

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu”

(COM(2017) 279 final – 2017/0111 (COD))

(2018/C 081/13)

Ziņotājs: **Dirk BERGRATH**

Lidzziņotājs: **Mihai MANOLIU**

| | |
|--|--|
| Apspriešanās | Eiropas Parlaments, 15.6.2017. Padome, 22.6.2017. |
| Juridiskais pamats | Līguma par Eiropas Savienības darbību 192. panta 1. punkts |
| Atbildīgā specializētā nodaļa | vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa specializētā nodaļa |
| Pieņemts specializētās nodaļas sānāksmē | 4.10.2017. |
| Pieņemts plenārsesijā | 18.10.2017. |
| Plenārsesija Nr. | 529 |
| Balsojuma rezultāts (par/pre/atturas) | 188/0/3 |

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK uzskata, ka svarīgiem ES politikas mērķiem vajadzētu būt darbvietu radīšanai, ieguldījumiem, kuru mērķis ir reindustrializēt Eiropu, ekonomikas izaugsmei, pārejai uz nepiesārņojošu enerģētiku, jauniem uzņēmējdarbības modeļiem, novatoriskām tehnoloģijām, vides aizsardzībai un sabiedrības veselībai.

1.2. EESK uzskata, ka pārvadātāji nav izmantojuši visas iespējas samazināt degvielas izmaksas, kas veido ceturto daļu no to darbības izmaksām. Degvielas izmantošanas efektivitāte ir būtisks kritērijs iegādes lēmumu pieņemšanā, un, samazinot degvielas patēriņu, varētu palīdzēt samazināt degvielas importa izmaksas. Eiropas Savienībai ir vajadzīga sertifikācija, degvielas patēriņa novērtējums, emisiju un degvielas patēriņa standarti, un tāpēc būtu jāveicina inovācija. Sīvu konkurenci starp transportlīdzekļu ražotājiem ir radījuši plāni un politika attiecībā uz elektrotransportlīdzekļiem. Transporta nozarei kopā ar būvniecības, lauksaimniecības un atkritumu apsaimniekošanas nozari jāsniedz ieguldījums emisiju samazināšanā.

1.3. ES pasākumi ir pamatoti, ņemot vērā klimata pārmaiņu pārrobežu ietekmi un nepieciešamību aizsargāt degvielas, transportlīdzekļu un pārvadājumu pakalpojumu vienotos tirgus. Transporta tirgus sadrumstalotība un tirgus pārredzamības zudums, tiesiskā regulējuma atšķirības un atšķirīga monitoringa politika un tādas kopējas datu bāzes neesamība, kurā apkopotu monitoringa dati, ir aspekti, kam ir nozīmīga sociāla un ekonomiska ietekme.

1.4. EESK atzinīgi vērtē to, ka, pateicoties regulas priekšlikumam, būs vieglāk uzraudzīt un izplatīt informāciju par Eiropas Savienībā jaunreģistrētu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām, un klienti – lielākā daļa no tiem ir MVU – iegūs precīzu informāciju par patēriņu.

1.5. EESK atzinīgi vērtē to, ka regulas priekšlikumā ir izvēlēts trešais ziņošanas variants, proti, kombinēta ziņošana, jo tas nodrošina digitālu informācijas plūsmu, paredz datu vākšanu gan valstu, gan ES līmenī un nerada lielas administratīvās izmaksas.

1.6. EESK uzsver, ka būtiski tirgi, piemēram, ASV, Kanāda, Japāna un Ķīna pēdējo gadu laikā ir ieviesuši sertifikāciju un paredzējuši degvielas patēriņa efektivitātes pasākumus degvielas patēriņa un/vai emisiju standartu veidā, lai veicinātu inovāciju un strauji paaugstinātu transportlīdzekļu efektivitāti. Tādēļ Eiropā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāju konkurētspēja ir atkarīga no tā, vai tiks nodrošināta atbilstība šiem standartiem.

1.7. Nav noliedzams, ka tirgus būtībā spiež ES ražotājus samazināt kravas automobiļu degvielas patēriņu, taču transporta uzņēmumi, kas pārsvarā ir mazie un vidējie uzņēmumi, bieži saskaras ar grūtībām finansēt tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu iegādi, kuriem ir efektīvāks degvielas patēriņš.

1.8. EESK iesaka, ka Komisijai, nosakot iespējamās CO₂ robežvērtības lielas noslodzes transportlīdzekļiem, būtu jācenšas panākt līdzsvaru starp mērķiem, ko var sasniegt īstermiņā vai vidējā termiņā, un ilgtermiņa mērķi – bezemisiju autotransportu. Tas nozīmē, ka būtu jāveicina inovācija saistībā ar esošajām tehnoloģijām, bet neierobežojot ieguldījumus bezemisiju transportlīdzekļos.

1.9. Šajā saistībā EESK uzskata, ka ieteikumus, ko tā iekļāvusi atzinumā par Augsta līmeņa grupas CARS 21 nobeiguma ziņojumu, varētu piemērot arī lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un it īpaši tas attiecas uz īstenošanas grafiku.

1.10. EESK uzsver, ka svarīga nozīme ir publiskajiem ieguldījumiem un regulējumam, kura mērķis ir samazināt autotransporta, tostarp kravu autopārvadājumu radītās emisijas.

1.11. EESK uzsver, ka visi regulatīvie pasākumi jāapvieno ar pastiprinātiem politikas pasākumiem, lai pieprasījumu pēc autotransporta (tostarp smago kravu pārvadājumiem) samazinātu, novirzot pārvadājumus uz citiem transporta veidiem (dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem utt.), kas rada mazāk siltumnīcefekta gāzu emisiju.

2. Ievads

2.1. Regulas priekšlikumā ir noteiktas prasības, kas attiecas uz Eiropas Savienībā reģistrētiem jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, proti, to CO₂ emisiju un degvielas patēriņa monitoringu un ziņošanu. Priekšlikums attiecas uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas izstrādāti un konstruēti pasažieru vai preču un piekabju pārvadāšanai ⁽¹⁾.

2.2. Transports un mobilitāte ir ļoti svarīgi Eiropas ekonomikas un konkurētspējas faktori. Šis nozares nozīme ir atspoguļota arī daudzajos citu politiku satvaros, kas spēcīgi to ietekmē. Īstenojot tādas prioritātes kā Enerģētikas savienība, digitālais vienotais tirgus un programma nodarbinātībai, izaugsmei un ieguldījumiem, katrā atsevišķā gadījumā radīsies ieguvums mobilitātes un transporta nozarē.

2.3. ES valstu un valdību vadītāji 2014. gada oktobrī ⁽²⁾ izvirzīja saistošu mērķi līdz 2030. gadam visā ES ekonomikā kopumā samazināt emisijas vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Šā mērķkrādītāja pamatā ir globālas prognozes, kas atbilst Parīzes nolīguma par klimata pārmaiņām (COP 21) vidējā termiņa perspektīvai ⁽³⁾. Komisija ir paziņojusi, ka tā ieviesīs degvielas patēriņa efektivitātes standartus jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

2.4. Saskaņā ar nozares datiem 2015. gadā kravas automobiļu eksports radīja tirdzniecības bilances pārpalikumu 5,1 miljarda euro apmērā. Šī nozare ir daļa no autobūves nozares, kas rada 12,1 miljonu tiešo un netiešo darbvieta Eiropā, t. i., 5,6 % no visām ES darbvietām.

⁽¹⁾ Saskaņā ar Direktīvu 2007/46/EK, kas pēdējo reizi grozīta ar Regulu (EK) Nr. 385/2009, attiecīgās transportlīdzekļu kategorijas ir šādas: M1, M2, N1 un N2 kategorijas lielas noslodzes transportlīdzekļi, kuru atskaites masa pārsniedz 2610 kg un uz kuriem neattiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007, visi M3 un N3 kategorijas transportlīdzekļi, kā arī O3 un O4 kategorijas transportlīdzekļi.

⁽²⁾ Eiropadomes 2014. gada 24. oktobra secinājumi EUCO 169/14, 2. punkts.

⁽³⁾ FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1.

2.5. Dokumentā “Pamatstratēģija spēcīgai Enerģētikas savienībai ar tālredzīgu klimata pārmaiņu politiku” (2015. gada februāris) ⁽⁴⁾ ir noteikts, ka pāreja uz energoefektīvu un dekarbonizētu transporta nozari ir viena no svarīgākajām rīcības jomām. Pamatojoties uz Parīzes nolīgumu par klimata pārmaiņām, tagad tiek īstenoti pasākumi, kas izklāstīti mazemisiņu mobilitātes stratēģijā (2016. gada jūlijs) ⁽⁵⁾. Ieguldījumi infrastruktūrā ir daļa no Investīciju plāna Eiropai, un tiem būtu jāveicina ekoloģiski tīra, konkurētspējīga un satīknota nākotnes mobilitāte Eiropā.

2.6. No 1990. līdz 2014. gadam CO₂ emisijas no komerciālajiem transportlīdzekļiem Eiropas Savienībā pieauga ievērojami straujāk nekā no vieglajiem automobiļiem. Komerciālo transportlīdzekļu radītās CO₂ emisijas pieauga par aptuveni 25 %, savukārt vieglo automobiļu radītās emisijas – tikai par apmēram 12 %. Kravas automobiļi un autobusi pašlaik rada aptuveni ceturtdaļu no ceļu transporta nozares CO₂ emisijām Eiropas Savienībā. To radīto emisiju īpatsvars turpina pieaugt, jo, ņemot vērā aizvien stingrākās CO₂ robežvērtības, samazinās vieglo automobiļu un furgonu radītās emisijas.

2.7. Pašreiz Eiropā tipiska 40 tonnu 4 × 2 vilces vienība “tālbrauciena testa ciklā” uz ceļiem un lielceļiem patērē apmēram 33,1 litru degvielas uz 100 km. Tipisks Eiropas 12 tonnu 4 × 2 kravas pārvadājumu automobilis “pilsētvidē veiktas piegādes testa ciklā” patērē apmēram 21,4 litrus degvielas uz 100 km ⁽⁶⁾.

2.8. Lielas noslodzes transportlīdzekļus parasti ražo vairākos posmos; kopumā ir pieejami tikai pielāgoti produkti. Šasijas izgatavo viens ražotājs, bet pēc tam, nākamajā posmā, virsbūvi izgatavo cits ražotājs. Tas nozīmē, ka pabeigta transportlīdzekļa degvielas patēriņu un līdz ar to tā CO₂ emisiju apjomu ietekmē vairāki dažādi ražotāji.

2.9. Lielas noslodzes transportlīdzekļu pircēji ir galvenokārt kravu pārvadātāji. To izdevumi par degvielu var pārsniegt ceturto daļu no darbības izmaksām, un viņi uzskata degvielas patēriņa efektivitāti par savu galveno iegādes kritēriju. Lai gan lielas noslodzes transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitāte pēdējo gadu desmitu laikā ir paaugstināta, daudziem no vairāk nekā pusmiljona pārvadājumu uzņēmumu, kas lielākoties ir MVU, joprojām nav pieejama standartizēta informācija, kura ļautu novērtēt degvielas patēriņa efektivitātes tehnoloģijas un salīdzināt kravas automobiļus, lai pieņemtu pamatotākos iegādes lēmumus un samazinātu degvielas izmaksas. Turklāt vēl nav kopīgi pieņemtas metodikas degvielas patēriņa mērīšanai.

2.10. Tirgus nepietiekamās pārredzamības dēļ ES lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji ir mazāk motivēti turpināt centienus paaugstināt transportlīdzekļu efektivitāti un ieguldīt jauninājumos pasaules tirgū, kur valda tik sīva konkurence. Tādēļ pastāv risks, ka ES ražotāji var zaudēt savu pašreizējo vadošo lomu tādā jomā kā transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitāte.

2.11. Nodrošinot transportlīdzekļu degvielas patēriņa un CO₂ emisiju rādītāju pārredzamību, varētu veicināt konkurenci arī ES tirgū – Komisija 2016. gadā konstatēja, ka tie kravas automobiļu ražotāji, kuri darbojās no 1997. līdz 2011. gadam, bija izveidojuši karteli.

3. Regulas priekšlikums

3.1. Ierosinātā regula ir daļa no dokumentu kopuma “Eiropa kustībā”, kura mērķi ir šādi: uzlabot ceļu satiksmes drošību; veicināt ceļa nodevu taisnīgāku iekasēšanu; samazināt CO₂ emisijas, gaisa piesārņojumu, satiksmes sastrēgumus un birokrātiju uzņēmumiem; cīnīties pret nelegālo nodarbinātību un nodrošināt pienācīgus apstākļus un atpūtas periodus darba ņēmējiem.

3.2. Ilgtermiņā šie pasākumi pozitīvi ietekmēs ne tikai transporta, bet arī citas nozares: tie veicinās nodarbinātību, izaugsmi un ieguldījumus, stiprinās sociālo taisnīgumu, palielinās patērētāju izvēles iespējas un nodrošinās Eiropai skaidru virzību uz emisiju samazināšanu.

⁽⁴⁾ COM(2015) 80 final.

⁽⁵⁾ COM(2016) 501 final.

⁽⁶⁾ Delgado, O., Rodríguez, F., Muncrief, R., *Fuel efficiency technology in European heavy-duty vehicles: Baseline and potential for the 2020–2030 timeframe*, Starptautiskā Tīra transporta padome (ICCT), Baltā grāmata, Berlīne, 2017. gada jūlijs.

3.3. Nākamajos 12 mēnešos šo kopumu papildinās vēl citi priekšlikumi, kas ietvers emisiju standartus vieglajiem automobiļiem un furgoniem laikposmam pēc 2020. gada, kā arī – pirmo reizi – lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Ar šiem priekšlikumiem vēl vairāk varēs stimulēt inovāciju, uzlabot konkurētspēju, samazināt CO₂ emisijas, paaugstināt gaisa kvalitāti un uzlabot sabiedrības veselību un ceļu satiksmes drošību.

3.4. Zināšanu trūkums tiks samazināts, izmantojot simulācijas programmatūru – tas būs efektīvs instruments, kas dod iespēju aprēķināt degvielas patēriņu un izmaksas. Jaunā (tipa apstiprinājuma) sertifikācijas regula par CO₂ emisiju noteikšanu būs balstīta uz individuālas darbības datiem un sertificētu procesu ievaddatu ieguvei un pārvaldībai.

3.5. Ar šo regulas priekšlikumu tiek īstenots 2014. gada paziņojums par Smagdarba transportlīdzekļu degvielas patēriņa un CO₂ emisiju samazināšanas stratēģiju. Lielas noslodzes transportlīdzekļu stratēģijā tika paziņots gan par īstenošanas pasākumu, ar ko nosaka ES tirgū laistu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju sertifikācijas procedūru, kurā emisijas aprēķina ar Transportlīdzekļu patērētās enerģijas aprēķināšanas rīku – VECTO simulācijas rīku, gan arī par tiesību akta priekšlikumu attiecībā uz šo emisiju monitoringu un ziņošanu.

3.6. Tā kā VECTO ir tikai simulācijas rīks, otrajā tiesību aktu kopumā vajadzētu paredzēt degvielas patēriņa testēšanu uz ceļa, un minēt, kā Komisija plāno rīkoties saistībā ar vieglajiem automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Jāizstrādā metodoloģija, kas ļauj diferencēt infrastruktūras lietošanas maksas jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem atbilstoši CO₂ emisijām (*Eurovignette* direktīvas pārskatīšana un Energoefektivitātes direktīva).

3.7. EESK aicina Eiropas Komisiju un dalībvalstis vienoties, lai garantētu, ka trešās personas (pētniecības institūti, transporta uzņēmumi, NVO) var piekļūt oficiālajiem VECTO datiem par degvielas patēriņu, jo tas dotu iespēju salīdzināt rādītājus, izmantojot neatkarīgu testēšanu. Jāveic kvalitātes kontrole un iesniegto datu pārbaudes, lai novērstu jebkādas trūkumus vai pārkāpumus. Šīs pārbaudes būtu jāveic, ievērojot pamattiesības.

3.8. Ar šo priekšlikumu tiek īstenota arī 2016. gada Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija, kuras mērķis ir līdz 2050. gadam autotransporta nozarē samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 60 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeņiem un radikāli samazināt gaisu piesārņojošo vielu emisijas. Minētajā stratēģijā arī paziņots, ka Komisija paātrinās analītisko izpēti par CO₂ emisijas standartu izstrādes iespējām, lai tiesību akta priekšlikumu sagatavotu šajā Komisijas pilnvaru periodā.

3.9. Uzraudzības nolūkā, sākot no 2020. gada, dalībvalstu kompetentajām iestādēm ir pienākums iesniegt datus par jauniem transportlīdzekļiem, kas ES reģistrēti pirmo reizi iepriekšējā gada laikā, un lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotājiem ir pienākums iesniegt datus par transportlīdzekļiem, kuru ražošanas datums iekļaujas iepriekšējā kalendārā gada laikā. Šī ikgadējā ziņošana ir jāveic līdz katra gada 28. februārim. Iesniedzamo datu veidi ir izklāstīti regulas priekšlikumam pievienotā I pielikuma A un B daļā.

3.10. Eiropas Vides aģentūras (EVA) uzdevums ir Komisijas vārdā pārvaldīt centralizētu datubāzi, kurā būs apkopoti iesniegtie dati un kura būs publiski pieejama (izņemot noteiktus sensitīvus datus).

3.11. Kompetentās iestādes un ražotāji būs atbildīgi par savu iesniegto datu precizitāti un kvalitāti. Tomēr Komisija var pati pārbaudīt iesniegto datu kvalitāti un vajadzības gadījumā var veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai labotu datus, kas publicēti centrālajā reģistrā. MVU vai mikrouzņēmumiem nav tiešu ziņošanas pienākumu.

3.12. Komisija sagatavos ikgadēju ziņojumu ar analīzi par datiem, ko dalībvalstis un ražotāji iesnieguši par iepriekšējo kalendāro gadu. Analīzē ir jāiekļauj vismaz Savienības lielas noslodzes transportlīdzekļu parka, kā arī katra ražotāja vidējā degvielas patēriņa un CO₂ emisiju rādītāji. Tajā arī, ja iespējams, jāņem vērā dati par jaunu un progresīvu CO₂ samazināšanas tehnoloģiju izmantošanu.

3.13. Komisija ir pilnvarota, izmantojot deleģētos aktus, grozīt datu prasības, kas izklāstītas priekšlikuma regulai pielikumos, kā arī veikt izmaiņas monitoringa un ziņošanas procesā.

4. Vispārīgas piezīmes

4.1. Tāpat kā iepriekšējos atzinumos par Komisijas ierosinātajiem tiesību aktu priekšlikumiem CO₂ emisiju samazināšanai arī šajā atzinumā EESK vēlreiz pauž atbalstu visām ES iniciatīvām, kuru mērķis ir sasniegt konkrētus rādītāju siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā, jo tas ir būtisks elements klimata pārmaiņu ierobežošanā. Tāpēc ir jāatbalsta visi saprātīgi pasākumi, kuru mērķis ir samazināt arī komerciālo transportlīdzekļu radītās emisijas, jo šādu transportlīdzekļu īpatsvars ir vairāk nekā 10 % no visa transportlīdzekļu parka.

4.2. Turklāt izraudzītais instruments – ES regula – ir vispiemērotākais risinājums, kas dod iespēju nodrošināt pieņemto noteikumu tūlītēju ievērošanu un novērst konkurences izkropojumus, kas varētu ietekmēt iekšējo tirgu.

4.3. Datus par CO₂ emisijām un degvielas patēriņu iegūst, izmantojot simulācijas programmatūru *VECTO* (Transportlīdzekļu patērētās enerģijas aprēķināšanas rīku).

4.3.1. Lēmumu izstrādāt šo instrumentu pieņēma pēc tam, kad saistībā ar testēšanas procedūru bija apsvērtas citas iespējas, tostarp dzinēju testēšanas stendi, testēšana ar šasijas dinamometru un borta testi reālajā satiksmē, izmantojot pārnēsājamu emisijas mērīšanas sistēmu (*PEMS*). Galvenie iemesli, kāpēc izvēlējās simulāciju, nevis kādu citu testēšanas procedūru, bija šādi:

- 1) salīdzināmība: dažāda veida lielas noslodzes transportlīdzekļu testa rezultāti ir tieši salīdzināmi;
- 2) izmaksu efektivitāte: testēšanas iekārtu izmaksas ir augstākas nekā simulācijas izmaksas;
- 3) spēja pielāgoties dažādiem modeļiem: lielas noslodzes transportlīdzekļi tiek ražoti ļoti nelielās sērijās, jo transportlīdzekļus lielā mērā pielāgo galalietotāju prasībām;
- 4) atkārtojamība: simulācija dod vislielākās iespējas testus atkārtot;
- 5) precizitāte: var atklāt nelielus uzlabojumus, ko rada vienas sastāvdaļas optimizācija;
- 6) vispusīgums: simulāciju var izmantot, lai optimizētu transportlīdzekļa kopējo konfigurāciju un panāktu zemāku degvielas patēriņu, jo tā ietver visas sastāvdaļas (salonu, riepas, dzinēju, transmisiju utt.). Šo pieeju apstiprināja 2014. gadā pieņemtā lielas noslodzes transportlīdzekļu stratēģijā.

4.3.2. Pienākums *VECTO* datus apstrādāt un nodrošināt, ka dati ir pieejami par visiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ļauj pircējiem salīdzināt gan dažādus transportlīdzekļu modeļus, degvielas patēriņa tehnoloģijas un dažādas transportlīdzekļa sistēmas (piemēram, celtnis, saldēšanas nodalījums), gan dažādas atsevišķu sastāvdaļu kombinācijas. Atšķirībā no vieglajiem automobiļiem dažādi lielas noslodzes transportlīdzekļu modeļi tiek izmantoti ļoti dažādos veidos atkarībā no to virsbūves, un tas rada atšķirības degvielas patēriņā un CO₂ emisiju daudzumā. Turklāt iespēja salīdzināt palielina konkurenci gan starp transportlīdzekļu ražotājiem, gan starp transportlīdzekļu virsbūvju ražotājiem.

4.3.3. EESK atzinīgi vērtē to, ka, pateicoties regulas priekšlikumam, būs vieglāk uzraudzīt un izplatīt informāciju par Eiropas Savienībā jaunreģistrētu lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijām, un klienti – lielākā daļa no tiem ir MVU – iegūs precīzu informāciju par patēriņu.

4.3.4. EESK apzinās, ka emisiju mērīšana reālos braukšanas apstākļos (*RDE*), izmantojot pārnēsājamu emisijas mērīšanas sistēmu (*PEMS*), ir vēlamāka metode nekā emisiju mērīšana, izmantojot šasijas dinamometru vai – kā ierosināts šeit – izmantojot simulācijas programmatūru. Pēc sākuma perioda un pēc tam, kad būs apzināta pieredze ar *VECTO* sistēmu, Komisijai vajadzētu analizēt, vai ir iespējama lielas noslodzes transportlīdzekļu radīto emisiju mērīšana reālos braukšanas apstākļos, un, ja tā ir iespējama, kā to var veikt.

4.4. Veicot ietekmes novērtējumu, Komisija izmēģināja trīs iespējas, kā organizēt datu vākšanu un ziņošanu par tiem Eiropas Vides aģentūrai: 1) ziņošanu veic valstu iestādes; 2) ziņošanu veic lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji; un 3) ziņošanu veic gan valstu iestādes, gan ražotāji.

4.4.1. EESK atzinīgi vērtē to, ka regulas priekšlikumā ir izvēlēts trešais ziņošanas variants, proti, kombinēta ziņošana, jo tas nodrošina digitālu informācijas plūsmu, paredz datu vākšanu gan valstu, gan ES līmenī un nerada lielas administratīvās izmaksas.

4.4.2. EESK ar gandarījumu atzīmē to, ka datiem, kurus Komisijai iesniedz valstu kompetentās iestādes un lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāji, ir jābūt publiski pieejamiem. Tā kā jāaizsargā dati un jānodrošina konkurence, EESK atzinīgi vērtē arī priekšlikumu nodrošināt, ka ne transportlīdzekļa identifikācijas numuri, ne ražošanas dati, kas saistīti ar konkrētām piegādātājam daļām (transmisija, asis un riepas) publiski nav pieejami.

4.5. EESK uzskata, ka būtu lietderīgi apsvērt iespēju lielas noslodzes transportlīdzekļiem noteikt ceļu lietošanas maksas, ko aprēķinātu, ņemot vērā šo transportlīdzekļu radītās CO₂ emisijas. Lai tas būtu iespējams, centrālā reģistra dati (transportlīdzekļa identifikācijas numurs un CO₂ emisiju mērījumi) būtu jāpiesaista reģistrācijas datiem (numurzīme), un pēc tam tie jākopīgo ar ceļu lietošanas maksu pārvaldītājiem.

4.5.1. EESK ir vairākkārt⁽⁷⁾ atbalstījusi Komisijas nodomu ieviest vienotu Eiropas līmeņa sistēmu ceļu lietošanas maksu noteikšanai, pamatojoties uz principu "piesārņotājs maksā". Publiski pārvaldīta vienota ceļu lietošanas maksu sistēma būtu lietderīga arī no datu aizsardzības viedokļa.

4.6. Komisija uzskata, ka tās priekšlikums regulai ir nepieciešams, lai varētu īstenot un ieviest turpmākos CO₂ emisiju standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Monitoringa un ziņošanas sistēma ir jo īpaši nepieciešama, lai novērtētu šādu turpmāko standartu ievērošanu, kā tas notiek vieglo automobiļu un furgonu gadījumā.

4.6.1. Kopš 2009. gada Eiropas Savienībā ir bijušas spēkā saistošas CO₂ emisiju robežvērtības pasažieru automobiļiem, un kopš 2011. gada – furgoniem. Lielas noslodzes transportlīdzekļiem līdz šim nav piemēroti līdzvērtīgi CO₂ emisiju ierobežojumi. Tomēr 2018. gadā ir sagaidāms Komisijas tiesību akta priekšlikums, ar ko paredzēts ieviest obligātas CO₂ emisiju robežvērtības arī šiem transportlīdzekļiem.

4.6.2. Būtiski tirgi, piemēram, ASV, Kanāda, Japāna un Ķīna pēdējo gadu laikā ir ieviesuši sertifikāciju un degvielas patēriņa efektivitātes pasākumus degvielas patēriņa un/vai emisiju standartu veidā, lai veicinātu inovāciju un strauji paaugstinātu transportlīdzekļu efektivitāti. Tādējādi Eiropā esošo lielas noslodzes transportlīdzekļu ražotāju konkurētspēja ir atkarīga no tā, vai tiks nodrošināta atbilstība šiem standartiem.

4.7. Ir taisnība, ka tirgus parasti motivē ES ražotājus samazināt kravas automobiļu degvielas patēriņu: degvielas izmaksas ir vislielākais atsevišķais izdevumu postenis (apmēram 30 %) kravu tālsatiksmes autopārvadājumu izmaksu struktūrā. Tādēļ transporta uzņēmumiem kā lielas noslodzes transportlīdzekļu pircējiem ir interese par tādiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas patērē pēc iespējas mazāk degvielas.

4.7.1. No otras puses, pieredze liecina, ka tikai ar nesaistošiem mērķiem un tirgus spēkiem vien nepietiek, lai ievērojami samazinātu jaunu transportlīdzekļu degvielas patēriņu un līdz ar to CO₂ emisijas.

4.7.2. Transporta nozarē pārsvarā darbojas mazie un vidējie uzņēmumi. Viena no svarīgākajām problēmām, ar ko saskaras MVU, ir grūtības piekļūt finansējumam. Tādēļ bieži transporta uzņēmumiem ir grūti nodrošināt finansējumu tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu iegādei, kuriem ir efektīvāks degvielas patēriņš.

4.7.3. EESK iesaka, ka Komisijai, nosakot iespējamās CO₂ robežvērtības lielas noslodzes transportlīdzekļiem, būtu jācenšas panākt līdzsvaru starp mērķiem, ko var sasniegt īstermiņā vai vidējā termiņā, un ilgtermiņa mērķi – bezemisiju autotransportu. Tas nozīmē, ka būtu jāveicina inovācija saistībā ar esošajām tehnoloģijām, bet neierobežojot ieguldījumus bezemisiju transportlīdzekļos.

4.7.4. Šajā saistībā EESK uzskata, ka ieteikumus, ko tā iekļāvusi atzinumā par Augsta līmeņa grupas CARS 21 nobeiguma ziņojumu⁽⁸⁾, varētu piemērot arī lielas noslodzes transportlīdzekļiem. Piemēram, dot nozares dalībniekiem laiku pilnībā izstrādāt tehnoloģijas, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu atbilstību stingrākām prasībām, bet izvairoties no produktu ievērojamas padārdzināšanās, lai tādējādi galu galā nepalēninātu transportlīdzekļu parka atjaunošanu.

⁽⁷⁾ EESC-2017-02887 (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 181. lpp.), EESC-2017-02888 (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 188. lpp.), EESC-2017-03231 (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 195. lpp.).

⁽⁸⁾ OV C 10, 15.1.2008., 15. lpp.

4.7.5. Šajā saistībā jānorāda, ka Amerikas Savienoto Valstu regulējumu, kas attiecas uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, traktoriem, piekabēm un dzinējiem, var uzskatīt par pozitīvu proaktīvas īstenošanas piemēru. Pēc pirmā posma, kas aptvēra standartus attiecībā uz 2014.–2018. gada modeļiem, tiks īstenots otrais posms, kurā tiks noteikti standarti attiecībā uz 2017.–2027. gada modeļiem.

4.8. EESK uzsver, ka svarīga nozīme ir publiskajiem ieguldījumiem un regulējumam, kura mērķis ir samazināt autotransporta radītās emisijas, tostarp kravu autopārvadājumu emisijas.

4.8.1. Viens no risinājumiem, ko varētu izmantot nākotnē, ir “e-autoceļu” sistēma, proti, hibrīdpiedziņas kravas automobiļus darbinātu gaisa elektropārvades līnijas uz galvenajiem kravu pārvadājumu koridoriem, līdzīgi kā šodien tramvajus, vilcienu un trolejbusus. Kad kravas automobiļi būtu pieslēgti elektrolīnijai, tos varētu darbināt pilnībā elektriski. Ja maršruts novirzītos no elektrolīnijas, transportlīdzeklis brauktu ar dīzeļdzinēju vai elektrodzinēju, izmantojot transportlīdzeklī uzstādīta akumulatora jaudu.

4.8.2. Izmantojot tādu metodi kā kravas automobiļu braukšana saistītās kolonās, pastāv iespēja samazināt CO₂ emisijas par aptuveni 10 %. Kravas automobiļi cieši seko viens otram noteiktā attālumā, izmantojot modernas tehnoloģijas savienojamības nodrošināšanai un autovadīšanas atbalsta sistēmas. Transportlīdzeklis konvoja priekšgalā darbojas kā vadītājs. Ja tas bremzē, arī visi citi autokolonnā braucošie kravas automobiļi bremzē. Reakcijas laiks praktiski ir viens pret vienu visiem kravas automobiļiem. Braukšana saistītās kolonās dod iespēju samazināt degvielas patēriņu un palielināt drošību, bet var būt nepieciešamas regulatīvas izmaiņas.

4.8.3. Ar Direktīvu (ES) 2015/719⁽⁹⁾ beidzot tika grozīti noteikumi attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem, lai uz Eiropas ceļiem tiktu izmantoti tādā veidā konstruēti transportlīdzekļi, kas paaugstina energoefektivitāti un rada mazāk emisiju. Veicot šo grozījumus, tika pieļautas atkāpes attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļu kopējo maksimālo pieļaujamo garumu, lai jau reģistrētos transportlīdzekļus varētu aprīkot ar aizmugurē pievienotām aerodinamiskām gaisa plūsmas vadīšanas ierīcēm un jaunie transportlīdzekļi tiktu aprīkoti ar šīm aerodinamikas ierīcēm, kā arī apaļgāku, garāku kabīnes konstrukciju. Tomēr piekabju ražotāji informē, ka, piemērojot šos jaunus noteikumus, tiem rodas problēmas ar reģistrācijas iestādēm.

4.9. EESK uzsver, ka visi regulatīvie pasākumi jāapvieno ar pastiprinātiem politikas pasākumiem, lai pieprasījumu pēc autotransporta (tostarp smago kravu pārvadājumiem) samazinātu, novirzot pārvadājumus uz citiem transporta veidiem (dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem utt.), kas rada mazāk siltumnīcefekta gāzu emisiju.

Briselē, 2017. gada 18. oktobrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Georges DASSIS*

⁽⁹⁾ OV L 115, 6.5.2015., 1. lpp.