



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 11.7.2012.
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

**ar ko groza Regulu (ES) Nr. 510/2011, lai noteiktu kārtību, kādā jāasniedz jaunu vieglo
kravas automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas mērķis 2020. gadam**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Vispārīgais konteksts**

ES ir izvirzījusi mērķi ierobežot pasaules klimata pārmaiņas tā, lai temperatūras pieaugums nepārsniegtu 2 °C salīdzinājumā ar pirmsrūpniecības laikmeta līmeni. Lai to panāktu, globālajām emisijām 2020. gadā jāsasniedz augstākais apjoms, un līdz 2050. gadam tās jāsamazina vismaz par 50 %, salīdzinot ar 1990. gada rādītājiem. Eiropadome ir apstiprinājusi ES mērķi līdz 2050. gadam samazināt emisijas par 80–95 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, ņemot vērā samazinājumu, kas attīstītajām valstīm jāsasniedz kā grupai.

Īstenojot pašreizējo rīcībpolitiku, līdz 2050. gadam siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas izdotos samazināt tikai par aptuveni 40 %. Komisijas “Ceļvedī virzībai uz konkurētspējīgu ekonomiku ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni 2050. g.”¹ izklāstīts, kā sasniegt 2050. gada mērķi, visrentablākajā veidā samazinot iekšzemes emisijas par 80 %. Ceļvedī norādīts, ka katrai ekonomikas nozarei jānodrošina savs ieguldījums un – atkarībā no scenārija – transporta emisijām, salīdzinot ar 1990. gada līmeni, 2030. gadā jābūt no +20 % līdz –9 % un līdz 2050. gadam jāsamazinās par 54–67 %².

Tā kā citu nozaru radītās emisijas vispār samazinās, autotransports ir viens no retajiem sektoriem, kurā emisijas ir strauji palielinājušās: no 1990. līdz 2008. gadam autotransporta radīto emisiju apjoms pieauga par 26 %. 2008. gadā apmēram 70 % no transporta CO₂ emisijām radīja tieši autotransports³. Rezultātā tas ir otrais lielākais SEG emisiju avots ES, un tajā rodas apmēram viena piektdaļa ES kopējo CO₂ emisiju.

2011. gada martā Komisija pieņēma dokumentu “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”. Tajā izklāstīta transporta stratēģija, kas palīdzēs transporta radītās SEG emisijas līdz 2050. gadam samazināt par 60 %.

- **Regula**

Regulā (ES) Nr. 510/2011 ir noteikta pamatsistēma, kā līdz 2020. gadam samazināmas CO₂ emisijas no jauniem vieglajiem kravas automobiļiem. Regula paredz darboties divos posmos. Pirmajam laikposmam līdz 2017. gadam ir noteikta kārtība, kādā jāsasniedz mērķi. Otrajam laikposmam līdz 2020. gadam mērķi nav iespējams sasniegt, ja netiek ieviesta vajadzīgā kārtība, kas jānosaka regulas pārskatīšanā. Komisijai ir lūgts apstiprināt, ka 2020. gada mērķis, kas izvirzīts vieglajiem kravas automobiļiem, ir īstenojams. Šis mērķis tika noteikts koplēmuma procedūrā, un pārskatīšana attiecas tikai uz tā apstiprināšanu.

Ja kārtība netiktu noteikta vai īstenota, tas nelabvēlīgi ietekmētu transportlīdzekļu ražotājus un rezerves daļu piegādātājus, kam vajadzīga noteiktība attiecībā uz tehnoloģiju un transportlīdzekļiem, kas ir priekšnoteikums mērķa sasniegšanai.

¹ COM(2011) 0112 galīgā redakcija.

² Izņemot starptautiskā jūras transporta emisijas.

³ “EU transport in figures 2011”, Eiropas Komisija.

Kārtība nosaka īstenošanas aspektus, kas ietekmē veidu, kā tiek sasniegti emisiju mērķi. Galvenie noteikumi pašreizējā regulā ir robežvērtību līkne, kas ir atkarīga no lietderības parametra, un funkcija, kas attēlo sakarību starp lietderības parametru un CO₂ emisijām (nosaka līknes formu un slīpumu). Citi kārtības aspekti ir maksa par pārsniegtajām emisijām, ekoinovācijas, atkāpes, noteikumi par apvienošanas grupā, mērķu pakāpeniska ieviešana un superkredītu piešķiršana ierobežotā laikposmā.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

- *Neatkarīgu ekspertu atzinums*

Ārējais pētījums⁴ “Atbalsts Regulas (ES) Nr. 510/2011 par CO₂ emisijām no vieglajiem kravas automobiļiem pārskatīšanā” (“Support for the revision of Regulation (EU) 510/2011 on CO₂ emissions from light commercial vehicles”⁵) ir nodrošinājis svarīgāko analīzi, kas ir šā priekšlikuma pamatā. Tajā novērtētas dažādas kārtības un to izmaksas. Lai novērtētu 2020. gadam izvirzītā mērķa vispārējo ietekmi, ir izmantots modelis PRIMES-TREMOVE.

- *Apspriešanās ar ieinteresētajām personām*

Ar ieinteresētajām personām oficiāli apspriedās, izmantojot tiešsaistes aptauju un rīkojot ieinteresēto personu tikšanās. Ieinteresēto personu izteiktie viedokļi ir ņemti vērā, novērtējot dažādās iespējas, kā regulēt CO₂ emisijas no vieglajiem kravas automobiļiem.

- Sabiedriskā apspriešanās

Apspriešanās tiešsaistē norisinājās 2011. gada rudenī. Kopumā atbildes liecināja par to, ka vieglo kravas automobiļu radīto emisiju regulēšana ir svarīga, tai būtu jānotiek saskaņā ar ilgtermiņa SEG mērķiem, jābūt balstītai uz jaunu transportlīdzekļu vidējām emisijām un tehnoloģiju ziņā neitrālai. Pamatīgi atšķīrās domas par to, vai pašreizējie tiesību akti darbojas labi. Galvenais iemesls, šķiet, ir fakts, ka, pēc daudzu domām, pašreizējie tiesību akti nenodrošina pietiekamu stabilitāti. Lielā mērā tiek atbalstīta vajadzība noteikt mērķus laikposmam pēc 2020. gada, neraugoties uz citiem pasākumiem, kurus varētu īstenot. Sabiedriskās apspriešanās rezultāti ir apkopoti un publiskoti⁶.

- Ieinteresēto personu tikšanās

Ieinteresēto personu tikšanās norisinājās 2011. gada 6. decembrī. Tajā iepazīstināja ar pētījuma sākotnējiem secinājumiem, ir publicētas tikšanās prezentācijas un diskusiju kopsavilkums⁷. Dalībnieki neizteica būtiskus iebildumus pret sniegto analīzi; NVO norādīja, ka būtu jāizvirza stingrāki mērķi, jo izmaksas ir mazākas, nekā sākotnēji domāts, un emisijas ir ievērojami zemākas, nekā paredzēts.

Ietekmes novērtējums

⁴ Saskaņā ar pamatlīgumu ENV.C.3/FRA/2009/0043 par transportlīdzekļu emisijām.

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.

Ir sagatavots kopīgs ietekmes novērtējums par šo priekšlikumu un līdzvērtīgu priekšlikumu par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 443/2009. Ir izvēlēta plaša pieeja, lai noteiktu politikas risinājumu, kurš aptver saistībā ar tiesību aktiem un to īstenošanu radušos jautājumus un jautājumus, kas izvērtēti pētījumos, kuros analizēta iespējamā pieeja tiesību aktu efektivitātes uzlabošanā. Tika analizēti šādi aspekti:

- a) iespēja nedarīt neko;
- b) apstiprinājums, ka attiecībā uz vieglajiem kravas automobiļiem izvirzītais 2020. gada mērķis ir īstenojams;
- c) kārtība, kādā jāsasniedz attiecībā uz vieglajiem kravas automobiļiem izvirzītie mērķi;
- d) vienkāršošana un administratīvā sloga mazināšana;
- e) pielāgošanās jaunajam testa ciklam;
- f) laikposmam pēc 2020. gada paredzēto tiesību aktu forma un stingrība.

Pamatojoties uz analīzi par dažādu kārtību ietekmi uz ekonomiku, vidi un sabiedrību, ietekmes novērtējumā izdarīti šādi secinājumi.

- Ir apstiprinājies, ka attiecībā uz vieglajiem kravas automobiļiem izvirzītais 2020. gada mērķis 147 g/km ir īstenojams ar mazākām izmaksām.
- Lietderības parametram arī turpmāk vajadzētu būt masai; robežvērtību līknei arī turpmāk jābūt lineārai, un līknes slīpums būtu jānosaka 100 %.
- Maksa par pārsniegtajām emisijām būtu jā saglabā pašreizējā apmērā EUR 95 uz g/km un vienu transportlīdzekli.
- Atkāpes procedūra būtu jāvienkāršo, ieviešot mazapjoma ražotājiem piemērojamu *de minimis* atbrīvojumu no pienākuma noteikt CO₂ emisiju mērķi. Turklāt būtu jāpieļauj lielāka elastība attiecībā uz termiņu, kādā piešķir atkāpes mazapjoma ražotājiem.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

ES jau ir rīkojusies šajā jomā, kad tā, pamatojoties uz Līguma nodaļu par vidi, pieņēma Regulu (ES) Nr. 510/2011. Arī vienotais tirgus dod iemeslus rīkoties ES, nevis dalībvalsts līmenī, lai nodrošinātu kopīgas prasības visā ES un tādējādi mazinātu izmaksas ražotājiem.

Pieņemot priekšlikumu, nebūs jāatceļ spēkā esoši tiesību akti.

Ierosināto pasākumu kopsavilkums

Šis priekšlikums apstiprina to, ka 2020. gadā ir iespējams sasniegt vidējo emisiju mērķi 147 g CO₂/km, kas izvirzīts attiecībā uz jauniem vieglajiem kravas automobiļiem. Tajā ierosināts noteikt turpmāk izklāstīto kārtību mērķa sasniegšanai.

- Lietderības parametrs arī turpmāk ir darba kārtībā esoša transportlīdzekļa masa.

- Robežvērtību līkne arī turpmāk ir lineāra līkne ar slīpumu 100 % salīdzinājumā ar bāzes autoparku.
- Ražotāji, kas ir atbildīgi par mazāk nekā 500 reģistrētiem jauniem vieglajiem kravas automobiļiem gadā, ir atbrīvoti no pienākuma sasniegt īpatnējo emisiju mērķi.
- Ir atļauta lielāka elastība attiecībā uz termiņiem, kādā pieņemami lēmumi par atkāpju piešķiršanu mazapjoma ražotājiem.
- Ekoinovācijas tiek saglabātas arī tad, kad ieviesta pārskatīta testa procedūra.
- Ir saglabāta pašreizējā maksa par pārsniegtajām emisijām EUR 95 uz g/km un vienu transportlīdzekli.

Tā kā nozare gūst labumu no norādījumiem par regulatīvo režīmu, kas būtu piemērojams pēc 2020. gada, priekšlikumā noteikts, ka nākamā pārskatīšana jāveic vēlākais 2014. gada 31. decembrī.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikumam nav vajadzīgi papildu finanšu resursi.

5. IZVĒLES ELEMENTI

- Pārbaude, pārskatīšana un turpināmība

Priekšlikumā ietverta pārskatīšanas klauzula.

- Eiropas Ekonomikas zona

Ierosinātais tiesību akts attiecas uz EEZ jautājumu, un tāpēc tas būtu jāattiecina uz Eiropas Ekonomikas zonu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko groza Regulu (ES) Nr. 510/2011, lai noteiktu kārtību, kādā jāsasniedz jaunu vieglo kravas automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas mērķis 2020. gadam

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁸,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁹,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 11. maija Regulā (ES) Nr. 510/2011 par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravas automobiļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju vieglo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai¹⁰, konkrēti, tās 13. panta 1. punktā, Komisijai prasīts pārskatīt kārtību, kādā līdz 2020. gadam jāsasniedz 147 g/km mērķis, kura īstenojamība vēl jāapstiprina, arī I pielikumā iekļautās formulas un 11. pantā paredzētās atkāpes. Ir izvirzīta prasība, lai priekšlikums par regulas grozīšanu pēc iespējas mazāk ietekmētu konkurenci, atbilstu sociālās vienlīdzības principiem un būtu ilgtspējīgs.
- (2) Ir lietderīgi precizēt, ka nolūkā verificēt atbilstību 147 g CO₂/km mērķim CO₂ emisijas būtu jāturpina mērīt saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai¹¹ un tās īstenošanas pasākumiem, kā arī inovatīvām tehnoloģijām.

⁸ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁹ OV C [...], [...], [...] lpp.

¹⁰ OV L 145, 31.5.2011., 1. lpp.

¹¹ OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

- (3) Kā liecina ietekmes novērtējuma vajadzībām veiktā tehniskā analīze, tehnoloģijas 147 g CO₂/km mērķa sasniegšanai ir pieejamas, un vajadzīgos samazinājumus var panākt ar mazākām izmaksām, nekā aplēsts iepriekšējā analīzē, kura veikta pirms Regulas (ES) Nr. 510/2011 pieņemšanas. Turklāt starpība starp pašreizējām vidējām īpatnējām CO₂ emisijām no jauniem vieglajiem kravas automobiļiem un emisiju mērķi ir samazinājusies. Tādējādi ir apstiprinājies, ka līdz 2020. gadam ir īstenojams 147 g CO₂/km mērķis.
- (4) Atzīstot nesamērīgo ietekmi uz mazākajiem ražotājiem, kura saistīta ar atbilstību īpatnējo emisiju mērķiem, kas noteikti, pamatojoties uz transportlīdzekļa lietderību, lielo administratīvo slogu, kuru uzliek atkāpes procedūra, un tikai nelielos ieguvumus, ko CO₂ samazinājuma ziņā rada šo ražotāju pārdotie transportlīdzekļi, ražotāji, kuri ir atbildīgi par mazāk nekā 500 jauniem vieglajiem kravas automobiļiem gadā, ir izslēgti no īpatnējo emisiju mērķa un maksas par pārsniegtajām emisijām piemērošanas jomas.
- (5) Procedūra, saskaņā ar kuru piešķir atkāpi mazapjoma ražotājiem, ir jāvienkāršo, lai pieļautu lielāku elastību attiecībā uz termiņu, kādā ražotājiem jāiesniedz pieteikums par atkāpes piemērošanu un Komisijai jāpieņem lēmums par tās piešķiršanu.
- (6) Lai automobiļu nozarei dotu iespēju veikt ilgtermiņa ieguldījumus un inovāciju, ir vēlams sniegt norādījumus par to, kā šī regula būtu jāgroza attiecībā uz laikposmu pēc 2020. gada. Šiem norādījumiem būtu jābalstās uz novērtējumu par vajadzīgo samazinājuma tempu, kas atbilst Savienības ilgtermiņa mērķiem klimata jomā, un par ietekmi rentablas automobiļu radīto CO₂ emisiju samazināšanas tehnoloģijas izstrādē. Tāpēc ir vēlams, lai šie aspekti tiktu pārskatīti, Komisija sniegtu ziņojumu un attiecīgā gadījumā nāktu klajā ar priekšlikumiem par mērķiem laikposmam pēc 2020. gada.
- (7) Regulas 13. panta 3. punktā Komisijai prasīts publicēt ziņojumu par datiem attiecībā uz balstvirsmu un lietderīgo slodzi un to izmantošanu par lietderības parametriem I pielikumā iekļautajās formulās. Tā kā šie dati ir pieejami un ietekmes novērtējumā ir novērtēts to potenciālais izmantojums, ir secināts, ka izmaksu ziņā ir lietderīgāk, ja tehniskā kārtībā esoša transportlīdzekļa masa arī turpmāk kalpo par lietderības parametru, lai noteiktu 2020. gada mērķi attiecībā uz vieglajiem kravas automobiļiem.
- (8) Ir lietderīgi nemainīt pieeju, saskaņā ar kuru mērķi nosaka, pamatojoties uz lineāru sakarību starp vieglā kravas automobiļa lietderību un tā CO₂ emisiju mērķi, kas izteikts ar I pielikumā iekļauto formulu, jo tas ļauj saglabāt dažādību vieglo kravas automobiļu tirgū un ražotāju spēju apmierināt dažādas patērētāju vajadzības un tādējādi novērst nepamatotus konkurences traucējumus. Tomēr ir lietderīgi atjaunināt šo pieeju, lai atspoguļotu pēdējos pieejamos datus par jaunu vieglo kravas automobiļu reģistrāciju.
- (9) Komisija ir novērtējusi datu par balstvirsmām pieejamību un to izmantošanu par lietderības parametru I pielikumā iekļautajās formulās. Šie dati ir pieejami, un ietekmes novērtējumā ir novērtēts to potenciālais izmantojums; pamatojoties uz minēto novērtējumu, ir secināts, ka lietderības parametram, ko izmanto formulā 2020. gadam, vajadzētu būt masai.
- (10) Regulā noteikts, ka Komisijai jāveic ietekmes novērtējums, lai pārskatītu testa procedūras ar mērķi adekvāti atspoguļot automobiļu reālo situāciju CO₂ emisiju jomā. Šis darbs norisinās, ANO Eiropas Ekonomikas komisijā izstrādājot vieglajiem

transportlīdzekļiem paredzēto pasaules mēroga testa procedūru, taču tas vēl nav pabeigts. Ņemot to vērā, Regulas (EK) Nr. 443/2009 I pielikumā ir noteiktas emisiju robežvērtības 2020. gadam, ko mēra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulas (EK) Nr. 692/2008 XII pielikumu. Kad testa procedūras tiek grozītas, I pielikumā noteiktās robežvērtības būtu jākorģē, lai nodrošinātu salīdzināmu stingrību attiecībā uz ražotājiem un transportlīdzekļu klasēm.

(11) Tāpēc būtu attiecīgi jāgroza Regula (ES) Nr. 510/2011,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 510/2011 groza šādi:

(1) regulas 1. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Ar šo regulu attiecībā uz Savienībā reģistrētu jaunu vieglo kravas automobiļu vidējām emisijām, ko mēra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 715/2007 un tās īstenošanas pasākumiem, kā arī inovatīvām tehnoloģijām, nosaka mērķi 147 g CO₂/km, kurš piemērojams no 2020. gada.”;

(2) regulas 2. pantā pievieno šādu 4. punktu:

“4. Šīs regulas 4. pants, 8. panta 4. punkta b) un c) apakšpunkts, 9. pants un 10. panta 1. punkta a) un c) apakšpunkts neattiecas uz ražotāju, kurš kopā ar visiem saistītajiem uzņēmumiem ir atbildīgs par mazāk nekā 500 jauniem vieglajiem kravas automobiļiem, kas ES reģistrēti iepriekšējā kalendāra gadā.”;

(3) regulas 11. panta 3. punkta pēdējo teikumu svīturo;

(4) regulas 13. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“Līdz 2014. gada 31. decembrim Komisija pārskata īpatnējo emisiju mērķus, kārtību un citus šajā regulā iekļautos aspektus, lai attiecībā uz jauniem vieglajiem kravas automobiļiem noteiktu CO₂ emisiju mērķus, kuri piemērojami laikposmā pēc 2020. gada.”;

(b) panta 6. punktu groza šādi:

– otro daļu svīturo,

– trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Lai atspoguļotu visas izmaiņas reglamentētajā testa procedūrā īpatnējo CO₂ emisiju mērīšanai, Komisija pielāgo I pielikumā iekļautās formulas, pieņemot deleģētos aktus saskaņā ar 15. pantu un ievērojot 16. un 17. pantā izklāstītos nosacījumus, vienlaikus nodrošinot to, lai saskaņā ar vecajām un jaunajām testa procedūrām

ražotājiem un automobiļiem ar dažādu lietderību tiktu piemērotas samazināšanas prasības ar salīdzināmu stingrību.”;

(5) I pielikuma 1. punktā pievieno šādu c) apakšpunktu:

“c) no 2020. gada:

aptuvenas īpatnējās CO₂ emisijas = $147 + a \times (M - M_0)$,

kur

M = transportlīdzekļa masa kilogramos (kg),

M₀ = vērtība, kas pieņemta saskaņā ar 13. panta 2. punktu,

a = 0,096.”

2. pants

Šī regula stājas spēkā trešajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*