



Briselē, 2026. gada 15. jūnijā
(OR. en)

10065/1/26
REV 1

Starpiestāžu lieta:
2025/0420 (COD)

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza attiecībā uz CO ₂ emisijas standartiem jauniem mazas noslodzes transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu marķēšanu un atceļ Direktīvu 1999/94/EK – progressa ziņojums

I. IEVADS

1. Komisija 2025. gada 16. decembrī nāca klajā ar priekšlikumu grozīt regulu par CO₂ emisijas standartiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un autofurgoniem (tā sauktais “priekšlikums par CO₂ standartiem”) ¹. Tajā ir iekļauti arī noteikumi par transportlīdzekļu marķēšanu.
2. Priekšlikums tika iesniegts kā daļa no autobūves tiesību aktu kopuma, kas ietver arī priekšlikumu par tīriem uzņēmumu transportlīdzekļiem un priekšlikumus autobūves tiesību aktu vienkāršošanai (autobūves nozares *omnibus*).

¹ Dokuments 17010/25 + ADD1.

3. Priekšlikuma mērķis ir nodrošināt elastīgāku un tehnoloģiski neitrālu pieeju, ņemot vērā tehnoloģiju un tirgus attīstību, vienlaikus saglabājot virzību uz klimatneitralitāti, līdz ar atteikšanos no fosila lietojuma sniedzot ieguldījumu enerģētiskajā drošībā un neatkarībā un saglabājot paredzamību ražotājiem un investoriem taisnīgā pārejā uz bezemisiju mobilitāti.

Tas jo īpaši no 100 % līdz 90 % samazina 2035. gada mērķrādītājus vieglajiem automobiļiem un autofurģoniem un no 50 % līdz 40 % samazina 2030. gada mērķrādītāju autofurģoniem, un ievieš jaunas elastības iespējas ražotājiem, lai tie varētu sasniegt savus konkrētos emisiju samazināšanas mērķrādītājus: tajā tiek ierosināts, lai laikposmā no 2030. līdz 2032. gadam atbilstības novērtējums būtu daudzgadējs, līdz 2034. gadam tiek ierosināti superkredīti maziem elektriskajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem, kas “ražoti ES”, un no 2035. gada – kredīti ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu izmantošanai un kredīti “ES ražotam” mazoglekļa tēraudam. Lai nodrošinātu priekšlikuma klimatneitralitāti, pēdējās divas no minētajām elastības iespējām ir jāizmanto atlikušo emisiju kompensēšanai. Tās uzlabo tehnoloģiju neitralitāti un ņem vērā emisiju samazinājumus papildus izpūtēja emisiju samazinājumiem.

4. Padome (Vide) 2026. gada 17. martā rīkoja politikas debates par priekšlikumu, galveno uzmanību pievēršot priekšlikuma pamatelementiem, proti, emisiju samazināšanas mērķrādītājiem un jaunajām elastības iespējām.
5. Eiropas Parlamentā *Massimiliano SALINI* (PPE, IT) tika iecelts par referentu ENVI komitejas vārdā. Balsojums plenārsēdē ir paredzēts 2026. gada novembrī.
6. Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinumu par šo priekšlikumu sniedza 2026. gada 29. aprīlī. Reģionu komiteja atzinumu par šo priekšlikumu vēl nav sniegusi.
7. Tālāk tekstā prezidentvalsts izklāsta progresu, kas tiktāl ir panākts attiecībā uz priekšlikumu, un sniedz plašu pārskatu par pašreizējo stāvokli galvenajos neatrisinātajos jautājumos.

II. PAŠREIZĒJAIS STĀVOKLIS

Vispārīgi apsvērumi

8. Vairākās sanāksmēs, no kurām pēdējā notika 2026. gada 21. maijā, priekšlikumu par CO₂ standartiem izskatīja Vides jautājumu darba grupa.

9. Politikas debates marta Vides padomē un rūpīgā izskatīšana darba grupas līmenī ir ļāvuši apzināt priekšlikuma galvenos problēmjautājumus un deleģāciju vispārējās nostājas par tiem. Tomēr vairākas deleģācijas saglabā izpētes atrunas par visu tekstu vai tā daļām.
10. Turklāt divi priekšlikuma pamata noteikumi – superkredīti “ES ražotiem” maziem elektriskajiem vieglajiem pasažieru automobiļiem un kredīti “ES ražotam” mazoglekļa tēraudam – ir cieši saistīti ar autobūves nozares *omnibus* priekšlikumu un priekšlikumu Industriālās attīstības paātrināšanas aktam (*IAA*). *IAA* priekšlikums tika iesniegts tikai 2026. gada 4. martā, un tā izskatīšana joprojām ir salīdzinoši agrīnā posmā. Pastāvīgo pārstāvju komitejā 2026. gada 5. jūnijā par savstarpēji saistītajiem noteikumiem notika diskusija.
11. Lai gan prezidentvalsts ir turpinājusi darbu pie visiem priekšlikuma elementiem, konkrēti šajā posmā tā ir koncentrējusies uz kompromisa izstrādi, it sevišķi attiecībā uz marķēšanu un tehniskākiem jautājumiem. Rezultātā ir panākta plaša vienošanās par prezidentvalsts jaunāko kompromisa tekstu, tomēr daži jautājumi vēl nav atrisināti, galvenokārt attiecībā uz lietotiem transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu energoefektivitātes iekļaušanu marķējumā. Daži citi neatrisinātie jautājumi ir saistīti ar priekšlikuma galveno problemātiku.
12. Prezidentvalsts vispārējais novērtējums ir tāds, ka, lai panāktu turpmāku progresu attiecībā uz priekšlikumu, kā daļa no vispārēja līdzsvarota kompromisa ir jārisina visi galvenie neatrisinātie jautājumi.

Galvenie neatrisinātie jautājumi

13. Kopš priekšlikumu sāka izskatīt, ir skaidrs, ka galvenie politiskie jautājumi saistās ar 2035. un 2030. gada emisiju samazināšanas mērķrādītājiem un jaunajām elastības iespējām. Ņemot vērā, ka Eiropas autobūves nozare saskaras ar izaicinājumiem, kas saistīti ar ražošanas izmaksām, jaudas pārpalikumu un pieaugošo globālo konkurenci, debatēs galvenā uzmanība tika pievērsta tam, lai tiktu rasts pareizais līdzsvars starp virzību uz klimatneitralitāti un elektrifikācijas veicināšanu, vienlaikus nodrošinot ražotājiem vairāk iespēju un elastības savu emisiju samazināšanas mērķrādītāju sasniegšanā, tādējādi stiprinot tehnoloģisko neitralitāti, tajā pašā laikā nodrošinot spēcīgu un konkurētspējīgu autobūves nozari ES. Viens no argumentiem ir tāds, ka elastība ražotājiem un tehnoloģiskā neitralitāte ir būtiska, lai nodrošinātu nozares konkurētspēju, savukārt pretarguments ir tas, ka virzība uz elektrifikāciju un temps, kādā šī virzība notiek, ir tas ceļš uz priekšu, pa kuru jāiet, lai nodrošinātu nākotnes vajadzībām atbilstošu konkurētspēju.

Minētajā kontekstā vairākas delegācijas vēlas paplašināt bezemisiju transportlīdzekļu definīciju, iekļaujot tajā transportlīdzekļus, kas darbojas tikai ar “oglekļneitrālām” degvielām. Šīs delegācijas ierosina jēdzienu “oglekļneitrāls” definēt kā tādu, kas aptver visus Atjaunojamo energoresursu direktīvā (*RED*) uzskaitītos atjaunīgo degvielu veidus. Viena delegācija vēlas definīciju paplašināt, to attiecinot arī uz “atjaunīgām degvielām, tostarp modernām biodegvielām”. Citas delegācijas pret to iebilst, uzskatot, ka definīcijai arī turpmāk vajadzētu būt balstītai uz izpūtēja emisijām. Viena delegācija ierosina virzīties uz pilna aprites cikla novērtējuma pieeju.

Ir aktualizēti arī apsvērumi par atšķirībām starp dalībvalstīm, tostarp attiecībā uz elektrotransportlīdzekļu ieviešanu un infrastruktūras izvērsanu.

a) Emisiju samazināšanas mērķrādītāji

Vairākas delegācijas vēl nav paidušas galīgu vai konkrētu nostāju par ierosinātajiem emisiju samazināšanas mērķrādītājiem. Paustās nostājas ievērojami atšķiras.

14. 2030. gada mērķrādītājs autofurģoniem

Lai gan dažas delegācijas ir paidušas skaidru atbalstu 2030. gada mērķrādītāja pazemināšanai autofurģoniem no 50 % līdz 40 %, daudzas delegācijas saglabā atrunas par būtību vai joprojām priekšlikumu izvērtē. Vairākas delegācijas, pa ja tās vispārējo virzienu vērtē atzinīgi, aicina vēl vairāk pazemināt mērķrādītāju, ņemot vērā strukturālos šķēršļus elektrisko autofurģonu ieviešanai. Citām delegācijām ir iebildumi pret mērķrādītāja pazemināšanu, jo tās šaubās par to, vai tas ir nepieciešams. Viena delegācija ir skaidri aicinājusi 2030. gada mērķrādītāju pazemināt arī vieglajiem pasažieru automobiļiem.

Šķiet, ka pastāv plašs atbalsts trīs gadu vidējošanas laikposmam nolūkā panākt atbilstību 2030. gada mērķrādītājam (gan vieglajiem pasažieru automobiļiem, gan autofurģoniem). Dažām delegācijām ir atrunas par vidējošanu, savukārt vairākas delegācijas apgalvo, ka ir vajadzīga lielāka elastība, un vēlas to pagarināt līdz pieciem gadiem, dažas no tām – arī attiecībā uz 2025. gada mērķrādītāju. Citas iebilst pret vispārēju pagarinājumu līdz pieciem gadiem.

15. 2035. gada mērķrādītājs vieglajiem pasažieru automobiļiem un autofurģoniem un pienākums kompensēt atlikušās emisijas

Dažas delegācijas ir norādījušas, ka atbalsta 90 % mērķrādītāju apvienojumā ar pienākumu kompensēt atlikušās emisijas, un dažas delegācijas arī aicināja nodrošināt, lai emisiju samazinājumi atbilstu Eiropas Klimata aktam.

Citas delegācijas ir norādījušas, ka tās var atbalstīt 90 % ar konkrētām atrunām, jo īpaši to, ka 90 % vajadzētu būt beznosacījuma vai vismaz daļēji kompensētiem un/vai ka nolūkā atspoguļot tirgus realitāti būtu jāpalielina un jāpaplašina elastības iespējas ražotājiem, lai tie varētu sasniegt savus konkrētos mērķrādītājus. Dažas delegācijas atbalsta 2035. gada mērķrādītāju turpmāku samazināšanu gan vieglajiem pasažieru automobiļiem un autofurgoniem, gan tikai autofurgoniem, apšaubot to, cik reālistiski ir ierosinātie mērķrādītāji.

Savukārt vairākas delegācijas ir kritiski noskaņotas pret 2035. gada mērķrādītāju pazemināšanu. Daži vēlas saglabāt pašreizējos 100 % mērķrādītājus, atsaucoties uz tādiem apsvērumiem kā Kopīgo centienu regulas mērķrādītāji, nepieciešamība raidīt skaidru signālu par elektrifikāciju un ievērot Eiropas Klimata akta mērķus. Dažas dalībvalstis ir sniegušas norādes, ka to atrunas ir saistītas ar skeptisko attieksmi pret to, vai kompensācijas mehānisms ar kredītiem nodrošinās tādus pašus emisiju samazinājumus kā pašreizējie mērķrādītāji.

b) Elastības iespējas

16. 2030. gada mērķrādītājs vieglajiem pasažieru automobiļiem – superkredīti “maziem elektrotransportlīdzekļiem, kas ražoti ES”

Šķiet, ka pastāv plašs atbalsts iecerei par superkredītiem maziem pasažieru automobiļiem, bet vairākas delegācijas aicina veikt izmaiņas konkrētajā priekšlikumā vai ir iesniegušas izpētes atrunas par konkrētiem tā elementiem. Proti, vairākas delegācijas uzskata, ka tehnoloģiski neitrālai pieejai būtu arī jāļauj piešķirt superkredītus maziem pasažieru automobiļiem, kas darbojas tikai ar oglekļneitrālām/atjaunīgām degvielām. Dažas delegācijas uzsver, ka šādu mazu pasažieru automobiļu pieejamība cenas ziņā ir būtisks elements tajā, kā tās šo noteikumu novērtē.

Tomēr dažām delegācijām ir atrunas par šo ieceri, dažas vēlas to attiecināt arī uz lielākiem elektriskajiem automobiļiem, un viena delegācija priekšlikumu noraida pilnībā.

“Maza elektriskā transportlīdzekļa” definīcija ir ierosināta autobūves nozares *omnibus* paketē, par kuru Padomē vienošanās vēl nav panākta.

Par “ražots ES” sk. tālāk tekstā.

17. 2035. gada mērķrādītāji vieglajiem pasažieru automobiļiem un autofurģoniem – degvielas kredīti un ES ražota mazoglekļa tērauda kredīti

Ciktāl ir runa par degvielas kredītiem, daudzām delegācijām ir atrunas par šo noteikumu vai nu tāpēc, ka tas tām nešķiet pietiekami tālejošs, lai nodrošinātu elastību vai atbalstītu tehnoloģisko neitralitāti, vai arī tāpēc, ka tām ir šaubas par priekšlikuma vidisko integritāti, un tāpēc, ka tas raida nepareizus signālus tirgum. Vairākas delegācijas vēlas noteikumu paplašināt, tostarp, to piemērojot pirms 2035. gada un/vai palielinot kredītu procentuālo daļu, un/vai paplašinot biodegvielu veidu. Vairākas delegācijas atbalsta to, ka transportlīdzekļi, kas darbojas tikai ar oglekļneitrālām/atjaunīgām degvielām, būtu jāuzskata par bezemisiju transportlīdzekļiem. Minētajā kontekstā tiek ierosināts, ka vienādi tiek aptvertas visas Atjaunojamo energoresursu direktīvā uzskaitītās degvielas. Savukārt citai delegāciju grupai ir stingras atrunas, argumentējot, ka elastība neradīs papildu emisiju samazinājumus, ka, ja nebūs dekarbonizācijas alternatīvu, tā novirzīs piegādi no nozarēm (aviācijas un jūrniecības), kurām šīs degvielas ir vajadzīgas, un ka tā vājinās signālu par elektrifikāciju. Tās iebilst pret to, ka transportlīdzekļi, kas darbojas tikai ar oglekļneitrālām/atjaunīgām degvielām, tiek uzskatīti par bezemisiju transportlīdzekļiem.

Ciktāl ir runa par mazoglekļa tērauda kredītiem, pastāv diezgan plašs atbalsts vai vismaz zināma atvērtība šai koncepcijai un izvirzītajam mērķim – stimulēt ES ražotā mazoglekļa tērauda vadošo tirgu. Dažas delegācijas vēlas piemērot kredītus agrāk nekā 2035. gadā, un dažas aicina paplašināt kredītu darbības jomu, jo īpaši attiecībā uz alumīniju. Tomēr delegācijām kopumā ir jautājumi par mazoglekļa tērauda definēšanas metodiku un parametriem, kas tiks noteikti delegētajā aktā saskaņā ar Ekodizaina regulu.

Par “ražots ES” sk. tālāk tekstā.

18. Dažas delegācijas ir iesniegušas atrunas par apvienošanai grupās piemēroto ierobežojumu, to attiecinot tikai uz saistītiem ražotājiem, argumentējot, ka tas radīs konkurences izkropļojumus.

19. “Ražots ES” un saikne ar IAA priekšlikumu

Ņemot vērā to, ka IAA priekšlikuma izskatīšana joprojām ir agrīnā posmā, lielākajai daļai delegāciju līdz šim ir bijušas izpētes atrunas un jautājumi par “ražots ES” un, kā minēts iepriekš, par mazoglekļa tēraudu.

Dažas delegācijas jēdzienam “ražots ES” ir paudušas pilnīgu vai vismaz daļēju atbalstu. Dažām delegācijām tas ir svarīgs CO₂ standartu priekšlikuma elements, lai stimulētu turpmākas investīcijas ES bāzētā ražošanā un samazinātu atkarību no importa. Citas par jēdzienu “ražots ES” ir paudušas šaubas, apšaubot tā atbilstību starptautiskajām saistībām un tā efektivitāti vērtības ķēžu saglabāšanā ražotājiem.

20. Pārskatīšana

Vairākas delegācijas uzskata, ka 2035. gadā paredzētā regulas pārskatīšana ir pārāk novēlota, un dažas aicina iekļaut sīkāku informāciju par pārskatīšanas saturu. Citas uzskata, ka nav vajadzības pārskatīšanu paātrināt.

21. Lietderības koeficients no elektrotīkla uzlādējamiem hibrīda transportlīdzekļiem

Viena delegāciju grupa ir aicinājusi iesaldēt tā dēvēto “lietderības koeficientu” no elektrotīkla uzlādējamiem hibrīdautomobiļiem, savukārt cita grupa pret to iebilst, pat ja tā nav daļa no CO₂ standartu priekšlikuma. “Lietderības koeficients” tiek izmantots, lai aprēķinātu šo transportlīdzekļu CO₂ emisijas un degvielas patēriņu. To nosaka, pamatojoties uz aplēsto attiecību starp braukšanu elektriskā režīmā un iekšdedzes motora režīmā. Lietderības koeficienta atjauninājums ir pieņemts ar sekundārajiem tiesību aktiem, lai nodrošinātu, ka CO₂ emisijas labāk atspoguļo šo transportlīdzekļu emisijas reālos apstākļos, un to piemēros no 2026. gada 29. novembra.

III. NOBEIGUMS

Pastāvīgo pārstāvju komiteja tiek aicināta pieņemt zināšanai šo progresu ziņojumu un pārsūtīt to Padomei (Vide), gatavojoties tās sanāksmei 2026. gada 25. jūnijā.