

Briselē, 21.5.2014.
COM(2014) 285 final

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM

**Smagdarba transportlīdzekļu degvielas patēriņa un CO₂ emisiju samazināšanas
stratēģija**

{SWD(2014) 159 final}
{SWD(2014) 160 final}

1. IEVADS

Komisijas "Ceļvedī virzībai uz konkurētspējīgu ekonomiku ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni 2050. g."¹ un Transporta baltajā grāmatā² norādīts, ka transporta sektoram līdz 2050. gadam jāsamazina CO₂ emisijas par aptuveni 60 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Lai varētu sasniegt nesen ierosinātā klimata politikas satvara 2030. gadam³ mērķus, transporta sektora uzdevums ir līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par aptuveni 20 % salīdzinājumā ar 2008. gada līmeni. Autotransporta siltumnīcefekta gāzu emisijas no 1990. līdz 2007. gadam pieauga par 29 %, taču kopš tā laika tās ir kritušās, kam par iemeslu ir augstās naftas cenas, efektīvāki viegie automobiļi un lēnāks mobilitātes pieaugums (par 6 % no 2007. līdz 2011. gadam)⁴.

Lēš, ka aptuveni ceturto daļu⁵ no autotransporta CO₂ emisijām rada smagdarba transportlīdzekļi (SDT). Tā kā kravu pārvadājumi apjomi ES aizvien pieaug, līdz pat brīdim, kad mūs piemeklēja ekonomikas krīze, pieauga arī emisijas. Ņemot vērā SDT radīto CO₂ emisiju absolūto daudzumu, tendences un relatīvo daļu no visām emisijām, bez to samazināšanas nebūs iespējams sasniegt Transporta baltajā grāmatā izvirzītos mērķus.

Vieglo automobiļu un mikroautobusu/furgonu emisiju mērīšana un monitorings notiek saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem par tipa apstiprinājumiem. Turpretī SDT CO₂ emisijas ES netiek standartizēti mērītas. Tas mazina pārredzamību ES tirgū. Toties Japānā, ASV un Kanādā jau ir ieviesti un Ķīnā tiek gatavoti pasākumi SDT CO₂ emisiju mērīšanai un samazināšanai. Tas var ietekmēt gan SDT ražošanas relatīvo konkurētspēju šajos dažādajos reģionos, gan uzņēmumus, kas izmanto SDT transportu. Tāpēc ES pasākumi, kas veltīti SDT degvielas patēriņam un CO₂ emisijām, ir svarīgi, lai uzlabotu ES konkurētspēju.

Ņemot vērā šos apsvērumus, Padome 2007. gada jūnijā aicināja Komisiju izstrādāt un īstenot "politikas instrumentus un pasākumus, ar ko samazināt minēto transportlīdzekļu siltumnīcas efekta gāzu emisiju apjomus"⁶. Komisija 2010. gada aprīļa paziņojumā "Eiropas tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu stratēģija"⁷ paziņoja, ka gatavojas ierosināt stratēģiju par SDT degvielas patēriņu un CO₂ emisijām.

Stratēģijas mērķis ir panākt SDT radīto CO₂ emisiju rentablu un samērīgu samazināšanu par labu sabiedrībai un ieinteresētajām aprindām. Tā ieinteresētajām aprindām sniegtu skaidru, saskanīgu politikas regulējumu un priekšstatu par iespējamo regulējuma attīstību, un tādējādi atvieglotu lēmumu pieņemšanu un investīciju plānošanu.

1 COM(2011)112 galīgā redakcija

2 "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu", COM(2011)0144 galīgā redakcija

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm

4 Avots: Eiropas Vides aģentūra

5 Lēsts, ka tās ir 26,6 % no visām ES SEG emisijām, AEA-Ricardo pētījums "Lot1", Report, Reduction and Testing of GHG emissions from Heavy Duty Vehicles, 2011. gada februāris, 170. lpp. Pieejams:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf

6 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/07/st11/st11483.en07.pdf>

7 COM(2010) 186 galīgā redakcija, 6. lpp.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:LV:PDF>

2. NEPIECIEŠAMĪBA PĒC SDT DEGVIELAS PATĒRIŅA UN CO₂ EMISIJU IEROBEŽOŠANAS

2.1. Smagdarba transportlīdzekļu CO₂ emisiju tendences ir ilgtespējīgas

Kopš 1990. gadu vidus līdz pat ekonomikas krīzes aizsākumam SDT kravas pārvadājumu apjoms, pateicoties IKP pieaugumam, ir pastāvīgi audzis, turpretī SDT pasažieru pārvadājumi visā visumā saglabājušies vienā līmenī. Kombinācijā ar nemainīgu transportlīdzekļu degvielas patēriņu tas novedis pie aizvien lielākām SDT CO₂ emisijām. Lēš, ka no 1990. līdz 2010. gadam SDT CO₂ emisijas ir pieaugušas par aptuveni 36 %, neraugoties uz 2008.-2009. gada ekonomikas krīzi, kas pārtrauca līdz tam novēroto stabilo pieaugumu⁸.

Prognozē, ka kopējie transporta apjomi turpmākajos 40 gados pieaugs, tomēr, pateicoties mazākam degvielas patēriņam, šī pieauguma ietekme uz CO₂ emisijām nebūs tik liela. Tiek prognozēts: ja pašreizējās tendences un politika nemainīsies, SDT CO₂ emisijas saglabāsies stabilas, proti, gan 2030., gan 2050. gadā tās būs par aptuveni 35 % lielākas nekā 1990. gadā. Tas nekādi nesader ar ES SEG emisiju samazināšanas politiku un Transporta baltajā grāmatā izvirzīto mērķi līdz 2050. gadam samazināt ES transporta emisijas par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

2.2. Tehnikas sasniegumi ļauj samazināt SDT degvielas patēriņu un CO₂ emisijas

Ir iespējams būtiski samazināt SDT degvielas patēriņu un CO₂ emisijas, tehniski uzlabojot dzinējus (tostarp siltuma atgūšanu), transmisiju, aerodinamiku, riepas un palīgierīces, kā arī aizvien samazinot pašmasu. Jaunākie analītiskie pētījumi⁹ liecina, ka ir iespējams rentabli samazināt jaunu SDT CO₂ emisijas par kādiem 35 %, ja transportlīdzekļos tiek izmantotas pašas jaunākas tehnoloģijas. Pateicoties mazākam degvielas patēriņam, tas ir rentabli gan no transporta uzņēmumu, gan visas sabiedrības viedokļa.

Bez tam efektivitāti var vēl vairāk palielināt, uzlabojot autoparku apsaimniekošanu, autovadītāju apmācību, transportlīdzekļu apkopi un jaudas vadību, pateicoties intelektiskajām transporta sistēmām (ITS).

2.3. Novēršamie datu iztrūkumi un tirgus šķēršļi

Neraugoties uz degvielas patēriņa ekonomisko nozīmi, SDT CO₂ emisijas netiek nedz mērītas, nedz paziņotas¹⁰. Tāpēc trūkst datu, bet tas savukārt mazina tirgus pārredzamību un līdz ar to kavē tādu SDT ienākšanu tirgū, kas ir energoefektīvāki un rada mazākas CO₂ emisijas. Lai samazinātu SDT CO₂ emisijas, ir jāiegūst trūkstošā informācija.

Nesenā pētījumā¹¹ piedāvāti vairāki iespējamie skaidrojumi tam, kāpēc jaunos SDT tik maz tiek izmantotas rentablas degvielas ekonomijas tehnoloģijas. Šie tirgus šķēršļi izpaužas dažādi:

8 Avots: Odyssee-Mure datubāze, pieejama <http://www.odyssee-mure.eu/>.

9 CE Delft pētījums, Marginal Abatement Cost Curves for HDVs, 2012.
http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf.

10 Uz SDT CO₂ emisijām neattiecas nekādi citi ES tiesību akti kā vien nākotnē paredzētā dzinēju CO₂ emisiju mērīšana saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 595/2009 (Euro VI), kas stāsies spēkā 2014. gadā.

11 CE Delft pētījums; Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector; 2012.
<http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>.

- lai gan degvielas ekonomija transporta uzņēmumiem ir primārais kritērijs jauna transportlīdzekļa iegādē, nepietiekama degvielas ekonomijas tehnoloģiju ieviešana ir saistāma ar iepirkuma procesu, jo tikai nedaudziem transporta uzņēmumiem ir tehnoloģiju izvērtēšanai vai transportlīdzekļu salīdzināšanai vajadzīgie dati;
- ražotāji gan piedāvā degvielas ekonomijas tehnoloģijas, taču kā papildaprīkojumu, nevis kā bāzes transportlīdzekļu pamataprīkojumu;
- SDT izmantotāji bieži vien pieņem, ka transportlīdzekļu amortizācijas periods ir trīs gadi, lai gan tas ir ievērojami mazāk par aplēsto vidējo SDT kalpošanas laiku — 11 gadiem;
- trūkst piekļuves finansējumam;
- pretrunīgas intereses, t.i., gadījumos, kad transportlīdzekļa pircējs, piemēram, izpirkumnomas uzņēmums, negūst labumu no degvielas ekonomijas, kas nāk par labu transporta uzņēmumam.

Lai gan transporta uzņēmumiem ir pazīstamas nozīmīgākās degvielas ekonomijas tehnoloģijas, kas uzlabo SDT degvielas patēriņa rādītājus, nepietiekamu datu dēļ tie nespēj salīdzināt dažādu jaunu transportlīdzekļu rādītājus, un līdz ar to tiem nav iespēju prasīt, lai jauni transportlīdzekļi tiktu aprīkoti ar rentablām tehnoloģijām.

2.4. Citas valstis nesnauž

ES vēl nav pieņemti attiecīgi tiesību akti, turpretī citas valstis jau ir rīkojušās. Japāna tiesību aktus par SDT degvielas patēriņu pieņēma jau 2007. gadā. ASV SDT CO₂ emisiju regulējumu pieņēma 2011. gadā, un 2012. gadā to izdarīja Kanāda. ASV un Kanādas tiesību akti ir vērsti uz dzinēja un šasijas ar kabīni CO₂ emisijām, proti, tiek prasīta atbilstība vienkāršotiem veikspējas rādītājiem un ražotāju deklarācijās. ASV pašlaik tiek gatavots vērienīgāks regulējums, kas būs vērsts uz visa transportlīdzekļa emisiju mērījumiem.

2.5. Rīkošanās nāks par labu ES ekonomikai

ES ražotājiem ir vadošās pozīcijas globālajā SDT tirgū — vairāk nekā 40 % no visiem SDT tiek saražoti ES¹². Lai gan ES SDT tirdzniecības bilance ir ne tikai pozitīva, bet ar lielu pārpalikumu, tas pilnībā neatpoguļo ES nozares spēcīgās pozīcijas, jo vairumu ārzemju tirgiem paredzēto ES ražotāju saražoto SDT ražo ārpus Eiropas. Degvielas patēriņš ir viens no galvenajiem iegādes kritērijiem, tāpēc, jo vairāk šie ražotāji varēs ieguldīt degvielas ekonomijas uzlabošanā, jo lielāka būs to konkurētspēja.

Lai gan ES teritorijā ražo salīdzinoši nelielu daļu no pasaulē saražotajiem SDT (aptuveni 12-14 %), ES standarti var kalpot par ceļrādi pārējām valstīm, kā tas jau noticis ar *Euro* standartiem par piesārņotāju emisijām, kurus jau ir pārņēmušas vairākas citas valstis, tostarp Ķīna, Indija, Krievija un Indonēzija.

Ja nerīkosimies ES līmenī, varam palaist garām rentablas izdevības samazināt SDT CO₂ emisijas un pazemināt ES kopējās CO₂ emisijas. ES ražotāji varētu atstāt neizmantotus apjomradītos ietaupījumus, ko dod jaunu CO₂ emisiju samazināšanas tehnoloģiju izstrāde un ieviešana, un tas savukārt mazinātu to konkurētspēju pasaules tirgū. ES uzņēmumi pārvaldījumos ļoti plaši izmanto SDT. SDT degvielas patēriņa rentabla samazināšana ir

12 Avots: AEA–Ricardo ziņojums, pieejams: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, sk. 26.-27. lpp., pamatojoties uz Starptautiskās Autoražotāju organizācijas (OICA) datiem.

pietiekami vērienīga iespēja, kas transporta uzņēmumiem un galalietotājiem neizmaksās pārlietu dārgi, bet uzlabos šo uzņēmumu konkurētspēju un ļaus samazināt enerģijas importu.

Lai gan vairākās jomās (piem., transportlīdzekļu konstrukcija, transporta darbību vadība, ārējo izmaksu internalizācija, degvielu oglekļietilpības mazināšana un iegādes lēmumu pieņemšana) jau tiek īstenotas vai ir plānotas ES iniciatīvas, ir nepieciešama visaptveroša ES stratēģija par SDT CO₂ emisiju samazināšanu. Tas arī nozarei sniegs nepieciešamo priekšstatu par gaidāmo ES regulējumu šajā jomā.

3. ES SDT DEGVIELAS PATĒRIŅA UN CO₂ EMISIJU SAMAZINĀŠANAS STRATĒGIJA

Galvenie faktori, kas nosaka SDT CO₂ emisiju un degvielas patēriņu, ir *pieprasījums pēc transporta*, kas ir saistīts ar saimniecisko darbību, *transporta modālais sadalījums* (autotransports, dzelzceļš, gaisa transports, ūdensceļi), *degvielas SEG intensitāte*, *transportlīdzekļu energoefektivitāte* un *SDT autoparku ekspluatācija*. Šajā stratēģijā netiks iztīrītas iespējas samazināt vispārējo pieprasījumu pēc transporta, tomēr visaptverošā SDT CO₂ emisiju samazināšanas stratēģijā visi pārējie galvenie faktori ir jāapskata.

3.1. SDT degvielas patēriņa un CO₂ emisiju samazināšanai veltītās ES politikas stiprināšana

ES jau ir īstenojusi pasākumus, kas tieši vai netieši skar daudzus SDT CO₂ emisijas noteicošos faktorus.

- *Modālā pāreja* ir būtisks elements intermodalitātei labvēlīgajā ES transporta politikā. Priekšlikumā par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai¹³ noteikts, ka jaunai infrastruktūrai paredzēta ES finansējuma plānošanā ir jāievēro klimata pārmaiņu mazināšanas kritēriji. Paredzams, ka, pateicoties šādai politikai, izdosies apturēt un pretējā virzienā pārvērst tendences, kuru dēļ aizvien pieaug autotransporta īpatsvars kopējā transportā.
- Pateicoties *degvielu SEG intensitātes samazināšanas pasākumiem*, no visas autotransportā patērētās enerģijas 6 % veido alternatīvās degvielas¹⁴ (2010. g. dati). Pašlaik spēkā esošo tiesību aktu¹⁵ mērķis ir veicināt tādas enerģijas izmantošanu transportā, kas rada mazākas SEG emisijas vai iegūta no atjaunojamiem avotiem, un tajos ir noteikti attiecīgi kvantitatīvi mērķi, kas pašlaik tiek pārskatīti¹⁶. Nesenā iniciatīva "Tīra enerģija transportam" un pārskatītās *TEN-T* pamatnostādnes kombinācijā ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu sekmē alternatīvo degvielu infrastruktūras izveidi un dabasgāzes un biometāna plašāku izmantošanu SDT^{17,18,19}. Komisija arī izstrādā ierosinājusi pārskatīt²⁰ Enerģijas nodokļu direktīvu²¹,

13 COM/2011/650 galīgā redakcija, plānots pieņemt 2013. gada vidū.

14 Avots: *Eurostat*.

15 Direktīva 2009/28/EK par atjaunojamo energoresursu izmantošanas veicināšanu ("Atjaunojamās enerģijas direktīva") paredz obligātu mērķi — panākt, ka 10 % no transporta nozarē izmantotās enerģijas ir atjaunojamā enerģija. Grozot Direktīvu 98/70/EK ("Degvielas kvalitātes direktīva"), tika ieviests vēl viens obligātais mērķis: līdz 2020. gadam samazināt autotransportā un visurgājējā tehnikā lietoto degvielu siltumnīcefekta gāzu intensitāti par 6 %.

16 COM(2012)595, http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com_2012_0595_en.pdf

17 Komisijas paziņojums "Nepiesārņojoša enerģija transportam – Eiropas alternatīvo degvielu stratēģija" (COM(2013)17) un priekšlikums direktīvai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (COM(2013)18).

<http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>

18 Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES.

proti, mainīt pašreizējo enerģijas nodokļu sistēmu un degvielai piemērotajos nodokļos iekļaut CO₂ elementu.

- Pašlaik aktīvi tiek *atbalstīta tādu transportlīdzekļu izstrāde un ieviešana, kam ir mazāka oglekļa pēda*. Septītās Pētniecības pamatprogrammas paspārnē organizētā "Videi nekaitīgu automobiļu iniciatīva" paredz SDT degvielas ekonomijas uzlabošanu un CO₂ emisiju samazināšanu. Atbalsts nepiesārņojošiem un efektīviem transportlīdzekļiem atspoguļojas arī ierosinātajā Pētniecības un inovācijas pamatprogrammā "Apvārsnis 2020"²². Tāpat ES tiesību akti stimulē publiskā sektora struktūras iepirkumā izvēlēties videi nekaitīgākus transportlīdzekļus²³. Tipa apstiprinājuma tiesību aktos²⁴ par masu un gabarītiem nesen ieviesta pielaide (50 cm) aerodinamiskām ierīcēm, kas piestiprinātas jaunu kravas automobiļu/piekabju aizmugurē. Šajā sakarā Komisija nesen ierosināja²⁵ pārskatīt Direktīvu 96/53/EK par transportlīdzekļu masu un gabarītiem starptautiskajos autopārvadājumos; šajā priekšlikumā ierosināts noteikt jaunas pielaides, lai varētu izmantot risinājumus, ar kuriem uzlabo SDT aerodinamiku.
- *Tāpat par nozīmīgu ir atzīta un vērā ņemta transportlīdzekļu parka ekspluatācija*. Tiesību akti par ceļu lietošanas maksām palīdz uzlabot transporta efektivitāti, samazināt degvielas patēriņu un CO₂ emisijas. Ja smagajiem kravas transportlīdzekļiem saskaņā ar Direktīvu 1999/62/EK²⁶ šādas maksas tiek uzliktas, rezultātā tiek optimizēta autotransporta izmantošana, proti, samazināts tukšo reisu skaits un uzlabota transportlīdzekļu noslodze, tiek paātrināta autoparka atjaunošana un radīti komodalitātei labvēlīgāki apstākļi. Nesen pieņemtā Intelektisko transporta sistēmu direktīva sekmēs informācijas tehnoloģiju straujāku izstrādi un ieviešanu autotransporta jomā un tā saskarnes ar citiem transporta veidiem²⁷. Bez tam 2013. gada decembrī Komisija nāca klajā ar konkrētiem ieteikumiem par koordinētu sadarbību gan visos pārvaldes līmeņos, gan starp publisko un privāto sektoru tādās jomās kā pilsētu loģistika, pilsētu pieejas noteikumi, intelektisko transporta sistēmu (ITS) risinājumu izvērsšana un ceļu satiksmes drošība pilsētās.

Vēl vairāk tiks pilnveidots transporta politikas regulējums. Kā paziņots Transporta baltajā grāmatā, tiek gatavotas vairākas iniciatīvas tā nostiprināšanai.

- Turpināsies darbs *pie modālā sadalījuma un pārejas uz mazoglekļa transporta veidiem*. Gaidāmā *iniciatīva "e-krava"* ļaus optimizēt ar preču reālo plūsmu saistīto elektronisko informācijas plūsmu. Arī vairākas Transporta baltajā grāmatā²⁸

19 Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010

20 COM(2011) 168/3.

21 Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīva 2003/96/EK: Kopienas noteikumu par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai pārkārtošana, OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.

22 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020

23 Direktīva 2009/33/EK, OV L 120, 15.5.2009.

24 Regula (EK) Nr.661/2009 un Direktīva 2007/46/EK.

25 COM (2013) 195 *final*.

26 Direktīva 1999/62/EK, kas grozīta ar Direktīvu 2006/38/EK un Direktīvu 2011/72/ES, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:EN:PDF> (konsolidētā versija).

27 Bez tam ITS attīstībai tiek sniegts pētniecības un izstrādes atbalsts saskaņā ar pašreizējo Septīto Pētniecības pamatprogrammu, un tas turpināsies arī līdz ar nākamo Pētniecības un inovācijas pamatprogrammu 2014.-2020. gadam ("Apvārsnis 2020")

28 Transporta baltā grāmata, 1. darbība "dzelzceļa pakalpojumu iekšējais tirgus", 5. darbība "piemērota iekšzemes navigācijas sistēma", 7. darbība "multimodāls kravu transports", 33. darbība "stratēģija 2030. gadam — pilsētu loģistika

paredzētās iniciatīvas ietekmēs modālo sadalījumu, jo īpaši multimodālu preču pārvadājumu un multimodālu kravas pārvadājumu koridoru izveide, kā arī jauns iekšzemes kuģošanas regulējums.

- Vairāki pasākumi skars *kravas pārvadājumu norisi*, un paredzams, ka tie palīdzēs samazināt enerģijas patēriņu:
 - 2012. gadā pārstrādātā direktīva par vadītāju apliecībām paredz, ka smago automobiļu vadītāju eksāmenos jāiekļauj *prasības par ekoloģisku autovadīšanu*; ir plānoti vēl citi pasākumi šo noteikumu īstenošanai;
 - tiek *pārskatīti tiesību akti par ceļu lietošanas maksām* ar mērķi veicināt sistemātiskāku maksu ieviešanu par nobraukto attālumu, jo tas atspoguļo infrastruktūras un ārējās izmaksas, pamatojoties uz principiem "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā";
 - tiek gatavota *iniciatīva par CO₂ pēdas nospieduma mērīšanu*, lai galalietotājiem atklātu skaidrāku ainu un plašāku informāciju par kravas un pasažieru pārvadājumu ietekmi uz CO₂ emisijām;
 - visbeidzot, autotransporta kabotāžas ierobežojumu pārskatīšana, kā ierosināts Transporta baltajā grāmatā, palīdzētu autotransportu padarīt efektīvāku, jo palielinātos transportlīdzekļu noslodzes koeficients, ar nosacījumu, ka tas notiek pakāpeniski un kombinācijā ar pasākumiem, kuri mērķis ir uzlabot izpildi un mazināt iespējamo risku, ka palielināsies pieprasījums pēc autopārvadājumiem.

Tomēr līdz šim nav veikti pasākumi ES līmenī, kas domāti, lai risinātu jautājumu par tirgū laistu SDT degvielas patēriņu un CO₂ emisijām – atšķirībā no pasažieru automobiļiem un mikroautobusiem/furgoniem. Transporta baltajā grāmatā norādīts, ka šajā jomā vajadzīgi tālāki pasākumi²⁹.

3.2. Informācijas trūkuma novēršanai veltīti īstermiņa pasākumi

Kā minēts 2.3. iedaļā, SDT degvielas patēriņa un CO₂ emisiju samazināšanas nepieciešams priekšnoteikums ir šī patēriņa un emisiju mērīšana un monitorings. Tādējādi tiks novērsti daži būtiski pašlaik tirgū sastopami šķēršļi, jo tirgus kļūs pārredzamāks un būs vieglāk salīdzināt transportlīdzekļus, bet tas savukārt stimulēs konkurenci ražotāju starpā un vairo galalietotāju informētību. Tam vajadzētu novest pie tādu SDT ražošanas un iegādes, kam ir lielāka degvielas ekonomija un kas rada mazākas CO₂ emisijas.

To paredzēts panākt divos posmos.

• Simulācijas rīka izveide

Tā kā SDT modeļi un funkcijas ir ļoti dažādas (piemēram, cisternautomobiļi, autobusi utt.), nav lietderīgi SDT CO₂ testēt tāpat kā vieglos automobiļus un mikroautobusus/furgonus. Datorsimulācijas pieejai ir vairākas priekšrocības, jo tā varētu aptvert visus SDT aspektus, ir daudzpusīga un ļoti rentabla. Kopš 2009. gada Komisija sadarbībā ar nozares pārstāvjiem

gandrīz bez emisijām", 35. darbība "multimodālu kravu pārvadājumu koridori". Sk.<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>.

29 26. pasākums; "Atbilstoši visu veidu transportlīdzekļu CO₂ emisiju standarti, ko vajadzības gadījumā aizstāj ar prasību par energoefektivitāti, lai risinātu visu veidu vilces sistēmu problēmas".

izstrādā simulācijas rīku "VECTO"³⁰, kura uzdevums ir izmērīt visas SDT CO₂ emisijas kopumā, t.sk. emisijas, kuras rada transportlīdzekļa dzinējs un transmisija, aerodinamiskie raksturlielumi, rites pretestība un palīgierīces. Lai gan citās valstīs, piemēram, ASV un Kanādā, nesen ir pieņemti tiesību akti par SDT CO₂ emisijām, kas balstās uz dzinēja un transportlīdzekļa šasijas ar kabīni emisijām, paredzams, ka VECTO būs pirmā nozares mēroga metodoloģija, kas paredzēta visa SDT (ieskaitot piekabes) CO₂ emisiju noteikšanai.

Šajā projektā cieši iesaistījies Komisijas Kopīgais pētniecības centrs. 2013. gada aprīlī tas nāca klajā ar "Konceptijas pareizības ziņojumu"³¹, kurā secināts, ka pašreizējā izmēģinājumu stadijā VECTO nodrošina CO₂ emisiju aplēses, kas ir pietiekami tuvas reālajām vērtībām un pietiekami uzticamas, lai tās varētu ņemt par pamatu SDT degvielas patēriņa un CO₂ emisiju mērīšanas ES sistēmai.

Simulācijas metodoloģijas tālāka noslīpēšana un uzlabošana palielinās tās uzticamību un precizitāti. Paredzams, ka VECTO jau 2014. gada maijā varēs izmantot vismaz trim SDT kategorijām, pie kurām piederošie transportlīdzekļi kopā rada vairāk nekā 50 % no visām SDT CO₂ emisijām. Paredzams metodi pamazām attiecināt uz citām SDT kategorijām.

- **Nepieciešamie likumdošanas pasākumi, lai varētu izmērīt, sertificēt un paziņot SDT CO₂ emisijas**

VECTO ir rīks jaunreģistrētu SDT degvielas patēriņa un CO₂ emisiju mērīšanai. Šīs vērtības, kas pienācīgi pārbaudītas un verificētas, varētu norādīt katram jaunreģistrētajam SDT, tās vajadzētu paziņot un nodrošināt attiecīgu monitoringu. Tālab ir vajadzīgi divi likumdošanas pasākumi, ko var veikt paralēli.

i) Lai varētu *sertificēt* degvielas patēriņu un CO₂ emisijas, ir jāpielāgo attiecīgie tiesību akti par tipa apstiprināšanu. Tas nozīmē, ka attiecīgajos tiesību aktos ir jāiekļauj šo vērtību noteikšanas metodika, lai dalībvalstīs tās varētu sertificēt. Tādējādi šī informācija būtu pieejama arī pircējiem.

ii) Lai atvieglotu ES jaunreģistrēto SDT sertificēto CO₂ emisiju monitoringu un attiecīgo datu izplatīšanu, ir jāparedz *ziņošanas* mehānisms. Tas nozīmē, ka parastajā likumdošanas procedūrā ir jāpieņem jauni tiesību akti par to, kā dalībvalstīm Komisijai jāziņo par SDT CO₂ emisijām, kas aprēķinātas ar VECTO rīku, līdzīgi kā tas pašlaik notiek ar vieglajiem automobiļiem un mikroautobusiem/furgoniem.

Pirms var apsvērt vērienīgākus pasākumus, katrā ziņā ir jānovērš informācijas trūkums. Lai gan nav ticams, ka sertificēšana, ziņošana un labāka patērētāju informēšana ievērojami samazinās SDT CO₂ emisijas, paredzams, ka ietekme būs pozitīva, jo informācija par tirgū esošo transportlīdzekļu efektivitāti kļūs pārredzamāka un tādējādi uzlabosies konkurence.

3.3. Politikas risinājumi vidējā termiņā

Lai izdotos rentabli sasniegt 2030. gadam izvirzīto vērienīgo siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķi, transporta sektorā jāpanāk lielāki samazinājumi. Var apsvērt virkni vidējā termiņā īstenojamu pasākumu, lai samazinātu SDT CO₂ emisijas. Pašsaprotaamākais variants būtu noteikt obligātus CO₂ emisiju vidējos ierobežojumus jaunreģistrētiem SDT, jo tas cita starpā nodrošina vislielāko konsekvenci ar vieglo automobiļu un mikroautobusu/furgonu emisiju regulējumu, bet ir iespējami arī citi varianti: moderna infrastruktūra, kas atvieglo

30 *Vehicle Energy Consumption Calculation Tool* jeb VECTO — Transportlīdzekļa energopatēriņa aprēķina rīks.

31 Pieejams: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm

alternatīvo degvielu izmantošanu SDT; racionālāka cenu noteikšana par infrastruktūras izmantošanu; efektīva un saskanīga transportlīdzekļu aplikšana ar nodokļiem dalībvalstīs; citi tirgus mehānismi. Šie varianti viens otru nebūt neizslēdz. Jebkurā gadījumā tiks veikts ietekmes novērtējums, lai apzinātu pašu izdevīgāko variantu(-s).

Pirms varam rīkoties tālāk, VECTO simulācijas rīkam jāsāk pilnvērtīgi darboties un ir jāpieņem tiesību akti par SDT CO₂ emisiju sertificēšanu un ziņošanu. Tāpat pamatīgi jānoskaidro tehnoloģiskais potenciāls, jārod plašāka izpratne par tirgus šķēršļiem, kas kavē tehnoloģiju ieviešanu, jāpārvērtē SDT radīto CO₂ emisiju mazināšanas izmaksas un ieguvumi un jāizvērtē, kādu stimulu struktūru veidot par labu energoefektīvākiem SDT.

4. NOBEIGUMS

Pēdējo divu desmitgažu laikā SDT CO₂ emisijas ir augušas, lai gan ekonomiskā krīze apturēja iepriekš novēroto stabilo pieaugumu; ja politika netiks mainīta, paredzams, ka šīs emisijas ilgtermiņā krietni pārsniegs 1990. gada līmeni. Tas ir pretrunā ar Transporta baltajā grāmatā izvirzīto mērķi — līdz 2050. gadam samazināt transporta radītās CO₂ emisijas par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Galvenais kavēklis, kas traucē šo emisiju mazināšanu, ir nepietiekami dati, kam par iemeslu ir fakts, ka, reģistrējot jaunu transportlīdzekli, netiek mērītas, sertificētas un fiksētas SDT CO₂ emisijas.

Pastāv ievērojamas potenciāls ar mūsdienīgām tehnoloģijām rentablā veidā uzlabot SDT efektivitāti un samazināt CO₂ emisijas. Tirgus šķēršļi pašlaik liedz šo potenciālu pilnībā realizēt. Visaptveroša stratēģija, kuras pamatā ir virkne piemērotu pasākumu, var šo potenciālu lielā mērā atraisīt.

Ierosinātā stratēģija sagatavota, lai ieinteresētajām aprindām sniegtu lielāku skaidrību par gaidāmo politiku un regulējumu šajā jomā; to veido īstermiņa pasākumi, kuru mērķis ir panākt lielāku pārredzamību tirgū un veicināt emisiju samazināšanu, proti:

- virkne Transporta baltajā grāmatā paredzētu iniciatīvu, ar kurām nostiprina pašreizējo ES politiku, kas tieši vai netieši sekmē SDT degvielas patēriņa un CO₂ emisiju samazināšanu;
- pasākums, kura mērķis ir novērst datu trūkumu, proti, SDT degvielas patēriņa un CO₂ emisiju mērīšana ar VECTO rīku un jaunreģistrēto transportlīdzekļu CO₂ emisiju sertificēšana un paziņošana. Komisija plāno šajā sakarā līdz 2015. gada beigām sagatavot likumdošanas priekšlikumus.

Kad šie īstermiņa pasākumi būs īstenoti un, pateicoties analītiskajam darbam, būs savākti plašāki dati, varēs apsvērt vidēja termiņa politiku, tostarp to, vai noteikt obligātus CO₂ emisiju ierobežojumus jaunreģistrētiem SDT, lai tādējādi palīdzētu īstenot ES klimata un enerģētikas politikas satvaru periodam līdz 2030. gadam.

Komisija aicina Padomi un Eiropas Parlamentu šo stratēģiju atzīt par labu un palīdzēt īstenot tajā ieskicētos pasākumus. Tā arī aicina ieinteresētās personas, jo īpaši autoražotājus un transporta pakalpojumu nozari, atbalstīt šo stratēģiju, kuras mērķis ir samazināt SDT degvielas patēriņu un CO₂ emisijas un tādējādi īstenot vispārējo ES politiku — virzību uz mazoglekļa ekonomiku.