

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulu (EK) Nr. 595/2009 attiecībā uz autotransporta līdzekļu piesārņotāju emisiju samazināšanu”

COM(2014) 28 final – 2014/0012 (COD)

(2014/C 311/08)

Galvenais ziņotājs: **Ranocchiar**

Eiropas Savienības Padome un Eiropas Parlaments saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 114. pantu attiecīgi 2014. gada 6. februārī un 2014. gada 18. februārī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju (EESK) par tematu:

“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai ar ko groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 un Regulu (EK) Nr. 595/2009 attiecībā uz autotransporta līdzekļu piesārņotāju emisiju samazināšanu”

COM(2014) 28 final – 2014/0012 (COD).

Ņemot vērā jautājuma steidzamību, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 498. plenārajā sesijā 2014. gada 29. un 30. aprīlī (29. aprīļa sēdē) iecēla *Virgilio Ranocchiar* kgu par galveno ziņotāju un ar 158 balsīm par, 2 balsīm pret un 5 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK vienmēr ir atbalstījusi visus pasākumus, kas, arī ņemot vērā tehnoloģisko attīstību, sekmē piesārņojošo emisiju samazināšanu un gaisa kvalitātes uzlabošanu kopumā.

1.2. Tomēr izskatāmais priekšlikums rada zināmas bažas par veidu un termiņiem, kādos ir paredzēts panākt šādu samazinājumu, kā minēts turpmāk atzinumā.

1.3. It īpaši ir konstatējams, ka dažos gadījumos nav pienācīgi veikts vai vispār nav veikts dažu ierosināto pasākumu ietekmes novērtējums; šādas nepilnības un trūkumi ir acīmredzamā pretrunā “lietpratīga regulējuma” principam, kas ir vairākkārt minēts šā un arī citu svarīgu sociālo, ekonomisko un vides aspektu kontekstā.

1.4. Līdzīgas bažas rada pārmērīga balstīšanās uz deleģēto aktu izmantošanu attiecībā uz aspektiem, kuri to svarīguma dēļ nebūtu uzskatāmi par regulas “nebūtiskiem elementiem”, kas iekļaujami deleģēto tiesību aktu kategorijā.

1.5. Tāpēc EESK iesaka:

— atteikties no deleģēto aktu izmantošanas, ja pierādījumi un Eiropas Komisijas un ANO/EEK jau veiktie pētījumi ⁽¹⁾ pamato iespēju tiešā veidā piemērot dažus plānotos pasākumus (piemēram, palielināt masu dažiem vieglo automobiļu veidiem, kā arī izslēgt ar gāzi darbināmus transportlīdzekļus no amonjaka mērījumu veikšanas);

— veikt skaidru un visaptverošu ietekmes analīzi attiecībā uz visiem pārējiem ierosinātajiem pasākumiem, kam šajā aspektā ir konstatēti trūkumi un ko ir paredzēts reglamentēt ar deleģēto aktu palīdzību.

⁽¹⁾ ANO Eiropas Ekonomikas komisija.

1.6. Pēc EESK domām, šādi ieteikumi ļautu likumdevējiem vispusīgāk, pilnīgāk un pārredzamāk izvērtēt izskatāmo priekšlikumu un vismaz mazināt, ja ne pilnībā kļiedēt iepriekš minētās bažas.

2. Komisijas priekšlikums

2.1. Priekšlikums paredz ieviest virkni grozījumu divās spēkā esošajās regulās:

— Regula (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (*Euro 5* un *Euro 6*);

— Regula (EK) Nr. 595/2009 par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (*Euro VI*).

2.2. Komisija sagaida, ka priekšlikums palīdzēs samazināt piesārņojošās emisijas un ka ar vairāku plānoto pasākumu palīdzību izdosies vienkāršot spēkā esošos tiesību aktus.

2.3. Attiecībā uz vieglajiem automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem (LD) vissvarīgākās izmaiņas būs saistītas ar šādiem jautājumiem:

2.3.1. pašreizējos CO₂ emisiju aprēķinos ir paredzēts iekļaut arī metāna emisijas, tādējādi radot jaunu rādītāju, ar kuru izsaka CO₂ kopējo masu; Šis pasākums arī ļautu pārskatīt oglekļa dioksīda kopējo emisiju (THC) robežvērtības, kas patlaban ietver metāna (CH₄) un metānu nesaturošo oglekļa dioksīdu (NMHC) emisijas, tādējādi atstājot ārpus regulējuma konkrēto metāna emisiju novērtējumu. Tam būtu jāveicina ar dabasgāzi darbināmo transportlīdzekļu ieviešana tirgū, ko citādi apgrūtinātu robežvērtības attiecībā uz THC;

2.3.2. pārskatīt izpūtēja emisiju robežvērtības zemā temperatūrā (*Euro 6*);

2.3.3. noteikt atsevišķu robežvērtību NO₂ (slāpekļa dioksīda) emisijām, kas līdz šim bijušas iekļautas kopējās slāpekļa oksīdu (NO_x) emisijās;

2.3.4. pārskatīt cieto daļiņu mērījumu metodes, ieviešot arī jaunas robežvērtības attiecībā uz daļiņu skaitu;

2.3.5. pārskatīt prasības attiecībā uz neierobežotu piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, īpašu uzmanību pievēršot MVU vajadzībām.

2.4. Attiecībā uz lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļiem (HD) vissvarīgākās izmaiņas ir šādas:

2.4.1. maksimālās masas robežvērtības pārskatīšana, lai paplašinātu tiesību aktu attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem piemērošanu (Regula (EK) Nr. 715/2007), iekļaujot arī tos transportlīdzekļus, uz kuriem var attiekties gan vieglos, gan smagos transportlīdzekļus reglamentējošie tiesību akti, lai nebūtu jāpiemēro prasība par divkārtu sertificēšanu attiecībā uz vienu un to pašu transportlīdzekli. Tas ļautu šiem transportlīdzekļiem sasniegt pilnu masu 5 000 kg, nepazeminot vides aizsardzības līmeni.

2.4.2. Amonjaka (NH₃) emisiju robežvērtība pašlaik ir noteikta visiem smagajiem transportlīdzekļiem. Patiesībā amonjaka (ko izmanto emisiju kontroles sistēmās) zudumu risks piemīt tikai transportlīdzekļiem ar dīzeļdzinēju, kas aprīkoti ar šādām sistēmām. Ar benzīnu vai dabasgāzi darbināmiem dzinējiem šāds risks nepiemīt, un Komisija ierosina neattiecināt šo ierobežojumu uz autobusiem un smagajiem transportlīdzekļiem, ko darbina ar saspiestu dabasgāzi (CNG) un kas neapšaubāmi ir videi nekaitīgāki un pretējā gadījumā būtu pakļauti nevajadzīgam izmaksu pieaugumam.

2.5. Lai īstenotu iepriekš minēto, Komisija vēlas no regulas spēkā stāšanās dienas bez termiņa ierobežojuma pieņemt deleģētos tiesību aktus.

3. Vispārīgas piezīmes

3.1. EESK izsaka šaubas attiecībā uz priekšlikuma formu, īstenošanas veidu un termiņiem.

3.2. Pirmkārt, pati regulas struktūra, kas vienā tiesību aktā apvieno izmaiņas gan attiecībā uz vieglajiem, gan smagajiem transportlīdzekļiem, neatbilst "lietpratīga un pārredzama regulējuma" principiem, kas bija viena no galvenajām saistībām CARS 21⁽²⁾ un kas atkārtoti pārņemtas arī CARS 2020, kuras izstrādes process turpinās⁽³⁾.

3.3. Dokumentam pievienotajā ietekmes novērtējumā daudzos gadījumos ir nepilnīgi ņemti vērā vai vispār nav minēti ierosinātie pasākumi, kuriem tomēr būs ievērojama ietekme uz transportlīdzekļu izmaksām.

3.4. Komisija vēlreiz lūdz pilnvaras pieņemt deleģētos aktus (apmēram 10) saskaņā ar LESD 290. pantu un līdz ar to samazina iepriekš minētajā tiesību aktā, t. i., regulā, ietvertu konkrēto saturu.

3.4.1. Jāpiebilst, ka daži priekšlikumā minētie jautājumi, kuru risināšanai ir paredzēts izmantot deleģētos tiesību aktus, attiecas uz transportlīdzekļu emisijām un to ierobežojumiem. Par šādiem jautājumiem to nozīmības dēļ parasti kopīgi lemj likumdevējas iestādes, un tos būtu grūti uzskatīt par "nebūtiskiem elementiem" un tādējādi ierindot deleģēto tiesību aktu kategorijā.

3.4.2. EESK savos atzinumos jau vairākkārt ir norādījusi uz deleģēto aktu pārmērīgu izmantošanu un nesenantā ziņojumā apkopojusi vairākus problemātiskus aspektus⁽⁴⁾, kuri, ņemot vērā Komisijai piešķirto aizvien lielāko rīcības brīvību, liek apšaubīt sistēmas pārredzamību, procedūru pareizu izmantošanu un kontroles mehānismu efektivitāti.

4. Īpašas piezīmes

4.1. Metāna (CH₄) kā CO₂ ekvivalenta (sk. 2.3.1. punktu) iekļaušanu EESK visnotaļ apšaubā, jo tādā gadījumā būtu nepieciešams pārskatīt spēkā esošos tiesību aktus attiecībā uz CO₂ (Regula (EK) Nr. 443/2009 un Regula (EK) Nr. 510/2011). Šajās regulās minētie mērķi tika noteikti, neņemot vērā CO₂ ekvivalentu, un tā varbūtējai ieviešanai būtu vajadzīgs precīzs ietekmes novērtējums saistībā ar minēto regulu pienācīgu pārskatīšanu. CO₂ ekvivalenta iekļaušana ietekmētu arī patērētājus gan saistībā ar nodokļu sistēmu pārskatīšanu tajās dalībvalstīs, kurās šīs sistēmas ir balstītas uz CO₂ emisijām, gan ar risku izraisīt neizpratni patērētājos, kuri pieraduši pie pašreizējiem CO₂ emisiju marķējumiem. Tas viss ir paredzēts, lai ieviestu maznozīmīgas izmaiņas vērtībās, kuras patlaban tiek mērītas, izmantojot CO₂ (pieaugums būtu mazāks par 1gr/km), vienlaikus radot ievērojamus sarežģījumus uzraudzības ziņā

4.2. Attiecībā uz izplūdes gāzu emisiju robežvērtībām zemā apkārtējā temperatūrā (2.3.2. punkts) EESK iesaka pirms robežvērtību pārskatīšanas veikt plašu un padziļinātu ietekmes novērtējumu, iekļaujot tajā arī oglekļa monoksīdu (CO) un oglekļa dioksīdu (HC), nevis tikai slāpekļa oksīdus (NO_x) un slāpekļa dioksīdus (NO₂).

4.3. Arī attiecībā uz slāpekļa dioksīdu (2.3.3. punkts), kas ir īpaši būtisks piesārņotājs, sevišķi pilsētu teritorijās, lēmumam ar deleģētu aktu palīdzību noteikt īpašus ierobežojumus vajadzētu būt balstītam uz padziļinātu ietekmes novērtējumu.

⁽²⁾ CARS 21: Konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums 21. gadsimtam, COM (2007) 22 final.

⁽³⁾ CARS 2020: rīcības plāns konkurētspējīgai un ilgtspējīgai Eiropas autobūves nozarei, COM (2012) 636 final.

⁽⁴⁾ Informatīvais ziņojums par tematu "Labāks likumdošanas process: īstenošanas akti un deleģētie akti", INT/656, 18.9.2013.

4.4. Attiecībā uz daļiņu mērījumu pārskatīšanu (2.3.4. punkts) EESK norāda, ka, ieviešot daļiņu skaita robežvērtību (Regula Nr. 692/2008), cieto daļiņu masas robežvērtība tika samazināta no 5,0 mg/km līdz 4,5 mg/km, lai tā būtu atbilstoša daļiņu skaitam. Tomēr šāds priekšlikums šķiet nepamatots un ir pretrunā ANO/EEK darba grupas⁽⁵⁾ (kurā piedalās arī Komisija) nesent apstiprinātajai nostādnei, ka nav nepieciešamības pārskatīt procedūras attiecībā uz cietajām daļiņām.

4.5. Attiecībā uz piekļuvi informācijai (2.3.5. punkts) EESK atgādina, ka saskaņā ar Regulas Nr. 715/2007 9. pantu Komisijai līdz 2011. gada 2. jūlijam par šo tematu bija jāizstrādā ziņojums, kas vēl joprojām nav iesniegts. Pats par sevi saprotams, ka šajā sakarā lēmumu varēs pieņemt tikai pēc tam, kad Eiropas Parlaments un Padome būs izskatījuši minēto ziņojumu.

4.6. EESK atzinīgi vērtē elastīgumu, ko ir paredzēts īstenot attiecībā uz emisiju robežvērtībām, kas piemērojamas dažiem vieglajiem transportlīdzekļiem, kuri pēc nokomplektēšanas riskē ierindoties vienā kategorijā ar smagajiem transportlīdzekļiem un tikt pakļauti divkārtšas apstiprināšanas prasībai (2.4.1. punkts). Transportlīdzekļa pilnas masas robežvērtības 5000 kg ieviešana atbilst pašreizējai robežvērtībai 2840 kg kā atsaucē masa. Tāpēc nešķiet pamatoti izmantot deleģētos aktus, lai aktualizētu pārbaudes procedūru. Tomēr EESK šķiet, ka šim ilgi apspriestajam priekšlikumam būtu jāstājas spēkā tūlītēji, iespējams, kā pārejas noteikumam, neizmantojot deleģēto aktu procedūru. Tas jādara tāpēc, ka minētais pasākums būs īslaicīgs, jo drīzumā ANO/EEK mītnē Ženēvā apstiprinās jauno procedūru WLTP (*World light duty test procedure*), kuras ietvaros pārskatīs visas pārbaudes procedūras vieglajiem transportlīdzekļiem un kuras, kā norādījusi Komisija, piemēros no 2017. gada.

4.7. Visbeidzot, attiecībā uz ierosinājumu izslēgt no amonjaka mērījumu piemērošanas jomas transportlīdzekļus, ko darbina ar gāzi (2.4.2. punkts), EESK atbalsta Komisijas nostādni, jo ir nepieciešams koriģēt normu, kura diskriminē transportlīdzekļus, ko darbina ar dabasgāzi (CNG). Šis jautājums jau bija izvirzīts diskusijā par Regulu Nr. 595/2009, taču bez turpmākiem paskaidrojumiem ignorēts regulas galīgajā redakcijā.

Briselē, 2014. gada 29. aprīlī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Henri MALOSSE*

⁽⁵⁾ Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas ekonomikas komisija Ženēvā, kuras viens no uzdevumiem ir starptautiskā līmenī standartizēt tehniskos noteikumus, piedaloties 58 attiecīgajām valstīm un ES (WP 29).