EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 31.1.2014.
SWD(2014) 32 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments

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}
{SWD(2014) 33 final}

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments

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

1. PROBLĒMAS IZKLĀSTS

1.1. Politiskais konteksts

Vienotie Eiropas emisiju standarti, kas noteikti vairākās ES direktīvās, nosaka toksisko izplūdes gāzu emisiju pieļaujamās robežas visiem ES pārdotajiem vieglajiem transportlīdzekļiem (VT) un smagajiem transportlīdzekļiem (ST). *Euro* standarti ir noteikti, izmantojot dalīto līmeņu pieeju, proti, būtiskie aspekti ir iekļauti pamatdokumentā, ko pieņem saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru, bet nebūtiski tehniskie aspekti tiek paredzēti deleģētajos vai īstenošanas tiesību aktos. Šajā gadījumā ir divi pamatdokumenti:

– Regula (EK) Nr. 715/2007,

– Regula (EK) Nr. 595/2009.

1.2. Identificētās problēmas

Gaisa piesārņojuma, globālās sasilšanas un tiesiskā regulējuma vienkāršošanas kontekstā ir identificētas sešas konkrētas problemātiskas jomas, kurās tirgus un tiesiskā regulējuma nepilnības kavē visaptverošu problēmu risināšanu:

(1) Efektīvas braukšanas degvielas patēriņa samazināšanas potenciāla nepietiekama izmantošana

Netiek izmantots viss potenciāls degvielas patēriņa samazināšanai, ko sniedz efektīva braukšana. Ekoloģiskās braukšanas tehniskā atbalsta pamatā ir degvielas patēriņa mērinstrumenti (DPM) un pārnesumu pārslēgšanas indikatori (PPI). Jaunos M1 kategorijas vieglos automobiļos, kas aprīkoti ar manuālo pārnesumkārbu, PPI jau ir obligāti. Turpretī juridiskas prasības par DPM uzstādīšanu kādā mehānisko transportlīdzekļu kategorijā šobrīd vēl nav pieņemtas. Tomēr pētījumi[1] liecina, ka ekoloģiskās braukšanas potenciālu var izmantot pilnīgāk, ja DPM un PPI izmanto vienlaikus.

(2) Amonjaka (NH_3) emisiju ierobežojumu darbības joma apdraud dabasgāzes ST laišanu tirgū

"Euro VI" emisiju tiesību aktā[2] visiem ST neatkarīgi no dzinēja tipa ir noteiktas amonjaka (NH_3) robežvērtības, kas ir saistošas no 2012. gada 31. decembra. Šis ierobežojums tika paredzēts, lai mazinātu amonjaka zudumu risku (pārāk liela amonjaka daudzuma izmantošana emisiju kontroles sistēmā) ST ar dīzeļdzinējiem. Tā kā benzīna un dabasgāzes dzinēju darbības procesā, kurā nav vajadzīgas uz amonjaku balstītas sistēmas, parasti tiek izdalīts neliels daudzums NH_3, šāds ierobežojums šajā mazajā ST tirgus segmentā rada ļoti neizdevīgus apstākļus. Tas visticamāk ievērojami palielinātu tādu transportlīdzekļu cenu kā autobusi, kuros izmanto saspiestu dabasgāzi (*CNG*), tādējādi veicinot to aizstāšanu ar dīzeļdzinēja transportlīdzekļiem, kas rada lielāku piesārņojumu.

(3) VT maksimālās masas ierobežojums "Euro 6" noteikumos dažām transportlīdzekļu platformām rada nepieciešamību pēc diviem tipa apstiprinājumiem

Šobrīd tas, vai transportlīdzekļu emisijas ir jāapstiprina atbilstīgi VT vai ST prasībām, ir atkarīgs no stingri noteikta atsauces masas ierobežojuma, tādējādi radot

---

1 *TNO 2010, Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption.*

2 Regula (EK) Nr. 595/2009.

tāda paša transportlīdzekļa tipa dažādus variantus, kuriem šīs robežvērtības dēļ piemēro atšķirīgas prasības. Tādēļ vienam transportlīdzekļa tipam būs jāveic divas emisiju sertifikācijas, kam nepieciešamas divas testēšanas. Tas rada ievērojamas izmaksas ražotājam, neatstājot labvēlīgu ietekmi uz vidi.

(4) VT "Euro 6" emisiju ierobežojumi zemā temperatūrā nav pielāgoti tehnikas attīstībai

Mūsdienu VT emisijas samazina, izmantojot pēcapstrādes sistēmas vai izmantojot dzinēja iekšējos līdzekļus. Spēkā esošie "Euro 5" ogļūdeņraža (HC) un oglekļa oksīda (CO) ierobežojumi vairs neatspoguļo pēdējo gadu tehnikas attīstību. Turklāt "Euro 6" vēl nav noteikti NO_x emisiju ierobežojumi zemā temperatūrā.

(5) "Euro 6" VT emisiju regulā ir noteikta slāpekļa oksīdu (NO_x) kopējo emisiju robežvērtība, bet nav noteikta atsevišķa robežvērtība slāpekļa dioksīdam (NO_2).

Mehānisko transportlīdzekļu izdalītos slāpekļa oksīdus (NO_x) veido slāpekļa oksīds (NO) un slāpekļa dioksīds (NO_2). Tiešās NO_2 emisijas uzskata par īpaši problemātiskām, jo tām ir vislielāka ietekme uz veselību pilsētās. Lai nodrošinātu, ka mūsdienu emisiju kontroles tehnoloģiju izmantošanas rezultātā nepalielinās tiešās NO_2 emisijas, "Euro VI" tiesību aktā ST jau ir noteikti konkrēti NO_2 emisiju ierobežojumi, bet spēkā esošajā "Euro 6" tiesību aktā par VT emisijām ir noteikta tikai NO_x kopējo emisiju robežvērtība.

(6) "Euro 6" VT kopējo HC emisiju ierobežojumi rada problēmas *CNG* transportlīdzekļu ražotājiem

Spēkā esošie "Euro 6" VT kopējo ogļūdeņražu (HC) emisiju ierobežojumi ietver metāna un metānu nesaturošu HC emisijas. Metāna iekļaušanas galvenais iemesls ir tas, ka metāns ir spēcīga siltumnīcefektu veicinoša gāze. Tomēr būtu lietderīgāk metānu pievienot transportlīdzekļa CO_2 ekvivalentajām emisijām un atteikties no metāna emisiju ierobežošanas tipa apstiprināšanā. Tas veicinātu dabasgāzes transportlīdzekļu (DT) laišanu tirgū. Metāna iekļaušana apgrūtina kopējo HC robežvērtību izpildi DT, kaut arī šādi transportlīdzekļi kopumā rada mazākas siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas, rēķinot uz nobraukto attālumu.

1.3. Kuru tas ietekmē, kādā veidā un cik lielā mērā?

Iepriekš minētās problēmas ietekmē dažādas grupas:

– slikta gaisa kvalitāte ietekmē Eiropas Savienības iedzīvotāju veselību, veicinot akūtas un hroniskas saslimšanas[3],

– jaunu transportlīdzekļu cenas izmaiņas ietekmē mehānisko transportlīdzekļu pircējus. Tomēr viņi var gūt arī labumu no lielākas degvielas ekonomijas,

– tās ietekmē mehānisko transportlīdzekļu ražotājus, jo stingrāki emisiju ierobežojumi rada nepieciešamību izstrādāt jaunas tehnoloģijas. Tomēr ražotāji varētu gūt labumu no NH_3 un kopējo HC emisiju ierobežojumu vienkāršošanas un iespējamās pārskatīšanas. Sagaidāms, ka ietekme uz trešo valstu ražotājiem neatšķirsies no ietekmes uz iekšzemes ražotājiem,

[3] *WHO 2004, Health aspects of air pollution.*

– Lielāks pieprasījums pēc atsevišķām sastāvdaļām var ietekmēt sastāvdaļu piegādātājus. MVU darbojas gandrīz tikai autobūves piegādes ķēdes sākumposmā, un sagaidāms, ka ietekme uz tiem būs minimāla.

2. SUBSIDIARITĀTES ANALĪZE

Saskaņā ar citiem tiesību aktiem, kas saistīti ar mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprināšanu, apsvērtās darbības pamatā ir LESD 114. pants, kurš nodrošina iekšējā tirgus darbību. Tā kā apsvērtā iniciatīva ir saistīta ar grozījumiem spēkā esošos ES tiesību aktos, efektīvi var rīkoties tikai ES. Eiropas Savienības darbība ir vajadzīga arī tāpēc, lai izvairītos no šķēršļu radīšanas vienotajā tirgū, kā arī tāpēc, ka gaisa piesārņojums un klimata izmaiņas ir pārnacionāls jautājums.

3. MĒRĶI

Vispārējie politiskie mērķi:

– nodrošināt iekšējā tirgus netraucētu darbību,

– nodrošināt Eiropas Savienībā augsta līmeņa vides un veselības aizsardzību,

– sekmēt Eiropas Savienības siltumnīcefekta gāzu samazināšanas mērķu sasniegšanu.

Konkrētie mērķi:

– pieņemt tādus emisiju tiesību aktus un tādas tipa apstiprināšanas prasības, kas atspoguļo tehnikas attīstību un novērš identificētās tiesiskā regulējuma nepilnības,

– izmantot tiesiskā regulējuma vienkāršošanas potenciālu,

– uzlabot braukšanas efektivitāti, lai samazinātu gaisa piesārņojumu un SEG emisijas.

Darbības mērķi:

– nodrošināt, ka jauni mehāniskie transportlīdzekļi ir aprīkoti ar sistēmām, kas palīdz braukt ekoloģiskāk, ja netiek izmantots viss degvielas ietaupīšanas potenciāls,

– izvairīties no tā, ka saskaņotie NH_3 ierobežojumi smagajiem automobiļiem ierobežo dažu dzirksteļaizdedzes transportlīdzekļu ieviešanu tirgū,

– novērst nepieciešamību veikt dubulto emisiju sertifikāciju, tādējādi samazinot atbilstības nodrošināšanas izmaksas,

– dot Komisijai iespēju ierosināt atjauninātus emisiju ierobežojumus zemā temperatūrā, pieņemot deleģētu aktu, ja tas ir nepieciešams un tiek attiecīgi pamatots,

– dot Komisijai iespēju ierosināt atsevišķu NO_2 ierobežojumu VT, pieņemot deleģētu aktu, ja tas ir nepieciešams un tiek attiecīgi pamatots,

– dot Komisijai iespēju iespēju atteikties no metāna emisiju ierobežojumiem, pieņemot deleģētu aktu, ja tas ir nepieciešams un tiek attiecīgi pamatots, kā arī ar nosacījumu, ka metāna emisijas saskaņā ar automobiļu CO_2 regulu tiek iekļautas CO_2 ekvivalentajās emisijās.

4. POLITISKIE RISINĀJUMI

Ņemot vērā 1.2. iedaļā aprakstītās problēmas, turpmāk ir izklāstīti problēmu politiskie risinājumi pirmajās trīs problemātiskajās jomās.

(1) Efektīvas braukšanas degvielas patēriņa samazināšanas potenciāla nepietiekama izmantošana

1. risinājums. **Esošajā situācijā netiek veiktas nekādas izmaiņas**

2. risinājums. **Prasība par DPM uzstādīšanu visos VT un prasības par PPI uzstādīšanu tikai vieglos automobiļos attiecināšana uz visiem VT**

3. risinājums. Ieviest prasību uzstādīt DPM VT un ST un prasību par PPI uzstādīšanu tikai vieglos automobiļos attiecināt uz visiem VT un ST

(2) Amonjaka (NH_3) emisiju ierobežojumu darbības joma apdraud dabasgāzes ST laišanu tirgū

1. risinājums. **Esošajā situācijā netiek veiktas nekādas izmaiņas**

2. risinājums. **Izmainīt "Euro VI" NH_3 ierobežojumu darbības jomu, lai tie attiektos tikai uz ST ar kompresijas aizdedzes dzinējiem**

(3) VT maksimālās masas ierobežojums "Euro 6" noteikumos dažām transportlīdzekļu platformām rada nepieciešamību pēc diviem tipa apstiprinājumiem

1. risinājums. **Esošajā situācijā netiek veiktas nekādas izmaiņas**

2. risinājums. **Atcelt VT maksimālās masas ierobežojumu attiecībā uz emisijām "Euro 6" noteikumos**

Attiecībā uz iepriekš minēto 4.–6. problēmu pirmā iespēja ir esošajā situācijā neveikt nekādas izmaiņas vai arī to var risināt, piešķirot pilnvaras pieņemt deleģētos aktus saistībā ar attiecīgiem tipa apstiprināšanas noteikumiem.

5. IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

5.1. Pieeja

Politiskie risinājumi tiek analizēti proporcionāli un ņemot vērā ekonomiskos (ietekme uz nozari un patērētājiem) un vides aspektus (siltumnīcefekta gāzu un piesārņojošo vielu emisijas). Tā kā iespējamā ietekme uz nodarbinātību ir visai zema, sociālās ietekmes noteikšanas iespējas ir visai ierobežotas.

Ņemot vērā, ka to regulatīvo risinājumu mērķis, kas attiecas uz 4., 5. un 6. problēmu, ir piešķirt Komisijai pilnvaras grozīt vai papildināt emisiju tiesību aktus, par šiem risinājumiem nav sniegts ietekmes novērtējums. Tāpēc šajā ziņojumā uzmanība galvenokārt pievērsta to politisko risinājumu proporcionālai novērtēšanai, kas saistīti ar 1., 2. un 3. problēmu.

5.2. Novērtējums

(1) Efektīvas braukšanas degvielas patēriņa samazināšanas potenciāla nepietiekama izmantošana

RISINĀJUMI	EKONOMISKĀ	SOCIĀLĀ	VIDE
1. risinājums	Papildu ekonomiskā ietekme nav sagaidāma.	Ietekme uz nodarbinātību nav sagaidāma.	Ja transportlīdzekļos aizvien netiks izmantotas

			tehniskās sistēmas, kas palīdz vadītājam braukt ekoloģiskāk, tiks zaudēta iespēja samazināt piesārņojošo vielu un SEG emisijas.
2. risinājums	Vidējas papildu izmaksas ražotājiem (EUR 0–10 uz transportlīdzekli par DPM un EUR 0–15 par PPI)[4].	Ietekme uz nodarbinātību nav sagaidāma.	Ir sagaidāms CO_2 emisiju samazinājums. Tās ir tieši saistītas ar mazāku degvielas patēriņu, kas saskaņā ar piesardzīgiem aprēķiniem vidusmēra vadītājam ir 1 %.
3. risinājums	Nav precīzu izmaksu aplēšu par DPM un PPI, ko uzstādīs ST. DPM izmaksas, iespējams, ir līdzīgas izmaksām saistībā ar VT. Aplēstās PPI izmaksas ir ievērojami augstākas.	Tā kā izmaksu pieaugums ir salīdzinoši zems, ietekme uz nodarbinātību nav sagaidāma.	Ņemot vērā vairākas ST īpatnības, papildu pozitīvā ietekme uz vidi, ko rada 3. risinājums salīdzinājumā ar 2. risinājumu, ir ļoti maza.

Jānorāda, ka, ņemot vērā visai zemās DPM un PPI uzstādīšanas izmaksas VT, investīcijas atmaksāsies ļoti ātri, pat neraugoties uz salīdzinoši zemo degvielas ietaupījumu potenciālu.

Kaut arī ir sagaidāms, ka DPM un PPI uzstādīšanai ST un VT būs pozitīva ietekme uz ekoloģisku braukšanu un tādējādi arī uz CO_2 emisiju samazinājumu, tomēr papildu ieguvumi no šo prasību attiecināšanas uz ST, visticamāk, būs ļoti mazi.

(2) Amonjaka (NH_3) emisiju ierobežojumu darbības joma apdraud dabasgāzes ST laišanu tirgū

RISINĀJUMI	EKONOMISKĀ	SOCIĀLĀ	VIDE
1. risinājums	Aplēstās papildu materiālās izmaksas ir līdz EUR 48 milj. gadā, un papildu projekta izmaksas būtu EUR 60–80 milj. gadā.	Izmaksu pieauguma apmērs liecina, ka šo transportlīdzekļu tirgus potenciāls ievērojami samazinātos. Tam būtu neproporcionāla ietekme uz maziem un vidējiem specializētu sastāvdaļu piegādātājiem.	NH_3 emisiju samazinājums kopumā būtu nebūtisks. Dabasgāzes autobusu tirgus potenciāla samazinājuma rezultātā pieaugtu PM, NO_x un CO_2 emisijas.
2. risinājums	Ir sagaidāma pozitīva ekonomiskā ietekme uz dabasgāzes ST ražotājiem un lietotājiem, jo varētu izvairīties no papildu materiālajām un projektu izmaksām, kas aplēstas EUR 108–128 milj. gadā.	Sagaidāms, ka ietekme uz nodarbinātību būs neitrāla vai nedaudz pozitīva. Pastāv iespēja, ka dabasgāzes ST ražošanā būs neliels darba vietu pieaugums. Varēs izvairīties no pamatscenārijā paredzētās iespējamās negatīvās ietekmes uz nodarbinātību.	Papildu NH_3 emisijas kopumā būtu nebūtiskas. Sagaidāma pozitīva ietekme uz vidi saistībā ar NO_x un CO_2 emisijām.

(3) VT maksimālās masas ierobežojums "Euro 6" noteikumos dažām transportlīdzekļu platformām rada nepieciešamību pēc diviem tipa apstiprinājumiem

4 *TNO 2010, Effects of a gear-shift indicator and a fuel economy meter on fuel consumption.*

RISINĀJUMI	EKONOMISKĀ	SOCIĀLĀ	VIDE
1. risinājums	Attīstības papildu izmaksas ir grūti aplēst, bet sagaidāms, ka tās būs vairāki miljoni euro uz vienu kalibrāciju. Administratīvās izmaksas par divām tipa apstriprināšanas procedūrām ir ierobežotas (ap EUR 100 000 par tipa apstiprināšanu).	Ietekme uz nodarbinātību nav sagaidāma.	Ietekme uz vidi nav sagaidāma.
2. risinājums	Papildu izvēles iespējas tipa apstiprināšanā, kas samazinātu regulatīvo slogu, jo īpaši tādām transportlīdzekļu platformām, kuru daži transportlīdzekļi nepārsniedz šobrīd noteikto VT un ST atsauces masas robežvērtību, bet citi to pārsniedz.	Būtiska ietekme uz nodarbinātību nav sagaidāma. Būtu jāsamazinās izmaksām, un tādējādi būtu jāsamazinās arī cenām, ko maksā pircēji.	Negatīva ietekme uz vidi nav sagaidāma.

Ņemot vērā šajā ietekmes novērtējumā aplūkotos atšķirīgos jautājumus, nav paredzēta sinerģija vai kompromisi starp aplūkotajiem risinājumiem dažādās jomās. Tāpēc to kumulatīvā ietekme dažādos risinājumos ir vienāda ar daļu summu.

6. RISINĀJUMU SALĪDZINĀJUMS

Salīdzinot politiskos risinājumus saistībā ar trim problēmām, kas tika novērtētas sīkāk, tika izdarīti šādi secinājumi:

1. PROBLĒMAS RISINĀJUMU SALĪDZINĀJUMS **Efektīvas braukšanas degvielas patēriņa samazināšanas potenciāla nepietiekama izmantošana**			
RISINĀJUMI	**IEDARBĪBA**	**EFEKTIVITĀTE**	**SASKAŅOTĪBA**
1. risinājums. *Esošajā situācijā netiek veiktas nekādas izmaiņas*	N.P.	N.P.	N.P.
2. risinājums. *Ieviest prasību par DPM uzstādīšanu visos VT un prasības par PPI uzstādīšanu tikai vieglos automobiļos attiecināšanu uz visiem VT*	**AUGSTA**	**VIDĒJA**	**AUGSTA**
3. risinājums. *Ieviest prasību uzstādīt DPM VT un ST un prasību par PPI uzstādīšanu tikai vieglos automobiļos attiecināt uz visiem VT un ST*	**AUGSTA**	**ZEMA**	**VIDĒJA**

Šajā salīdzinājumā priekšroka tiek dota 2. risinājumam, jo šādā veidā problēma tiks risināta efektīvāk. Pozitīvā ietekme uz vidi, ko atstās 3. risinājums, visticamāk nebūs ievērojami lielāka kā 2. risinājuma ietekme. Kaut arī, 2. risinājuma vietā izvēloties 3. risinājumu, tiks iegūta neliela papildu pozitīva ietekme uz vidi, tomēr tā nebūs

proporcionāla radītajām izmaksām. Tāpēc šobrīd ir grūti rast pamatojumu tam, lai ieviestu prasību par PPI vai DPM uzstādīšanu ST.

2. PROBLĒMAS RISINĀJUMU SALĪDZINĀJUMS Amonjaka (NH_3) emisiju ierobežojumu darbības joma apdraud dabasgāzes ST laišanu tirgū			
RISINĀJUMI	**IEDARBĪBA**	**EFEKTIVITĀTE**	**SASKAŅOTĪBA**
1. risinājums. *Esošajā situācijā netiek veiktas nekādas izmaiņas*	0	0	0
2. risinājums. *Izmainīt "Euro VI" NH_3 ierobežojumu darbības jomu, lai tie attiektos tikai uz ST ar kompresijas aizdedzes dzinējiem*	**AUGSTA**	**AUGSTA**	**AUGSTA**

2. risinājums ir nepārprotami labāks nekā pamatscenārijs, jo problēma tiek atrisināta, neradot papildu izmaksas. Saskaņotība ar ES politikas mērķiem ir augsta, jo sagaidāms, ka ietekme uz vidi un sociālā ietekme kopumā būs pozitīva.

3. PROBLĒMAS RISINĀJUMU SALĪDZINĀJUMS VT maksimālās masas ierobežojums "Euro 6" noteikumos dažām transportlīdzekļu platformām rada nepieciešamību pēc diviem tipa apstiprinājumiem			
RISINĀJUMI	**IEDARBĪBA**	**EFEKTIVITĀTE**	**SASKAŅOTĪBA**
1. risinājums. *Esošajā situācijā netiek veiktas nekādas izmaiņas*	0	0	0
2. risinājums. *Atcelt VT maksimālās masas ierobežojumu attiecībā uz emisijām "Euro 6" noteikumos*	**AUGSTA**	**AUGSTA**	**AUGSTA**

2. risinājums ir nepārprotami labāks nekā pamatscenārijs, jo problēma tiek atrisināta, neradot papildu izmaksas. Nav sagaidāma ne negatīva ietekme uz vidi, ne negatīva sociālā ietekme.

7. UZRAUDZĪBA UN NOVĒRTĒŠANA

Šajā ietekmes novērtējumā minēto pasākumu kopēju novērtēšanu un turpmākās rīcības ietekmes novērtējumu būtu lietderīgi veikt piecus gadus pēc to stāšanās spēkā. Ir ieviesti ziņošanas mehānismi, lai uzraudzītu gaisa kvalitāti un to, vai dalībvalstis ievēro noteiktos gaisa kvalitātes mērķus. Ar minētajiem ziņošanas mehānismiem var iegūt arī datus, kas dod iespēju uzraudzīt piesārņojošo vielu emisijas.

Eiropas tirgū pārdoto mehānisko transportlīdzekļu atbilstību ES prasībām pārbauda valstu tipa apstiprinājuma iestādes jaunu transportlīdzekļu tipu apstiprināšanas procesā. Šie ziņošanas mehānismi tādējādi dotu Komisijai iespēju zināmā mērā uzraudzīt ierosināto tiesību aktu ietekmi.