



Briselē, 2026. gada 27. februārī  
(OR. en)

6639/26

LIMITE

CLIMA 84  
ENV 160  
TRANS 96  
MI 173  
CODEC 308

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2025/0420 (COD)**

---

---

## PIEZĪME

---

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

---

Gatavojoties Vides padomes 2026. gada 17. marta sanāksmei, pielikumā ir pievienots prezidentvalsts sagatavots informatīvs dokuments ar jautājumiem ministriem par priekšlikumu.

Pastāvīgo pārstāvju komiteja tiek aicināta ņemt vērā informatīvo dokumentu un nosūtīt to Padomei.

**Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar ko Regulu (ES) 2019/631 groza attiecībā uz CO<sub>2</sub> emisijas standartiem jauniem mazas noslodzes transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu marķēšanu un atceļ Direktīvu 1999/94/EK**

**– Politikas debates –**

*– Prezidentvalsts sagatavots informatīvs dokuments ar jautājumiem ministriem –*

Komisija 2025. gada 16. decembrī iesniedza priekšlikumu grozīt regulu par CO<sub>2</sub> emisijas standartiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un autofurģoniem. Priekšlikumā ir iekļauti arī noteikumi par transportlīdzekļu marķēšanu. Priekšlikums ir daļa no autobūves paketes, kuras mērķis ir atbalstīt nozares centienus pārejā uz tīru mobilitāti. Paketē ir iekļautas arī trīs citas likumdošanas iniciatīvas (viena par vienkāršošanu – “automobiļu *Omnibus*”, viena par uzņēmumu autoparku zaļināšanu un viena par CO<sub>2</sub> standartu mērķtiecīgu grozīšanu lielas noslodzes transportlīdzekļiem) un paziņojums “Bateriju ražošanas veicināšanas stratēģija”.

Priekšlikums izriet no 2025. gada marta Autobūves nozares rīcības plāna un 2025. gada sākumā uzsāktā stratēģiskā dialoga ar nozari un galvenajām nozares ieinteresētajām personām.

Kopā ar citām iniciatīvām, kuras saistītas ar autobūves nozari, priekšlikuma mērķis ir palīdzēt risināt galvenos izaicinājumus tās konkurētspējai vidē, kurā notiek strauja tehnoloģiju attīstība un pieaug konkurence, vienlaikus saglabājot dekarbonizācijas kursu. Saskaņā ar Komisijas novērtējumu – lai nodrošinātu autobūves nozares konkurētspēju, ir ļoti svarīgi, lai ES rūpniecība atgūtu vadošo lomu bezemisiju transportlīdzekļu jomā. Šajā sakarā noteikumi par CO<sub>2</sub> standartiem ir būtiski, lai ieguldītājiem visā to vērtības ķēdē nodrošinātu ilgtermiņa noteiktību un paredzamību. Lai gan pārejai uz bezemisiju transportlīdzekļiem ir augšupēja tendence, proti, 2025. gadā ES baterijas elektrotransportlīdzekļu īpatsvars bija 17,4 %<sup>1</sup>, to ieviešana dalībvalstīs joprojām ir nevienmērīga.

---

<sup>1</sup> Eiropas Komisija – Eiropas Alternatīvo degvielu observatorija.

Lai risinātu izaicinājumus, ar kuriem saskaras autobūves nozare, Komisija uzskata, ka attiecībā uz CO<sub>2</sub> standartiem var izstrādāt pragmatiskāku pieeju, nemainot vispārējo virzību uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Tādējādi priekšlikuma mērķis ir panākt līdzsvaru starp to, ka ražotājiem tiek paredzētas papildu elastības un tehnoloģiskās iespējas, lai tie varētu sasniegt savus emisiju samazināšanas mērķrādītājus, un vienlaikus tiek nodrošināts, ka nozare saglabā stingru virzību uz bezemisiju mobilitāti.

Priekšlikums iekļaujas arī vispārējā satvarā laikposmam pēc 2030. gada, lai varētu īstenot nesen pieņemto 2040. gada klimata mērķrādītāju, proti, samazinājumu par 90 %, nolūkā virzīt ES uz klimatneitralitāti, kas jāpanāk līdz 2050. gadam. Viegļie automobiļi un autofurģoni kopā rada aptuveni 20 % no ES kopējām CO<sub>2</sub> emisijām.

### **Pašreizējā situācija Padomē**

Ierosinātais grozījums regulā par CO<sub>2</sub> emisijas standartiem jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un autofurģoniem ir apspriests vairākās Vides jautājumu darba grupas sanāksmēs, noslēdzot pirmo pilno priekšlikuma caurskatīšanu. Priekšlikuma izskatīšana tāpat turpinās, un vairākas dalībvalstis joprojām izvērtē priekšlikumu. Tomēr, pamatojoties uz sākotnējiem komentāriem, viedokļi par priekšlikumu ievērojami atšķiras gan attiecībā uz ierosinātajiem mērķrādītājiem, jo īpaši 2035. gada mērķrādītājiem, gan attiecībā uz ierosināto jaunu elastības iespēju ieviešanu.

### **Diskusiju temati**

Lai sniegtu norādījumus attiecībā uz priekšlikuma turpmāku izskatīšanu, prezidentvalsts ierosina ministriem pievērsties šādiem jautājumiem.

## 2030. un 2035. gada emisiju samazināšanas mērķrādītāji

Komisija ierosina autofurģoniem noteikto 2030. gada izpūtēja emisiju samazināšanas mērķrādītāju samazināt no 50 % līdz 40 %, ņemot vērā īpašās problēmas, ar kurām autofurģonu ražotāji saskaras bezemisiju autofurģonu ieviešanas šķēršļu dēļ.

Attiecībā uz vieglajiem automobiļiem joprojām ir spēkā 2030. gada mērķrādītājs, proti, samazinājums par 55 %.

Attiecībā uz 2035. gada mērķrādītājiem, kas noteikti vieglajiem automobiļiem un autofurģoniem, priekšlikums paredz izpūtēja emisiju samazināšanas mērķrādītājus samazināt no 100 % līdz 90 % salīdzinājumā ar ES autoparka 2021. gada mērķrādītāju, lai ražotāji varētu sasniegt savus mērķrādītājus, izmantojot plašāku tehnoloģisko iespēju klāstu, un tādējādi atbalstītu tehnoloģiski neitrālāku pieeju. Tomēr ražotājiem būs jākompensē atlikušās emisijas līdz 10 % apmērā, izmantojot ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu kredītus un/vai mazoglekļa tērauda kredītus un tādējādi saglabājot klimatneitralitātes mērķi.

## Jaunas elastības iespējas kredītu veidā, lai varētu sasniegt mērķrādītājus

Ir ierosināti trīs jauni kredītu veidi:

1. līdz 2034. gadam – superkredīti maziem bezemisiju automobiļiem, kas “ražoti ES”;
2. no 2035. gada – ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu kredīti;
3. no 2035. gada – kredīti mazoglekļa tēraudam, kas “ražots ES”.

Maziem bezemisiju automobiļiem paredzēto **superkredītu** mērķis ir stimulēt ES ražotu mazu un cenas ziņā pieejamu elektrisko transportlīdzekļu masveida tirgus attīstību. Viena maza elektriskā transportlīdzekļa ražošana būs līdzvērtīga 1,3 transportlīdzekļu ražošanai. Automobiļu *Omnibus* ietvaros termins “mazs bezemisiju automobilis” ir jādefinē ierosinātajā Tipa apstiprināšanas regulas grozījumā.

**Ilgospējīgu atjaunīgo degvielu kredīti un mazoglekļa tērauda kredīti** ražotājiem nodrošinās vairāk atbilstības iespēju papildus izpūtēja emisiju pieejai un uzlabos tehnoloģisko neitralitāti. Tomēr, lai cita starpā nodrošinātu pastāvīgas un pietiekamas investīcijas bezemisiju transportlīdzekļos, tiek ierosināts šīs elastības iespējas ierobežot 10 % apmērā no ES autoparka 2021. gada mērķrādītāja.

**Ilgospējīgu atjaunīgo degvielu kredīti** neattiecas uz konkrētu ražotāju, bet – atkarībā no šo degvielu pieejamības tirgū – ļaus ražotājiem kompensēt līdz 3 % no ES autoparka 2021. gada mērķrādītāja. Minēto 3 % ietvaros ir ieviesta kompensācijas maksimālā robežvērtība 1 % apmērā, izmantojot noteikta veida biodegvielas un biogāzi, kas ražotas no konkrētām izejvielām. Degvielu kredīti atbalstīs investīcijas ilgtspējīgu atjaunīgo degvielu vērtības ķēdes attīstībā, un šādām degvielām arī turpmāk būs nozīme transporta dekarbonizācijā, jo īpaši attiecībā uz esošo autoparku.

Ierosināto **mazoglekļa tērauda kredītu** mērķis ir stimulēt ES ražota mazoglekļa tērauda izmantošanu transportlīdzekļu ražošanā un izveidot pirmtirgu šajā jomā. Šie kredīti ļaus ražotājiem kompensēt līdz 7 % no ES autoparka 2021. gada mērķrādītāja.

Attiecībā uz visām trim elastības iespējām Komisija ierosina ierobežot grupu veidošanu atbilstības nodrošināšanas nolūkā, to attiecinot tikai uz grupām, kurās visi ražotāji ir daļa no vienas un tās pašas saistītu ražotāju grupas.

## Jautājumi ministriem

Prezidentvalsts aicina ministrus pārdomāt šādus jautājumus:

1. Komisija ierosina samazināt 2035. gada mērķrādītājus līdz 90 %, vienlaikus ieviešot kredītu mehānismus ilgtspējīgām degvielām un ES ražotam mazoglekļa tēraudam, lai kompensētu atlikušās emisijas. Kā jūs vērtējat ierosināto grozīto regulējumu, kurš paredz nodrošināt ES klimata mērķu sasniegšanu, tehnoloģiskās neitralitātes uzlabošanu un autobūves nozares konkurētspēju?
  2. Kāds ir jūsu viedoklis par elastības iespējām, kuras ierosinātas, lai palīdzētu ražotājiem sasniegt savus 2030. un 2035. gadam izvirzītos mērķrādītājus?
-