

Briselē, 2018. gada 7. jūnijā
(OR. en)

9728/18

Starpiestāžu lieta:
2017/0293 (COD)

CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961

PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
K-jas dok. Nr.:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju mazas noslodzes transportlīdzekļu CO ₂ emisiju samazināšanai un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 715/2007 (pārstrādāta redakcija) – politikas debates

Gatavojoties Vides padomes 2018. gada 25. jūnija sanāksmei, pielikumā ir iekļauta prezidentvalsts informatīva piezīme par priekšlikumu un jautājumi.

Pastāvīgo pārstāvju komiteja tiek aicināta ņemt vērā informatīvo piezīmi un jautājumus un iesniegt tos Padomei.

Informatīva piezīme un jautājumi politikas debatēm

I. Ievads

1. Komisija 2017. gada 8. novembrī iesniedza priekšlikumu regulai par jaunu CO₂ emisiju standartu noteikšanu vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem. Priekšlikuma mērķis cita starpā ir sekmēt Eiropadomes 2030. gadam izvirzītā mērķa – samazinājuma 30 % apmērā ETS neaptvertajos sektoros – sasniegšanu un Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanu.
2. Šajā nolūkā Komisija ierosina ES mēroga CO₂ emisiju samazināšanas mērķrādītājus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem laikposmam no 2025. līdz 2029. gadam un laikposmam, sākot no 2030. gada, salīdzinājumā ar mērķrādītājiem, kas iepriekšējos tiesību aktos tika noteikti 2021. gadam:
 - 15 % laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam gan vieglajiem pasažieru automobiļiem, gan vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem;
 - 30 %, sākot no 2030. gada, gan vieglajiem pasažieru automobiļiem, gan vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

Priekšlikumā kā parametrs katra ražotāja konkrēto mērķrādītāju aprēķināšanai ir saglabāta autoparkā ietilpstošo transportlīdzekļu masa.

3. Lai pakāpeniski sekmētu mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu (piemēram, elektrotransportlīdzekļu un no elektrotīkla lādējamu hibrīdtransportlīdzekļu) plašāku izmantošanu, Komisijas priekšlikums ietver mehānismu, kā, sākot no 2025. gada, stimulēt ražotājus laist tirgū vairāk šādu transportlīdzekļu. Ja ražotāja mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars pārsniegs konkrētu līmeņatzīmi, ražotājs tiks atalgots ar mazāk stingriem CO₂ emisiju mērķrādītājiem. Laikposmā no 2025. līdz 2029. gadam līmeņatzīme ir ierosināta 15 % apmērā, un, sākot no 2030. gada, tā ir ierosināta 30 % apmērā.

Komisija ierosina, ka ražotāja mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvara aprēķināšanā jo mazākas būs transportlīdzekļa CO₂ emisijas, jo vairāk tas tiks ņemts vērā saistībā ar līmeņatzīmes sasniegšanu. Tādējādi visnozīmīgākais saistībā ar līmeņatzīmes sasniegšanu būs bezemisiju transportlīdzeklis.

II. Darbs Padomē

4. Priekšlikums ir izskatīts vairākās Vides jautājumu darba grupas sanāksmēs, īpašu uzmanību pievēršot citiem būtiskiem jautājumiem priekšlikumā, konkrēti,
 - pasākumiem, kā veicināt to, ka ražotājs sasniedz tam izvirzītos mērķrādītājus (ražotāju apvienošanās grupā, atkāpes un ekoinovācijas), tostarp papildu pasākumu ieviešanai šajā sakarā;
 - noteikumiem par emisijām un enerģijas patēriņu reālos apstākļos un CO₂ emisiju atbilstību ekspluatācijā, tostarp Vispārēji saskaņotās vieglo transportlīdzekļu testa procedūras (*WLTP*) izmaiņu ietekmei. Minētajā kontekstā diskusijās tika īpaši izvirzīts jautājums par testa izstrādi reālos braukšanas apstākļos radītu emisiju mērīšanai.
5. Attiecībā uz ierosinātajiem mērķrādītājiem un stimuliem saistībā ar bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem diskusijas liecināja, ka vairākām delegācijām vēl nav konkrētas nostājas. Delegācijām, kas ir izteikušās, ir atšķirīgi viedokļi –
 - ierosinātos mērķrādītājus gan atbalsta, gan uzskata par pārāk vērienīgiem, jo īpaši 2025. gada mērķrādītāju, gan aicina noteikt augstākus mērķrādītājus. Dažas delegācijas ierosina svītrot masu kā parametru ražotāju konkrēto mērķrādītāju aprēķināšanai, savukārt citas atbalsta tās saglabāšanu. Ir pieminēts arī risks, ka priekšlikuma rezultātā varētu notikt ES iekšējā oglekļa emisiju pārvirze transporta nozarē, pieaugot lietotu transportlīdzekļu importam no dalībvalstīm ar augstiem ienākumiem uz dalībvalstīm ar zemiem ienākumiem;

- kopumā tiek atbalstīts tas, ka pastāv noteikumi par stimuliem bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, tomēr dažas delegācijas uzskata, ka tie nav tehnoloģiski neitrāli, apgalvojot, ka bezemisiju transportlīdzekļiem tiek dota pārāk liela priekšroka pār mazemisiju transportlīdzekļiem, piemēram, no elektrotīkla lādējiem hibrīdtransportlīdzekļiem. Citas dotu priekšroku stimulu koncentrēšanai uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Vairākas delegācijas atbalsta ideju par tāda mehānisma izveidi, saskaņā ar kuru ražotāji, kas neatbilst līmeņatzīmēm, tiek sodīti ar augstākiem mērķrādītājiem (saukta arī par "*bonus-malus*" sistēmu). Dažas delegācijas varētu atbalstīt to, ka tiek noteiktas saistošas kvotas bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem.

6. Visbeidzot, ir precizēti vairāki tehniskāki jautājumi, kā atspoguļots prezidentvalsts izstrādātā tekstā, kas izklāstīts dokumentā 8949/18.

III. Jautājumi

7. To ņemot vērā, prezidentvalsts aicina ministrus sniegt norādes turpmākam darbam saistībā ar šādiem diviem jautājumiem:
- a) *Vai ar ierosināto vērienīguma pakāpi attiecībā uz 2025. un 2030. gada mērķrādītājiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem tiek gūts pareizais līdzsvars starp adekvāta ieguldījuma sniegšanu CO₂ emisiju samazināšanā un Eiropas darbvietu un izaugsmes un Eiropas autobūves nozares konkurētspējas nodrošināšanu?*
 - b) *Vai stimulu mehānisms bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļiem, kā to ierosina Komisija, ir labākais un efektīvākais veids, kā sekmēt šo transportlīdzekļu plašāku izmantošanu?*