot vērā augošās bažas par to, kādas sekmes gūtas nozarē, izmantojot šo brīvprātīgo pieeju, Komisija vairākkārt ir uzsvērusi, ka ir gatava apsvērt visas iespējas, tostarp likumdošanas pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek panākts vajadzīgais CO<sub>2</sub> emisiju samazinājums.

### 2.2.2. Otrais pīlārs: patērētāju informēšana

Marķēšanas direktīva<sup>17</sup> paredz, ka uz visiem jaunajiem automobiļiem jābūt marķējumam, kas norāda degvielas patēriņu un CO<sub>2</sub> emisijas, ka jāpublicē valsts rokasgrāmatas par jauno automobiļu degvielas ekonomiju, ka tirdzniecības vietās jāizvieto plakāti un iespējamos reklāmas materiālos jāiekļauj informācija par degvielas ekonomiju. Direktīva uzskatāma par noderīgu informētības palielināšanas instrumentu, tomēr tās ietekme bijusi neievērojama<sup>18</sup>, jo marķējuma kvalitāte dažādās dalībvalstīs ievērojami atšķiras.

### 2.2.3. Trešais pīlārs: degvielas patēriņa ziņā ekonomisku automobiļu lietošanas veicināšana, izmantojot fiskālos pasākumus

Nodokļu politika, kas ir trešais stratēģijas pīlārs, var ievērojami sekmēt to izmaksu samazināšanu, kas saistītas ar ekonomijas mērķu ievērošanu, tomēr tās īstenošana līdz šim bijusi neapmierinoša. ES līmenī Padome vēl nav pieņēmusi Komisijas 2005. gada priekšlikumu Padomes direktīvai<sup>19</sup>, kas cita starpā bija vērstas uz CO<sub>2</sub> komponentes iekļaušanu automobiļu nodokļos. Valstu līmenī vairākas dalībvalstis ir pieņēmušas fiskālos pasākumus, lai veicinātu tādu automobiļu iegādi, kas emitē mazāk CO<sub>2</sub>, taču nav novērota šo pasākumu būtiska ietekme uz jauno automobiļu radīto CO<sub>2</sub> emisijām ES līmenī.

<sup>15</sup> COM (95)689, Padomes 1996. gada 25. jūnija secinājumi, Eiropas Parlamenta 1997. gada 22. septembra rezolūcija.

<sup>16</sup> Gada ziņojumus par stratēģijas efektivitāti skatīt [http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_monitoring.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm)

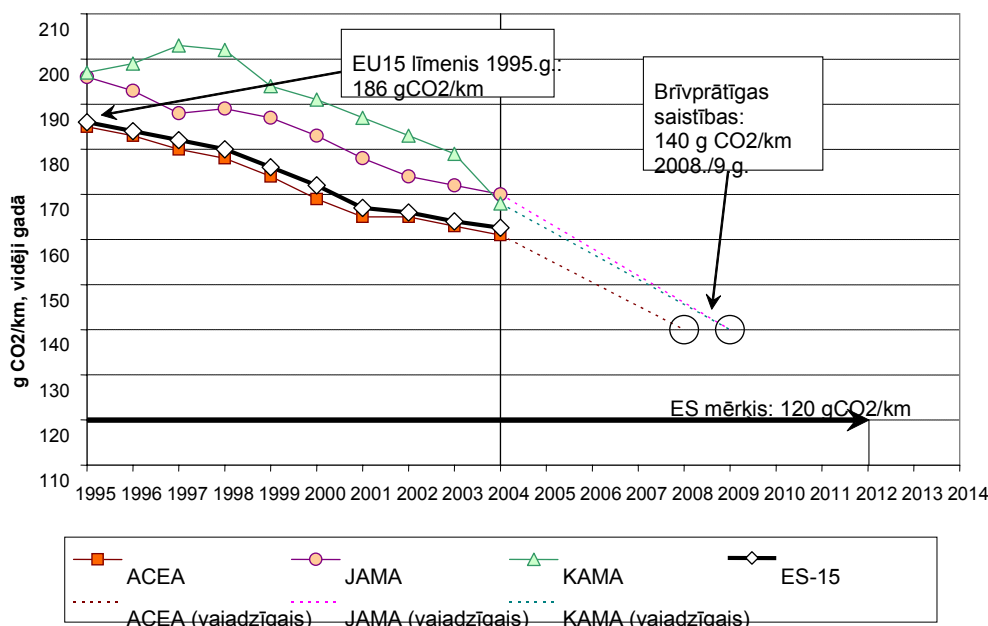
<sup>17</sup> Direktīva 1999/94/EK attiecībā uz patērētājiem domātas informācijas pieejamību par degvielas ekonomiju un CO<sub>2</sub> emisijām saistībā ar jaunu vieglo automobiļu tirdzniecību (O V L 12, 18.01.2000.).

<sup>18</sup> „Ziņojums par Automašīnu degvielas ekonomijas marķējuma direktīvas 1999/94/EK efektivitāti un iespējām to uzlabot”, ADAC Eiropas Komisijai, 2005. gada marts.

<sup>19</sup> COM (2005) 261

## 2.2.4. Pieredze, kas gūta, īstenojot pašreizējo stratēģiju

1. attēls. Jaunu automobiļu vidējās CO<sub>2</sub> emisijas ES-15 valstīs no 1995. līdz 2004. gadam.



Aplūkojot pieredzi, kas gūta, īstenojot pašreizējo stratēģiju, izkristalizējas šādas problēmas<sup>20</sup>.

- Jauna automobiļa vidējās emisijas 2004. gadā sasniedza 163 g CO<sub>2</sub>/km, kas ir par 12,4 % mazāk nekā 1995. gadā, kad tās bija 186 g CO<sub>2</sub>/km.<sup>21</sup> Tajā pašā laikā **ES pārdotie jaunie automobiļi kļuvuši ievērojami lielāki un jaudīgāki**, savukārt cenu pieaugums bijis mazāks nekā inflācija.
- Pētījumi par to **ierobežoto pasākumu ietekmi, ko līdz šim pieņēmušas dalībvalstis attiecībā uz pieprasījuma sektoru, liecina, ka automobiļu tehnoloģiju pilnveidošana visvairāk sekmējusi emisiju samazinājumu.**
- Līdzšinējās sekmes ļauj domāt, ka līdz 2008.–2009. gadam tiks sasniegts mērķa emisiju līmenis 140 g CO<sub>2</sub>/km, taču, **ja netiks īstenoti papildu pasākumi, ES 2012. gada mērķi — 120 g CO<sub>2</sub>/km — nebūs iespējams sasniegt.** Tā kā brīvprātīga vienošanās sekmes neguva, Komisija uzskata, ka jāizmanto tiesiska pieeja, un uzsver, ka līdztekus ierosinātajiem tiesību aktiem arī valsts iestādēm būtu jāveic steidzami pasākumi, lai sekmīgi turpinātos emisiju samazināšana (arī attiecībā uz 2008.–2009. gadu), piemēram, ieviešot nodokļu atvieglojumus un videi draudzīgu valsts iepirkumu.

<sup>20</sup> Provizoriski dati par 2005. gadu liecina, ka tajā gūtās sekmes ir nelielas.

<sup>21</sup> ES-15

### 3. TURPMĀKĀ VIRZĪBA

Ņemot vērā daudzus faktorus, kas ietekmē autotransporta radītās emisijas, ir vajadzīgs pasākumu kopums.

#### 3.1. Sasniegt ES mērķi — 120 g CO<sub>2</sub>/km

Kaut gan šajā paziņojumā galvenā uzmanība vērsta CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu, izmantojot integrētu pieeju (vieglo automobiļu (pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu) degvielas ekonomijas uzlabošana, citi tehnoloģiski uzlabojumi un biodegvielas izmantošana), tas neierobežo nekādus citus papildu pasākumus, ko Komisija var ierosināt, lai cīnītos ar autotransporta ietekmi uz klimata pārmaiņām. Nesen pārskatītā ES transporta politika ietver iniciatīvas, lai vajadzības gadījumā veicinātu pāreju uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem, jo īpaši pilsētu teritorijās, kā arī lai līdz 2008. gadam izveidotu ES metodoloģiju attiecībā uz maksu par infrastruktūru, ņemot vērā ārējās izmaksas, tādējādi papildinot nesenu pārskatīto „Eurovignette” direktīvu<sup>22</sup>. Kā paredzēts nesenu pieņemtajā Pilsētvides tematiskajā stratēģijā<sup>23</sup>, Komisija sniegs norādes par ilgtspējīga transporta plāniem. Attiecībā uz degvielas aplikšanu ar nodokļiem ES tiesību akti jau paredz degvielas akcīzes nodokļa minimālo līmeni.

Komisija ir izpētījusi vairākus pasākumus, kuru konkrētais mērķis ir samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas no vieglajiem automobiļiem. Pēc plašām konsultācijām ar ieinteresētajām personām un pamatojoties uz ietekmes novērtējumu, izveidota tālāk izklāstītā stratēģija, kurā aplūkoti gan piedāvājuma, gan pieprasījuma aspekti un kuras nolūks ir līdz 2012. gadam sasniegt Kopienas mērķi — 120 g CO<sub>2</sub>/km.

Saskaņā ar Energoefektivitātes rīcības plānu Komisijas pieeja vienlaikus nāks par labu videi un radīs ekonomiskas izdevības, rosinot inovācijas, lai tiktu ražoti pēc iespējas videi nekaitīgāki automobiļi, un sekmējot konkurētspējīgu autorūpniecības nozari, kas nodrošina ilgtspējīgu nodarbinātību Kopienā. Tādējādi tā paredz nosacījumus pastāvīgiem uzlabojumiem, pārsniedzot Kopienas mērķi, lai apmierinātu ES ilgtermiņa vajadzības pēc vēl lielāka CO<sub>2</sub> emisiju samazinājuma transporta nozarē.

Komisija uzsver, ka degvielas ekonomiju var uzlabot dažādi. Ja turpināsies pašreizējās tendences, kas vērstas uz aizvien lielākiem un jaudīgākiem automobiļiem, jau ir pieejamas tehnoloģijas gaidāmo degvielas ekonomijas problēmu risināšanai, taču ražotājiem un līdz ar to arī patērētājiem nāksies segt papildu ražošanas izmaksas. Cita iespēja būtu pieņemt konkrētus (fiskālus) pasākumus, lai patērētāju pieprasījums būtu vērsts uz degvielas patēriņa ziņā ekonomiskiem automobiļiem; tas sekmētu ilgtspējīgāku automobiļu tirgu, kurā ražotāji konkurē ar ekoloģiskajiem raksturlielumiem, un būtiski samazinātu atbilstības nodrošināšanas izmaksas, tajā pašā laikā neliekot atteikties no ērtībām un drošības, ko patērētāji baudījuši pēdējā desmitgadē. Dalībvalstīm un jo īpaši to nodokļu politikai ir nozīmīga loma, lai šī ilgtspējīgākā alternatīva būtu pieejama pēc iespējas drīzāk: jo ātrāk tiks veikti pasākumi, jo vieglāk būs sasniegt CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas mērķi. Turklāt nodokļu shēmas var veidot, neietekmējot ieņēmumus, lai rezultātā patērētājiem netiktu radīts papildu slogs, bet gan drīzāk

---

<sup>22</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 17. jūnija Direktīva 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kurā grozījumi izdarīti ar Direktīvu 2006/38/EK (OV L 187, 20.7.1999.).

<sup>23</sup> COM (2005) 446

tie, kas iegādājas zemu emisiju automobiļus, būtu ieguvēji, bet neekonomiskāku automobiļu iegāde būtu neizdevīgāka.

### 3.2. Uz piedāvājumu vērsti pasākumi

Komisija turpinās īstenot integrēto pieeju, lai līdz **2012. gadam tiktu sasniegts ES mērķis — 120 g CO<sub>2</sub>/km**. To iespējams panākt, apvienojot ES un dalībvalstu centienus. Komisija 2007. gadā (ja iespējams), bet ne vēlāk kā 2008. gada vidū iesniegs konkrētus priekšlikumus ES tiesību aktiem, lai sasniegtu ES mērķi — 120 g CO<sub>2</sub>/km —, galveno uzmanību pievēršot obligātai CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai, lai sasniegtu šādus mērķus: **uzlabojot transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģiju, jaunu automobiļu parka vidējās emisijas samazināt līdz 130 g CO<sub>2</sub>/km**, un, izmantojot **citus tehnoloģiskus uzlabojumus un plašāk lietojot biodegvielu**, panākt tālāku samazinājumu par 10 g CO<sub>2</sub>/km, jo īpaši:

- a) obligāto ekonomijas prasību noteikšana gaisa kondicionēšanas sistēmām;
- b) obligāta aprīkošana ar precīzām riepas spiediena monitoringa sistēmām;
- c) maksimālās riepu rites pretestības noteikšana ES attiecībā uz riepām, ar ko aprīkoti pasažieru automobiļi un vieglie kravas automobiļi;
- d) pārnesumu pārslēgšanas indikatoru izmantošana, ņemot vērā, cik lielā mērā patērētāji šīs ierīces izmanto reālos braukšanas apstākļos;
- e) vieglo kravas automobiļu (furgonu) degvielas ekonomijas uzlabošana, nosakot mērķus — 175 g CO<sub>2</sub>/km līdz 2012. gadam un 160 g CO<sub>2</sub>/km līdz 2015. gadam;
- f) Plašāka biodegvielas izmantošana, maksimāli palielinot to ekoloģiskos rādītājus.

Iepriekš minētie pasākumi ir izmērāmi, uzraugāmi, uzskaitāmi un neradīs CO<sub>2</sub> emisiju samazinājuma dubulto uzskaiti.

Komisija atzīst, ka tiesību akti jaunā **mērķa** sasniegšanai attiecībā uz **jaunu automobiļu parka vidējām emisijām** jāveido tā, lai nodrošinātu, ka emisiju samazināšanas mērķi ir ilgtspējīgi, neietekmē konkurenci, atbilst sociālās vienlīdzības principiem, būtu taisnīgi, ievērojot Eiropas autoražotāju daudzveidību, un ļautu izvairīties no nepamatotiem konkurences traucējumiem autoražošanas nozarē.

Tiesību aktiem **jāatbilst kopējam uzdevumam — ES Kioto mērķu sasniegšanai** —, un to pamatā jābūt **rūpīgam ietekmes novērtējumam**. Šādā ietekmes novērtējumā jāaplūko dažādu alternatīvu ieguvumi un izmaksas salīdzinājumā ar faktisko situāciju vidējo CO<sub>2</sub> emisiju jomā, ņemot vērā jaunākās pieejamās tehnoloģijas, kas paredzētas, lai automobiļu nekaitīgumu videi.

### 3.3. Uz pieprasījumu/ieradumiem vērsti pasākumi

Neskarot tiesisko regulējumu, Komisijas CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas stratēģija rosinās **papildu centienus** saistībā ar pārējiem autotransporta veidiem (kravas transportlīdzekļi), **dalībvalstu** (ar CO<sub>2</sub> saistīta aplikšana ar nodokļiem un citi fiskālie stimuli, publiskais iepirkums, ceļu satiksmes pārvaldība, infrastruktūra utt.) **un patērētāju** (uz informāciju balstīta pircēju izvēle, atbildīgs braukšanas veids) **pūliņus**.



### 3.3.1. Nodokļi<sup>24</sup>

Automobiļu aplikšana ar nodokļiem ir spēcīgs instruments, kas ietekmē patērētāju lēmumu par automobiļa iegādi. Nodokļus var diferencēt, lai atbalstītu tādu automobiļu ienākšanu tirgū, kam ir ekonomisks degvielas patēriņš un kas rada nelielas CO<sub>2</sub> emisijas. Tas lielā mērā atvieglootu ražotāju centienus izpildīt saistības, laižot tirgū šādus transportlīdzekļus. Komisija ir sagatavojusi priekšlikumu Padomes direktīvai par pasažieru automobiļu aplikšanu ar nodokļiem<sup>25</sup>, ko pašlaik izskata Padome un Parlaments. **Komisija no jauna aicina dalībvalstis pēc iespējas ātrāk pieņemt šo priekšlikumu un pielāgot automobiļu nodokļu politiku tā, lai veicinātu degvielas patēriņa ziņā ekonomisku automobiļu iegādi visā ES un palīdzētu ražotājiem ievērot gaidāmos noteikumus par degvielas ekonomiju**, tādējādi sekmējot automobiļu radīto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu. Efektīvs veids, kā samazināt ražotāju atbilstības nodrošināšanas izmaksas, būtu nodokļu diferencēšana attiecībā uz visu tirgū pieejamo automobiļu sortimentu, lai pakāpeniski rosinātu pāreju uz automobiļiem, kas rada mazākas emisijas.

Ietekmīgs veids, kā sekmēt videi draudzīgāku vieglo automobiļu kategoriju nonākšanu tirgū, ir nodokļu atvieglojumi<sup>26</sup>. Šādiem atvieglojumiem būtu jābalstās uz kopēju ES definīciju, ko piemēro visā Kopienā, lai novērstu iekšējā tirgus sadrumstalošanos, un tiem būtu jāattiecas uz visām nozīmīgajām emisijām, ņemot vērā prasības gan par gaisa piesārņotāju, gan siltumnīcefekta gāzu emisijām. Šajā nolūkā **videi draudzīgs vieglais transportlīdzeklis (VDVT)** definējams kā tāds transportlīdzeklis, kas atbilst nākotnes prasībām par piesārņotāju emisijas robežvērtībām, kuras noteiktas attiecīgajos tiesību aktos, un kura radītās CO<sub>2</sub> emisijas nepārsniedz noteiktu līmeni. Pašlaik šis līmenis atbilst Kopienas mērķim — 120 g CO<sub>2</sub>/km. VDVT definīcija regulāri jāpārskata, lai ņemtu vērā modernākos automobiļus jauno automobiļu parkā.

### 3.3.2. Patērētāju informēšana

Komisija 2007. gadā pieņems priekšlikumu par grozījumiem, lai uzlabotu automobiļu degvielas taupītspējas marķējuma direktīvas 1999/94/EK efektivitāti. Cita starpā priekšlikuma mērķis būs marķēšanas sistēmas attiecināšana uz vieglajiem kravas automobiļiem (N1), saskaņojot marķējuma dizainu un ieviešot energoefektivitātes kategorijas, lai patērētāji, iegādājoties automobili, būtu labāk informēti. Uzmanība tiks pievērsta arī VDVT definīcijai (sk. 3.3. sadaļu) un iespējai uz marķējuma norādīt ikgadējās ekspluatācijas izmaksas un attiecīgā gadījumā arī par transportlīdzekli maksājamā nodokļa lielumu atkarībā no tā CO<sub>2</sub> emisijām un degvielas patēriņa.

Līdztekus patērētāju informēšanai jāpielāgo arī automobiļu tirdzniecības metodes, lai tās būtu mazāk vērstas uz transportlīdzekļu dinamikas īpašībām. Lai nodrošinātu līdzvērtīgus spēles noteikumus, ir vajadzīga koordinēta nozares rīcība. Aicinām automobiļu ražotājus līdz 2007. gada vidum pievienoties **brīvprātīgam nolīgumam par ES mēroga labo praksi**

---

<sup>24</sup> Par visiem selektīviem nodokļu pasākumiem, kas var izkropļot konkurenci un ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, iepriekš jāpaziņo Komisijai, lai tā varētu atļaut sniegt valsts atbalstu.

<sup>25</sup> COM(2005) 261.

<sup>26</sup> Šāda veida pieeja ir jau iedibināta, lai rosinātu tādu automobiļu ātrāku nonākšanu tirgū, kas atbilst gaidāmajiem gaisa piesārņotāju emisijas standartiem — sk., piemēram, Direktīvu 98/69/EK un priekšlikumu par jaunu Euro 5 standartu (COM(2005) 683).

**automašīnu tirdzniecības un reklāmas jomā**, kura mērķis ir ilgtspējīgu patēriņa modeļu popularizēšana.

### 3.3.3. Ekobraukšana

Vairākas dalībvalstis jau popularizē ekobraukšanu, īstenojot apmācības vai informēšanas kampaņas. Komisija atbalsta ekobraukšanas popularizēšanu, īstenojot dažādus projektus<sup>27</sup>, un tā var apsvērt iespēju, izdarot grozījumus direktīvā par vadītāju apliecībām<sup>28</sup>, tajā iekļaut prasības par ekobraukšanu. Tomēr ekobraukšana ir pakārtots pasākums, un par tās faktisko CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanas potenciālu nav lielas skaidrības. Tomēr dalībvalstis tiek aicinātas popularizēt ekobraukšanu, kas ir viens no veidiem, kā palielināt informētību par automobiļu lietošanas ietekmi uz klimata pārmaiņām.

### 3.4. Ilgtermiņa redzējums

Visbeidzot, lai izanalizētu iespēju vēlāk **noteikt tālejošākus mērķus** nekā pašreizējais Kopienas mērķis — 120 g CO<sub>2</sub>/km —, ir jāveicina pētniecība un attīstība modernu CO<sub>2</sub> samazināšanas tehnoloģiju izstrādes un demonstrējumu jomā. Eiropas Autotransporta pētniecības konsultatīvā padome (ERTRAC) tika izveidota, lai mobilizētu visas ieinteresētās personas, izstrādātu kopīgu vīziju un nodrošinātu pētniecības resursu savlaicīgu, koordinētu un efektīvu izmantošanu, lai atrisinātu autotransporta un Eiropas konkurētspējas problēmas. **Komisija atbalstīs pētniecības centienus, lai sasniegtu ERTRAC pētniecības mērķi<sup>29</sup> — „uzlabot transportlīdzekļu ekonomiskumu, kas ļaus vismaz par 40 % samazināt jaunu pasažieru automobiļu CO<sub>2</sub> emisijas 2020. gadā”.** Tas nozīmē, ka jaunu automobiļu parka vidējās emisijas būs 95 g CO<sub>2</sub>/km.

## 4. SECINĀJUMS

ES jāmazina atkarība no ievestās naftas, jāsamazina gaisa piesārņojums un jāuzņemas vadība cīņā ar klimata pārmaiņām. Lai izpildītu un pārsniegtu saistības, ko tā uzņēmusies līdz 2012. gadam, tai jāsamazina siltumnīcefekta gāzu emisijas visās nozarēs.

Neraugoties uz tehnoloģiskajiem sasniegumiem, emisijas pasažieru autotransporta nozarē nemitīgi pieaug, tāpēc šai nozarei pievēršama īpaša uzmanība. Ir vajadzīgi pasākumi gan piedāvājuma sektorā, lai regulāri uzlabotu transporta sistēmu, jo īpaši transportlīdzekļu, sniegumu, gan pieprasījuma sektorā, lai rosinātu pāreju uz transportlīdzekļiem, kas patērē aizvien mazāk degvielas.

Lai ilgtspējīgu mobilitāti padarītu par īstenību, būs vajadzīgi plašāki centieni, tomēr ierosinātajā atjaunotajā stratēģijā izklāstīti vairāki konkrēti pasākumi vieglo transportlīdzekļu radīto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanai. Komisija uzskata, ka tā jāīsteno visos līmeņos, lai aizsāktu un paātrinātu virzību uz jauniem automobiļiem, kuru radītās emisijas vidēji ir mazākas. Ja nerīkosimies ātri, tad agrāk gūtajiem panākumiem vairs nebūs nozīmes, turklāt tas apdraudēs vai sadārdzinās Kopienas mērķa — 120 g CO<sub>2</sub>/km — sasniegšanu un pārsniegšanu.

<sup>27</sup> Sk., piemēram, *Ecodriven*, [http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm)

<sup>28</sup> Grozītā Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīva par vadītāju apliecībām (OV L 237, 24.8.1991.).

<sup>29</sup> Sk. ERTRAC Stratēģisko pētījumu programmu, 2004. gada decembris, kas pieejama <http://www.ertrac.org/publications.htm>

Tādēļ Komisija 2007. gadā (ja tas būs iespējams), bet ne vēlāk kā 2008. gada vidū iesniegs priekšlikumus ES tiesību aktiem par vieglo automobiļu radīto CO<sub>2</sub> emisiju samazināšanu, lai līdz 2012. gadam sasniegtu ES mērķi — 120 g CO<sub>2</sub>/km. Tos papildinās ietekmes novērtējums, kurā izklāstīts, kādā mērā dalībvalstis var nodrošināt, ka automobiļu ražotāji ievēro obligātos mērķus, pieņemot pasākumus pieprasījuma sektorā, jo īpaši nodokļu jomā.

Komisija 2010. gadā pārskatīs, kā sokas ar īstenošanu, un apsvērs, kādus citus pasākumus varētu izmantot, lai pārsniegtu noteikto ES mērķi.