

LV

LV

LV



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 28.4.2010
COM(2010)186 galīgā redakcija

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI UN EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI**

Eiropas tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu stratēģija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI UN EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI

Eiropas tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu stratēģija

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. STRATĒGIJAS MĒRĶI

Eiropas autobūves rūpniecība ir vadošā tīras un energoefektīvas iekšdedzes dzinēju tehnoloģijas izgatavotāja pasaulē, pateicoties ieguldījumiem pētniecībā un izstrādē pēdējos 15 gados. Tā arīdzan ir centrālā Eiropas rūpniecības nozare, tā ir konkurētspējīga, inovatīva un atbalsta plašu saistīto nozaru loku.

Šajā paziņojumā izklāstīts, kā veicināt tīru un energoefektīvu („zaļu”) smagkravas automobiļu (autobusu un lielkravas automobiļu)¹ un vieglo transportlīdzekļu (automobiļu un autofurgonu)², kā arī divriteņu, trīsriteņu un kvadriciklu³ izstrādi un izmantošanu. Šodien transportlīdzekļi rada aptuveni ceturtdaļu CO₂ emisiju ES un arī ievērojami kaitē gaisa kvalitātei (daļiņas, No_x, HC un CO) un sevišķi pilsētās saasina ar to saistītās veselības problēmas.

Iekšdedzes dzinēji vistīcamāk saglabāsies kā galvenie sauszemes transportlīdzekļu dzinēji īsa un vidēja termiņa redzējumā. Tomēr nākotnē aizvien svarīgāka kļūs arī alternatīvā degviela un dzinēju tehnoloģija. „Zaļo” transportlīdzekļu aprites ciklā ietekme uz vidi ir ļoti niecīga, jo tajos izmanto zemas oglekļa dioksīda emisijas enerģijas avotus, tie rada ļoti mazu gaisa piesārņojuma un trokšņu emisiju un to otrreizējā pārstrāde ir vienkārša.

„Zaļie” transportlīdzekļi (ieskaitot ar elektrību, ūdeņradi, biogāzi un augstas šķidro biodegvielu koncentrācijas maisījumiem darbināmus), varētu ievērojami veicināt Eiropas 2020⁴ prioritāšu sasniegšanu: uz zināšanām un inovāciju balstītas ekonomikas attīstība (gudra izaugsme) un resursu ziņā efektīvākas, videi nekaitīgākas un konkurētspējīgākas ekonomikas veicināšana (ilgtspējīga izaugsme). Stratēģija ir neatņemama sastāvdaļa „Eiropas 2020” pamatiniciatīvā „Resursu ziņā efektīva Eiropa”, kas, lai modernizētu transporta nozari un mazinātu tās radīto oglekļa dioksīda emisiju, tiecas veicināt jaunu tehnoloģiju, šādi stimulējot konkurētspēju. Viens no pamatiniciatīvas mērķiem ir popularizēt „zaļos” transportlīdzekļus, veicinot pētniecību, izvirzot vienotus standartus un izveidojot infrastruktūru, kas nepieciešama, lai atbalstītu „pāreju uz resursu ziņā efektīvu ekonomiku ar zemu oglekļa emisiju saturu, kura efektīvi izmanto visus savus resursus”⁵.

¹ M2, M3 un N2, N3 kategorijas transportlīdzekļi, kas definēti Direktīvā 2007/46/EK.

² M1 un N1 kategorijas transportlīdzekļi, kas definēti Direktīvā 2007/46/EK.

³ L kategorijas transportlīdzekļi, kas definēti Direktīvā 2002/24/EK.

⁴ COM(2010) 2020, 3.3.2010.

⁵ COM(2010) 2020, 3.3.2010., 14. lpp.

Paredzams, ka līdz 2030. gadam pasaulē transportlīdzekļu skaits palielināsies no 800 miljoniem līdz 1,6 miljardiem⁶. Transportlīdzekļu skaits divkāršosies, tādēļ nepieciešama pakāpeniska tehnoloģijas maiņa, lai, tiecoties samazināt oglekļa dioksīda emisijas īpatsvaru transporta nozarē, ilgtermiņā nodrošinātu ilgtspējīgu mobilitāti. Tādēļ ar stratēģijas palīdzību Eiropas rūpniecība kļūtu par pasaules līderi alternatīvu dzinēju tehnoloģiju izmantošanā. Globāla tendence izmantot ilgtspējīgu transportu norāda uz to, ka Eiropas autobūves rūpniecība var konkurēt tikai tad, ja tā „zaļās” tehnoloģijas jomā izvirzīsies vadībā. Tādēļ pakāpeniska jāmaina pašreizējā situācija. Jauna pieeja, kura balstās uz tīriem un energoefektīviem transportlīdzekļiem rūpniecībā, stimulēs Eiropas rūpniecības konkurētspēju, radīs jaunas darba vietas autobūves rūpniecībā un citās nozares piegādes ķēdē un atbalstīs pārstrukturēšanu. Tādēļ šī iniciatīva turpina Eiropas „zaļo” automobiļu iniciatīvu, kuru iesāka 2008. gada novembrī kā daļu no Eiropas ekonomikas atveseļošanas plāna⁷.

Ja tiks izstrādāti mūsdienīgi, vienoti drošuma, ekoloģisko īpašību un savstarpējas izmantojamības standartus, iekšējais tirgus darbosies netraucēti un visām ieinteresētajām personām nodrošinās prognozējamu plānošanu.

Turklāt ES konkurenti pasaulē — Amerikā un Āzijā — arī veic ieguldījumus zemas oglekļa dioksīda emisijas tehnoloģijas pētniecībā un sāk mērķtiecīgas programmas, lai pārietu uz zemas oglekļa dioksīda emisijas autotransportu. Tie rīkojas, lai ātri izstrādātu alternatīvas tehnoloģijas standartus. Lai šī ES rūpniecības nozare paliktu konkurētspējīga un „zaļās” tehnoloģijas jomā saglabātu savu vietu, tai jāizveido piemērota pamatsistēma tehnoloģiski attīstītākiem ražojumiem, kuri būs nepieciešami visā pasaulē.

Stratēģija turpina spēkā esošo 2007. gada stratēģiju pasažieru automobiļu un vieglo kravas automobiļu CO₂ emisiju samazināšanai⁸, un papildina īstenotos un plānotos pasākumus, lai samazinātu oglekļa dioksīda īpatsvaru transporta nozarē un samazinātu tā ietekmi uz vidi. Kaut gan stratēģijā ietverts tikai autotransports, sauszemes transportlīdzekļi un iezīmē vidēja termiņa redzējumu, tā atbalsta oglekļa dioksīda emisijas samazināšanu par 80-95 % līdz 2050. gadam. Tehnoloģiski „zaļo” autotransporta dzinēju tehnoloģijas uzlabojumi var ietekmēt (un tiem vajadzētu ietekmēt) jūras, gaisa, smagkravas, pilsētas un vieglā tipa dzelzceļa transporta veidus.

2. RĪCĪBAS PLĀNS „ZAĻAJIEM” TRANSPORTLĪDZEKĻIEM

Šī stratēģija tiecas nodrošināt atbilstošu un tehnoloģiski neitrālu politisko pamatu tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu jomā. Reizē veicami divi uzdevumi: popularizēt tīrus un energoefektīvus iekšdedzes dzinēju transportlīdzekļus un atvieglot tādas revolucionāras transportlīdzekļu tehnoloģijas izmantošanu, kas rada ļoti zemu oglekļa dioksīda emisiju. Apsverami arī šādi dzinēju risinājumi:

- iekšdedzes dzinējus darbina ar benzīnam vai dīzeļdegvielai alternatīvu degvielu, ieskaitot šķidro biodegvielu un gāzveida degvielu (tostarp sašķidrināto naftas gāzi (SNG), saspiesto dabasgāzi (CNG) un biogāzi). Minētajiem degvielu veidiem piemīt potenciāls samazināt autotransporta ietekmi uz vidi, jo samazinātu CO₂ un

⁶ Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija. Pasaules forums transportlīdzekļu regulējuma saskaņošanai (UNECE-WP.29): Informatīvs dokuments GRPE-58-02.

⁷ COM(2008) 800 galīgā redakcija.

⁸ COM(2007) 19, galīgā redakcija, 7.2.2007.

piesārņojuma emisiju. Tomēr, lai izmantotu alternatīvu degvielu, kas nav biodegviela, nepieciešams mainīt iekšdedzes dzinējus, transportlīdzeklī nepieciešama īpaša degvielas tvertnes sistēma un jāierīko pietiekami plašs degvielas uzpildes tīkls. Parastajai šķidrajai degvielai var noteiktā proporcijā piejaukt šķidro biodegvielu, piemēram, etanolu un biodīzeļdegvielu, un izmantot esošajos iekšdedzes dzinējos. Tomēr degvielas sistēma un transportlīdzekļa dzinēji jāpielāgo augstas koncentrācijas maisījumiem. Modificētos iekšdedzes dzinējos var dedzināt gāzveida degvielu un to uzglabāt transportlīdzeklī īpašās degvielas tvertnēs. Vairākus pieejamos degvielas veidus var izmantot transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar degvielas maisījumiem. Lai ietekmi uz vidi samazinātu, kā iecerēts, alternatīvā degviela pretēji tradicionālajam benzīnam vai dīzeļdegvielai jāražo ilgtspējīgi. Jāturpina darbs, lai uzlabotu tradicionālā benzīna un dīzeļdegvielas kvalitāti;

- elektriskie transportlīdzekļi darbojas ar elektromotoru, un tos uzlādē ar elektrību. Enerģiju uzkrāj transportlīdzekļa akumulatorā vai alternatīvās uzglabāšanas sistēmās, kas uzstādītas transportlīdzeklī. Tuvākajā laikā tie varētu palikt t. s. nišas tirgū, bet paredzams, ka to pārdošana vērsīsies plašumā, kolīdz uzlabosies akumulatoru tehnoloģija. Pētījumos par elektriskajiem akumulatora transportlīdzekļiem prognozēts, ka jaunu transportlīdzekļu pārdevumu tirgus daļa no 1-2 % 2020. gadā palielināsies līdz 11-30 % 2030. gadā. Par hibrīdtransportlīdzekļiem, kas uzlādējami no elektrotīkla, prognozē, ka tirgus daļa 2010. gadā sasniegs 2 % un 2030. gadā 5-20 %⁹. Lai elektriskos transportlīdzekļus laistu plašpatēriņa tirgū, izšķirīga ir samērīga cena. Lai tirgus daļa palielinātos, patēriņa cenām, tehnoloģijai pilnveidojoties un apjomradītiem ietaupījumiem palielinoties, būs ievērojami jāsamazina patēriņa cenas. Elektrisko transportlīdzekļu tehnoloģijai ir vērā ņemams potenciāls reāli risināt vairākus Eiropas Savienības uzdevumus, piemēram, globālo sasilšanu, atkarību no degizrakteniem, vietējo gaisa piesārņojumu un atjaunojamo energoresursu uzglabāšanu transportlīdzekļa akumulatorā, izmantojot viedtīklus. Pilsētās visdaudzsološākais risinājums šķiet tikai ar elektroenerģiju darbināmi transportlīdzekļi, jo tie akumulatora dēļ var mērot salīdzinoši īsus attālumus, un labāka izmaksu un izdevīguma attiecība varētu rasties tad, ja uzpildes infrastruktūru vispirms izveidotu pilsētās. Pilsētvidē radīsies sociālā ziņā (arī veselības ziņā) vislielākie ieguvumi, jo būs mazāka piesārņojuma un trokšņa emisija;
- arī ūdeņraža degvielas elementa transportlīdzekļi, tāpat kā elektriskie akumulatora transportlīdzekļi, var labvēlīgāk ietekmēt vidi. Tos arī darbina elektromotori, bet elektroenerģiju transportlīdzeklis ražo no ūdeņraža degvielas, izmantojot kurināmā elementu, kas radīs tikai ūdens tvaiku. Akumulatora un ūdeņraža degvielas elementa transportlīdzekļi savstarpēji sader, jo tiem ir līdzīgas elektriskā dzinēja sastāvdaļas.

Stratēģija tiek veidota uz spēkā esošajiem pasākumiem un **izklāsta rīcību vidējā un ilgākā termiņā**. Šī rīcība nodrošinās, lai, vides un enerģētikas politikas mērķiem izmantojot jaunas dzinēju tehnoloģijas priekšrocības, nepietiekami tradicionālo transportlīdzekļu uzlabojumi vai augošs pieprasījums pēc mazāk energoefektīviem transportlīdzekļiem nekavētu jaunu

⁹ IHS - Global Insight: Battery Electric and Plug-in Hybrid Vehicles study.

tehnoloģiju ieviešanu. Tā izmantos sinerģiju, kas veidojas starp iekšdedzes dzinēju pilnveidošanu un ļoti zemas oglekļa dioksīda emisijas tehnoloģijas ieviešanu. Tā atvieglos revolucionāras tehnoloģijas rašanos un izplatību, kura kopā ar priekšlikumiem, kas iestrādāti nākamajā Baltajā grāmatā „Eiropas transporta politika”, gaidāms, būtiski veicinās ilgtspējīgāku mobilitāti.

Šodien elektrisko transportlīdzekļu jomā trūkst Eiropas mēroga sistēmas. Tādēļ, lai praksē nodrošinātu tehnoloģisko neitralitāti, 2.7. iedaļā uzmanība pievērsta rīcībai, kas nepieciešama, lai šīs tehnoloģijas jomā garantētu līdzvērtīgu tiesisko regulējumu.

Konkrētajās politiskajās iniciatīvās, kas minētas stratēģijā, būs jāievēro ietekmes uz vidi un sociālekonomiskās ietekmes novērtējums. ES līmeņa rīcība papildinās valsts un reģionu līmeņa rīcību un pievērsīsies jomām, kurās saskaņā ar subsidiaritātes principu Eiropa rada skaidru pievienoto vērtību.

2.1. Tiesiskais regulējums

ES ir izstrādājusi vērīgu stratēģiju, lai samazinātu CO₂ emisiju, ko rada sauszemes transportlīdzekļi¹⁰, un šodien jau ir daudz sasniegta. Regulā (EK) Nr. 443/2009, ar ko nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem, noteikts, ka līdz 2015. gadam pilnībā jāpanāk emisijas mērķis vidējiem jauniem viegliem automobiļiem – 130 g CO₂/km. Būs nepieciešami vēl lielāki rūpniecības ieguldījumi tehnoloģijā emisijas samazināšanai, tostarp viedā ceļu satiksmes regulēšanas tehnoloģijā, un vajadzēs uzlabot dzinēju efektivitāti.

Turklāt pašlaik Padomē un Parlamentā notiek diskusijas par Komisijas priekšlikumu¹¹ samazināt CO₂ emisijas, ko rada vieglie kravas automobiļi (autofurģoni). Tajā ierosināts vidējais emisijas apmērs visiem jaunajiem autofurģoniem – 175 g/km 2016. gadā.

Izvirzot arvien augstākus standartus, ES arī samazināja piesārņojuma (piem., daļiņu un NO_x) emisiju. „Euro 6” robežvērtības¹² automobiļiem un autofurģoniem un EURO VI smagkravas automobiļiem stāsies spēkā 2014. gadā.

Ap 2020. gadu benzīna un dīzeļdegvielas dzinēji zaudēs savu vadošo pozīciju, un visos iespējamajos veidos ir jāsamazina to negatīvā ietekme uz vidi.

Komisija

- ierosinās regulu par tipa apstiprinājuma pieprasījumu divriteņiem, trīsriteņiem un kvadricikliem (L kategorijas transportlīdzekļi) 2010. gadā, kurā būs noteikti emisijas standarti, un pielāgos vai izstrādās pasākumus, lai izmantotu jaunas tehnoloģijas;
- lai līdz 2011. gadam īstenotu Regulu (EK) Nr. 443/2009, sagatavos pasākumus: sīki izstrādātus noteikumus par uzraudzību un datu un ziņošanu; sīki izstrādātus noteikumus par to, kā mazajiem un specializētajiem izgatavotājiem piemēro atkāpi no konkrētiem CO₂ emisijas samazināšanas mērķiem; sīki izstrādātus noteikumus par procedūru inovatīvas tehnoloģijas (ekoinovācijas) apstiprināšanai; sīki izstrādātus noteikumus par metodiku emisiju pārsniegšanas maksu iekasēšanai;

¹⁰ Regula (EK) Nr. 443/2009 (OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.).

¹¹ COM(2009) 593, 28.10.2009.

¹² Regula (EK) Nr. 715/2007 (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).

- ierosinās sīki izstrādātus noteikumus par transportlīdzekļu “zaļā bonusa” tirgvedību, lai izvairītos no maldinošiem apgalvojumiem par ietekmi uz vidi;
- līdz 2011. gadam iesniegs priekšlikumu ierobežot transportlīdzekļu gaisa kondicionēšanas sistēmu degvielas patēriņa ietekmi uz vidi;

- iespējami drīz „integrētajā pieejā” izvērtēs videi labvēlīgus pasākumus un noteiks turpmāko darbu, arī izmantojot regulatīvus līdzekļus, lai šādus pasākumus veicinātu;
- nāks klajā ar priekšlikumu līdz 2010. gadam grozīt Direktīvu 70/157/EEK¹³, lai samazinātu transportlīdzekļu radīto trokšņa emisiju;
- nodrošinās, lai CO₂ un piesārņojuma emisiju samazinātu atbilstoši faktiskajiem braukšanas apstākļiem, vēlākais 2013. gadā ierosinot pārskatītu emisijas mērījumu testa ciklu, kas izstrādāts ANO EEK¹⁴, ieskaitot metodiku inovatīvas tehnoloģijas izmantošanai; un līdz 2012. gadam izstrādās stingru kārtību, kā mērīt emisiju, kas rodas faktiskajos braukšanas apstākļos, un kurā varētu izmantot arī pārnēsājamas emisijas mērierīces;
- ierosinās stratēģiju, ar ko risināt smagkravas automobiļu degvielas patēriņa un to radītās CO₂ emisijas problēmu;
- popularizēs papildu pasākumus, kuri var palīdzēt samazināt autotransporta CO₂ un piesārņojuma emisiju, piemēram, ekoloģiska braukšana, inteligentās transporta sistēmas (ITS), (ieskaitot tehnoloģiju transportlīdzeklī un no *Galileo* atvasinātas programmatūras), ar infrastruktūru saistīti pasākumi un pilsēttransporta pārvalde;
- nodrošinās Komisijas biodegvielas ilgtspējas kritēriju īstenošanu, kā arī popularizēs revolucionāras, zemas emisijas degvielas, ilgtspējīgas biodegvielas un tādas dzinēju tehnoloģijas izstrādi, kas minēto degvielu spēj izmantot.

2.2. Atbalstīt “zaļās” tehnoloģijas pētniecību un inovāciju

Lai gan nesen gūti tehnoloģiski sasniegumi, tomēr elektriskie un ūdeņraža degvielas elementa transportlīdzekļi un to sastāvdaļas joprojām ir dārgas. Nepieciešams turpināt pētniecību un tehnoloģisko izstrādi, lai mazinātu izmaksas un palielinātu elektrisko un ūdeņraža transportlīdzekļu mērīto attālumu un uzlabotu braukšanas īpašības, ieskaitot transportlīdzekļu sistēmas, kuras sader ar tehnoloģiju, kas ļauj komunicēt starp transportlīdzekļiem un starp transportlīdzekļiem un infrastruktūru. Jāpēta jauni materiāli, kurus var izmantot akumulatoros un ūdeņraža uzglabāšanai degvielas elementa transportlīdzekļos, kā arī alternatīva uzlādēšanas un enerģijas uzglabāšanas tehnoloģija. Eiropas “zaļo” automobiļu iniciatīva finansē pētījumus un demonstrējumus pāriešanai uz elektriskajiem transportlīdzekļiem, turpretim kopuzņēmums “*Fuel Cells and Hydrogen*” atbalsta kurināmā elementa transportlīdzekļu un infrastruktūras pētniecību un tehnoloģisko izstrādi.

Komisija

¹³ OV L 42, 23.2.1970., 16. lpp.

¹⁴ Tomēr, ja panākumu nebūs, ES vēl varēs pieņemt vienpusējus tiesību aktus.

- nodrošinās, lai Eiropā arī nākotnē pētniecības priekšmets būtu zema oglekļa dioksīda emisijas degviela un tīri un energoefektīvi transportlīdzekļi, ieskaitot tradicionālos un elektriskos dzinējus (tostarp alternatīvu akumulatora tehnoloģiju un ūdeņraža tehnoloģiju), un lai jomās, kurās ES mērogā rodas skaidra pievienotā vērtība, piešķirtu dotācijas;
- vienkāršos un vienādos administratīvos noteikumus, lai saņemtu ES izpētes dotācijas;
- 2011. gadā stratēģiskajā transporta tehnoloģijas plānā un paziņojumā par tīra transporta sistēmām ierosinās ilgtermiņa izpētes stratēģiju;
- kopā ar Eiropas Investīciju banku izvērtēs, vai, lai atbalstītu pārmaiņas rūpniecības nozarē, arī turpmāk atbalstīt izpētes un inovācijas projektus, kas veikti, lai popularizētu tīrus un energoefektīvus automobiļus.

2.3. Iegūt tirgus un informēt patērētājus

Radīt videi nekaitīgus transportlīdzekļus Eiropā izdosies tikai tad, ja patērētāji patiešām izvēlēties iegādāties tīrus un energoefektīvus transportlīdzekļus. “Zaļie” transportlīdzekļi tomēr ir ievērojami dārgāki par tradicionālajiem automobiļiem to revolucionārās tehnoloģijas dēļ. Tāpēc ir svarīgi piesaistīt patērētājus un stimulēt pieprasījumu, lai iegūtu tirgu. Šādi stimuli jāievieš īstajā brīdī, mērķtiecīgi, nepieļaujot diskrimināciju, un tiem jāatvēr ierobežots laiks un budžets.

Lielākā daļa dalībvalstu ir neatkarīgi ieviesušas nodokļu iekasēšanas shēmas par transportlīdzekļu radīto CO₂ emisiju, turpretī citas pieņēmušas vai apsver konkrētas shēmas (daudzās no tām paredzēti finansiāli stimuli), lai patērētājus iedrošinātu izvēlēties elektriskos transportlīdzekļus. Shēmas ir ļoti atšķirīgas un būtībā darbojas neatkarīgi, jo spēkā esošie degvielas nodokļi, kad transportlīdzekļus sāk izmantot, neņem vērā radīto CO₂ emisiju. Pastāv bažas, vai ieguvumi atsvērs ievērojamās atšķirības, kuras ir starp šiem nacionālajiem stimuliem, kas var kaitēt iekšējā tirgus darbībai.

Pilsētas un to teritorijas ir daudzsološākie reģioni tādu jaunu transportlīdzekļu izstrādei, kuri mēro ierobežotu attālumu. Kā atzīts “Rīcības plānā mobilitātei pilsētās”¹⁵, apdzīvotās pilsētu teritorijās pilsētas “stāvi un brauc” satiksmē energoefektīva tehnoloģija vislabāk ļaus ietaupīt enerģijas un samazināt CO₂ emisiju. Tādēļ vietējām un reģionālajām iestādēm varētu būt svarīga loma kā līgumslēdzējām iestādēm, kuras, lai paātrinātu tirgus iegūšanu, samērīgi piemēro publiskā iepirkuma noteikumus. Šādi arī tiktu ievērojami stimulēta inovācija.

Direktīvā 2009/33/EK¹⁶ par tīro un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, kuras mērķis ir uzlabot gaisa kvalitāti (īpaši pilsētās) un kurai jāatbalsta „zaļo” transportlīdzekļu laišana tirgū, pieprasīts, lai publiskās iestādes ņemtu vērā enerģijas un vides ietekmi saistībā ar transportlīdzekļu ekspluatāciju visā aprites ciklā. Tas ļaus „zaļajiem” transportlīdzekļiem labāk konkurēt un ļoti atbalstīs to laišanu tirgū lielos daudzumos.

Lai elektriskos transportlīdzekļus uzskatītu par īstu alternatīvu tradicionālajiem transportlīdzekļiem, patērētājus nepieciešams labi informēt par iespējām, priekšrocībām un praktiskiem aspektiem, un tas lielākoties atkarīgs no ražotājiem. Vēl vajadzētu sniegt

¹⁵ COM(2009) 490, 30.9.2009.

¹⁶ OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.

patērētājiem instrumentus, kā minēto tehnoloģiju salīdzināt ar tradicionālajiem transportlīdzekļiem.

Komisija

- 2010. gadā nāks klajā ar vadlīnijām par patērētāju finansiālajiem stimuliem pirkt „zaļos” transportlīdzekļus, veicinās pieprasījuma koordinēšanas pasākumus, kurus pieņem dalībvalstis, nodrošinās, lai visi ieguvumi, kas radīsies rūpniecības nozarei, būtu saderībā ar spēkā esošajiem noteikumiem par valsts atbalstu;
- pārskatīs enerģijas nodokļu direktīvu, lai labāk stimulētu saimniecisku tradicionālās degvielas izmantošanu un pakāpenisku pāreju uz alternatīvām zemas oglekļa dioksīda emisijas degvielām;
- rīkosies, lai nodrošinātu ciešāku koordinēšanu un, lai popularizētu “zaļos” transportlīdzekļus, uzlabotu to pasākumu efektivitāti, kurus saistībā ar nodokļu iekasēšanu par transportlīdzekļiem veic dalībvalstis;
- uzraudzīs Direktīvas 2009/33/EK īstenošanu;
- sāks pētniecības projektu, lai pilnībā saprastu patērētāju vēlmes un pirkšanas uzvedību, un izmēģinās dažādus iespējamus informēšanas līdzekļus tīru un energoefektīvu automobiļu salīdzinājumam ar tradicionālajiem transportlīdzekļiem;
- iesniegs priekšlikumu grozīt Direktīvu 1999/94/EK¹⁷ par automobiļu marķēšanu;
- Eiropas “zaļo” automobiļu iniciatīvā visā ES sāks elektrisko transportlīdzekļu izmēģinājuma projektu, lai novērtētu patērētāju uzvedību, patēriņa modeļus un lietotājiem skaidrotu visus elektriskās tehnoloģijas veidus, kā arī izmēģinātu jaunākos sasniegumus elektrisko transportlīdzekļu standartizācijas jomā; nākotnē tamlīdzīgas ierosmes varētu izstrādāt tieši tām pilsētu teritorijām, kurās ilgstoši pārsniegts pieļaujamais gaisa piesārņojuma līmenis.

2.4. Globāli jautājumi

ES rūpniecība darbojas pasaules tirgos un iesaistījusies daudzās apvienībās pasaulē. Lai uzlabotu globālo uzņēmējdarbības apstākļus un Eiropas rūpniecībai nodrošinātu uzņēmējdarbības iespējas, mums jābūt atvērtākiem un līdzvērtīgākiem lielāko automobiļu tirgu dalībniekiem. Atvērti pasaules tirgi ir svarīgs ražības pieauguma, izaugsmes un darbavietu radīšanas avots. Nodrošināt piekļuvi pasaules tirgiem nozīmē, ka tarifus samazina un atceļ nevajadzīgos tehniskos noteikumus. Kad vien iespējams, jātiecas izlīdzināt regulējumu ar mūsu svarīgākajiem darījumu partneriem, kā arī jānodrošina vērienīga tirgus piekļuve.

Lai varētu masveidā ražot elektriskos un ūdeņraža degvielas elementa transportlīdzekļus, būs jāizmanto atšķirīgi izejmateriāli nekā tradicionālajiem transportlīdzekļiem. Daži ir retums un ir koncentrēti nedaudzās pasaules vietās, piemēram, retzemju elementi akumulatoriem vai

¹⁷ OVL 12, 18.1.2000., 16. lpp.

cēlmetāli kurināmā elementiem. Vajadzētu nodrošināt, lai minētie materiāli būtu taisnīgi un brīvi pieejami, lai ES rūpniecības konkurētspēju nekavētu potenciāls izejmateriālu trūkums.

Komisija

- iesaistīties starptautisko standartu izstrādē, kopā ar mūsu svarīgākajiem tirdzniecības partneriem risinās sarunas par regulējuma jautājumiem un ārpussavienības valstīm sniegs tehnisku atbalstu, lai veicinātu “zaļo” transportlīdzekļu tirdzniecību un novērstu noteikumus, kas kropļo tirgu;
- izstrādās iniciatīvas par sadarbību regulējuma jautājumos, lai veicinātu, ka valstis, kuras nav ANO EEK līgumslēdzējas puses, visā pasaulē saskaņotu noteikumus;
- ar Izejvielu iniciatīvu¹⁸ atbalstīs piekļuvi deficītmateriāliem.

2.5. Nodarbinātība

Lai Eiropas automobiļu ražotājiem inovatīvu transportlīdzekļu izstrādei un ražošanai būtu pieejams atbilstoši kvalificēts darbaspēks, ir svarīgi gatavoties, veikt pārstrukturēšanu un apmācīt un kvalificēt nodarbinātos. Šodien šādas prasmes ir retums. Nesen sociālie dalībnieki nāca klajā ar paziņojumu, kurā aicina autobūves partnerībā izveidot Eiropas uzraudzības centru.

Komisija

- balstoties uz autobūves partnerības paziņojumu, izveidos Eiropas nozares prasmju padomi, lai izveidotu dalībvalstu uzraudzības centru tīklu;
- 2011. gadā mērķtiecīgi izmantos Eiropas Sociālo fondu, lai iedrošinātu pārkvalificēšanos un kvalifikācijas celšanu.

2.6. Termiņa vidusposmā pārskatīt CO₂ emisijas jomas tiesību aktus

Komisija

- līdz 2013. gadam pārskatīs Regulu (EK) Nr. 443/2009, lai pārbaudītu, kā līdz 2020. gadam sasniegt mērķi 95 g/km vieglajiem automobiļiem, un kāds ir ilgtermiņa redzējums (2030); līdztekus Komisija izmantos pieredzi, kas gūta, īstenojot īstermiņa mērķus;
- pārskatīs, kā sasniegt ilgtermiņa mērķi samazināt vieglo kravas automobiļu (autofurgonu) radīto CO₂ emisiju līdz termiņam, ko būs noteicis likumdevējs¹⁹.

Termiņa vidusposmā pārskatīšanas mērķis ir nodrošināt autobūves rūpniecības nozarei ilgtermiņā prognozējamu plānošanu. Visi jaunie CO₂ emisijas standarti būtu balstāmi uz dažādu tehnoloģisko risinājumu pilno potenciālu, jo ilgtermiņā inovāciju stimulēšanā liela loma būs vāriem emisijas samazināšanas mērķiem, un saistībā ar šiem mērķiem tiks ņemts vērā, kādā mērā jaunie standarti veicinās vispārējo siltumnīcefekta gāzu emisijas

¹⁸ COM(2008) 699, 4.11.2008.

¹⁹ Komisijas priekšlikumā paredzētais mērķis ir 135g/km 2020. gadā (COM(2009) 593, 28.10.2009.).

mazināšanu, kas nepieciešama transporta nozarē. Kopumā šajā periodā mērķis ir nodrošināt, ka, sniedzot atbalstu ļoti zemas oglekļa dioksīda emisijas transportlīdzekļiem, netiktu vājināts stimuls ierobežot emisiju, ko rada esošie tradicionālo iekšdedzes dzinēja transportlīdzekļi.

2.7. Konkrēta rīcība elektrisko transportlīdzekļu jomā

1. *Laišana tirgū*

Lai likvidētu iespējamus tiesiskos šķēršļus un nodrošinātu, ka alternatīvie dzinēju transportlīdzekļi ir vismaz tikpat droši kā tradicionālie transportlīdzekļi, sauszemes transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu²⁰ paplašināja, attiecinot to arī uz visām dzinēju sistēmām. Tādēļ jau ir izstrādāti vienoti noteikumi par transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar ūdeņradi, ar gāzi, un biodegvielām²¹. Arī par elektriskajiem transportlīdzekļiem nepieciešamas vienotas prasības, kuras rūpniecības nozarei nodrošinās tiesisko noteiktību un aizsargās patērētājus.

Komisija sadarbībā ar starptautiskajiem partneriem ANO EEK:

- transportlīdzekļa tipa apstiprinājumam 2010. gadā ierosinās elektrodrošības prasības;
- līdz 2011. gadam pārskatīs citas tipa apstiprinājuma prasības, uz kurām attiecas Direktīva 2007/46/EK;
- līdz 2012. gadam pārskatīs drošuma prasības un apsvērs, vai zema trokšņu līmenis, ko rada minētie transportlīdzekļi, var būt bīstams neaizsargātākajiem satiksmes dalībniekiem.

2. *Standartizācija*

Vienoti standarti ļautu gandrīz visā ES visiem elektriskajiem transportlīdzekļiem pieslēgties elektroenerģijas tīklam un tikt uzlādētiem. Pēc iespējas jāizvairās no ieguldījumiem elektriskajos uzlādes punktos, kas atbilst citiem standartiem. Saderības problēmas, kas braucējiem liedz veikt uzlādi kādā no pieejamajiem punktiem, varētu mazināt patērētāju uzticēšanos elektrisko transportlīdzekļu tehnoloģijai.

Jau iespējama transportlīdzekļa lēna uzlādēšana, pieslēdzoties esošām kontaktrozetēm. Tomēr, tā kā nepieciešama ātra augstsprieguma uzlāde, publiski uzlādes punkti un transportlīdzekļim jāpieslēdzas elektroenerģijas tīklam, tad nepieciešams arī īpašs spraudnis un kontaktrozete, kam jāatbilst ES mēroga standartiem, lai nodrošinātu savstarpēju izmantojamību. Ja Eiropas standartu pieņemtu drīz, augtu Eiropas rūpniecības nozares globālā konkurētspēja, jo šajā nozarē tā būtu viena no pirmajām dalībniecēm. Standartā jāņem vērā darbs, ko veic starptautiskās standartizācijas organizācijas.

Komisija

- Direktīvas 98/34/EK²² ietvarā 2010. gadā Eiropas standartizācijas organizācijām piešķirs pilnvaras līdz 2011. gadam izstrādāt standarta uzlādes saskarni, lai starp elektroenerģijas

²⁰ Reglamentē Direktīva 2007/46/EK (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

²¹ Regula (EK) Nr. 79/2009 (OV L 35, 4.2.2009., 32. lpp.); ANO/EEK 67. un 110. noteikumi; Direktīva 2009/30/EK (OV L 140, 5.6.2009., 88. lpp.).

²² OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp.

pievadu un elektrisko transportlīdzekli nodrošinātu savstarpēju savietojamību, risināt jautājumus saistībā ar risku drošībai un elektromagnētisko saderību un apsvērt viedas uzlādes sistēmu (lai lietotāji varētu izmantot elektroenerģiju mazāk noslogotajās stundās);

- apzinās, pēc kādas metodes minēto standartu īstenot, lai visi rūpniecības nozares dalībnieki (ieskaitot transportlīdzekļu ražotājus, elektroenerģijas piegādātājus un elektrotīklu operatorus) pieņemtu ar citām sistēmām saderīgu saskarni;
- nepārtraukti uzraudzīs tehnoloģisko un tirgus attīstību pasaulē, lai, ja vajadzīgs, atjauninātu Eiropas standartus.

3. *Infrastruktūra*

Kad tirgū laidīs elektriskos transportlīdzekļus, patērētāji tos varēs uzlādēt, pieslēdzoties izveidotajām kontaktozetēm. Tomēr, lai lietotājs varētu uzlādēt akumulatoru, būs jāizveido publiski pieejami uzlādes punkti. Adekvātam elektroenerģijas uzlādes tīklam būs nepieciešami ievērojami ieguldījumi un drošuma, savstarpējas savietojamības un norēķina standartu izstrāde. Nepieciešams novērtēt, vai rodas sinerģija starp jaudu, kas paredzēta elektrisko un ar ūdeņradi darbināmo transportlīdzekļu vajadzībām, un attiecīgo pieslēgumu zemas oglekļa dioksīda emisijas elektroenerģijas avotiem.

Komisija

- vadīs dalībvalstu darbu valsts un reģionu līmenī, lai izveidotu uzlādes un uzpildes infrastruktūru ES;
- kopā ar Eiropas Investīciju banku izvērtēs, kā atvēlēt finansējumu, lai stimulētu ieguldījumus infrastruktūrā un pakalpojumos „zaļo” transportlīdzekļu jomā.

4. *Enerģija, enerģijas ražošana un sadale*

No aprites cikla viedokļa rūpīgi jāizsver “zaļo” transportlīdzekļu un alternatīvas tehnoloģijas ietekme un tā jāsalīdzina ar tradicionālo transportlīdzekļu ietekmi. Šādā pieejā tiek vērtēta emisijas ietekme no ieguves līdz patēriņam²³, ieskaitot elektroenerģijas ražošanas emisiju, kā arī ietekme uz vidi, kad transportlīdzekli ražo un iznīcina.

Gaidāms, ka transportlīdzekļu elektrifikācija palielinās pieprasījumu pēc elektroenerģijas, kas gan nenotiks negaidīti, jo elektriskos transportlīdzekļus tirgū laidīs pakāpeniski²⁴. Tomēr var rasties lielāks pieprasījums, kā dēļ būs jāuzstāda papildu enerģijas ražošanas jauda, kas varētu radīt lielu oglekļa dioksīda emisiju sevišķi tad, ja transportlīdzekļus uzlādē noslogotajās stundās. Risks varētu būt mazāks, ja uzlādējamos transportlīdzekļus pilnībā integrētu elektroenerģijas tīklā, kas būtu solis uz viedu elektroenerģijas tīklu, viedu mērīšanas un atbilstošu patēriņa stimulu izveidi, un ja apsvērtu citus uzņēmējdarbības modeļus, piemēram

²³ Ietekme no ieguves līdz patēriņam (*WTW*) ir degvielas ražošanas ietekmes (no degvielas izejvielu apstrādes līdz tvertnēm degvielas uzpildes stacijās jeb “well-to-tank”) un transportlīdzekļa izmantošanas (automašīnām patērējot degvielu jeb “tank-to-wheel”) ietekmes summa. *WTW* ir svarīgs faktors, kad runā par transportlīdzekļa pilnas aprites cikla ietekmi, kas ietver arī ražošanas ietekmi uz vidi un transportlīdzekļa iznīcināšanu.

²⁴ Eiropas Gaisa un klimata pārmaiņu tematiskais centrs “Environmental impacts and impact on the electricity market of a large scale introduction of electric cars in Europe”, 97. lpp.

akumulatoru nomaiņu. Pilnīga integrēšana arī ļautu elektrisko transportlīdzekļu akumulatorus izmantot kā sekundāros akumulatorus, kur uzglabāt atjaunojamo energoresursu saražoto lieko enerģiju.

Piemēram, pielāgos esošo elektroenerģijas sadales tīklu un izveidos viedtīklus un sakaru protokolus starp transportlīdzekli un tīklu, ļaujot automātiski iestatīt uzlādi mazāk noslogotajās stundās vai automātiski iestatīt uzlādi ar atjaunojamo energoresursu neregulāri saražoto lieko elektroenerģiju. Šeit vēl ņemama vērā cenu veidošanas ietekme.

Minētajās norisēs liela nozīme būs Eiropas energotehnoloģiju stratēģiskā plāna (*SET* plāna) rūpniecības iniciatīvām. Konkrēti Eiropas elektrotīklu iniciatīva paātrinās transportlīdzekļu elektrifikāciju, bet Eiropas rūpniecības nozares iniciatīvas par bioenerģiju mērķis ir izstrādāt revolucionāru biodegvielu ražošanas tehnoloģiju, pildot Atjaunojamo energoresursu direktīvas ilgtspējas kritērijus.

Komisija

- no aprites cikla viedokļa noteiks un salīdzinās transportlīdzekļu (ar iekšdedzes dzinēju, elektrisko, ar gāzi un ar ūdeņradi darbināmu automobiļu) ietekmi uz vidi un oglekļa dioksīda pēdu;
- novērtēs, vai elektrisko transportlīdzekļu izstrādes veicināšana tik tiešām ļauj papildus saražot zemas oglekļa dioksīda emisijas elektroenerģiju no zemas oglekļa dioksīda emisijas enerģijas avotiem, lai garantētu, ka elektroenerģija, ko patērē elektriskie transportlīdzekļi, nekaitētu zemas oglekļa emisijas elektroenerģijai, kurai jau jāatbilst Atjaunojamo energoresursu direktīvas prasībām²⁵;
- novērtēs, kā lielāks pieprasījums pēc zemas oglekļa dioksīda emisijas elektroenerģijas ietekmē piegādes un elektroenerģijas sistēmu un tīklu.

5. *Akumulatoru otrreizējā pārstrāde un pārvadāšana*

Akumulatoru izmantošana elektriskajos transportlīdzekļos ietekmē vidi. Degvielas elementi arī radīs jaunus uzdevumus, piemēram, platīna katalizatoru otrreizējo pārstrādi. Apjomīga otrreizējā pārstrāde arī atmaksāsies, ja ņem vērā dažu izejmateriālu retumu un cenu.

Kad akumulatorus transportlīdzekļos vairs neizmanto, jo kritusies to enerģijas uzglabāšanas jauda, tos varētu izmantot citiem nolūkiem, piemēram, stacionārai enerģijas uzglabāšanai mājās. Tiks apsvērti šādas otrreizējās izmantošanas noteikumi un kārtība.

Patlaban Direktīva par bīstamo kravu pārvadājumiem²⁶ ierobežo akumulatoru, kas darbojas, pārvadāšanu. Lielās pārvadāšanas izmaksas sadārdzina transportlīdzekļa akumulatoru izmaksas.

Komisija

²⁵ Atjaunojamo energoresursu direktīva 2009/28/EK (OV L 140, 5.6.2009., 16. lpp.).

²⁶ Direktīva 2008/68/EK (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

- saistībā ar akumulatoru otrreizējo pārstrādi un transportlīdzekļu aprites cikla beigām apsvērs, kādas izmaiņas var būt nepieciešamas spēkā esošajos tiesību aktos, lai tos pielāgotu jaunajiem tirgus apstākļiem;
- veicinās Eiropas pētniecības programmas par akumulatoru otrreizējo pārstrādi un atkārtotu izmantošanu;
- pārskatīs iespējas mainīt noteikumus par akumulatoru pārvadāšanu, rūpīgi izvērtējot izmaksas un potenciālo risku.

3. PĀRVALDE

Šis paziņojums izklāstīta stratēģija, kas Eiropas Savienībā atbalsta tīras un energoefektīvas transporta sistēmas radīšanu, kura sniegs ieguldījumu Eiropas 2020. gada mērķu sasniegšanā, svarīgā nozarē pastiprinot spēju ražot viedus un ilgtspējīgus Eiropas ražojumu.

Šajā stratēģijā apzinātajās darbības jomās nepieciešama augsta līmeņa koordinācija visās politikas jomās (rūpniecībā, transportā, enerģētikā, tirdzniecībā, klimata politikā, vidē, nodarbinātībā, veselības un patērētāju aizsardzībā, pētniecībā) un nepieciešams, lai katra iesaistītā persona darītu visu, lai ES radītu ilgtspējīgu transporta sistēmu ar konkurētspējīgu rūpniecību pamatā. Šis vērienīgais mērķis prasa nemitīgas diskusijas starp iesaistītajām personām un pusēm, kuras agrāk, iespējams, nav sadarbojušās, autobūves nozare (automobiļu ražotāji un piegādātāji), elektroenerģijas piegādātāji, gāzes uzņēmumi, tīklu operatori, elektrisko sastāvdaļu izgatavotāji, zinātniskās un standartizēšanas struktūrvienības, kā arī ES, valstu un reģionu iestādes, pašvaldības un patērētāji.

Turklāt vairākas ES dalībvalstis sākušas nacionālās programmas, lai veicinātu elektriskos mobilitāti. Komisija atzīst minēto programmu priekšrocības, kuras jau tagad rada tirgu un informē patērētāju par tehnoloģiju. Tomēr, ja pieejas nekoordinē, ES iekšējais tirgus var būt sadrumstalots un riskē šajā tehnoloģijas nozarē zaudēt konkurences priekšrocības.

Komisija:

- ierosinās atsākt *CARS 21* augsta līmeņa grupas darbu, kuras pilnvaras pārskatītu un ieinteresētās personas iesaistītu plašāk, sevišķi lai cīnītos pret tirgus absorbēšanas šķēršļiem, pret kuriem atduras alternatīvās tehnoloģijas;
- īstenos stratēģiju sauszemes transportlīdzekļu radīto CO₂ emisiju samazināšanai Eiropas klimata pārmaiņu programmā (*ECCP*);
- cieši koordinēs darba gaitu *ECCP* un *CARS 21*;
- nodrošinās šīs stratēģijas iekļaušanu ES kopējā transporta politikā, izstrādājot Balto grāmatu par Eiropas transporta politiku;
- nodrošinās šo stratēģijas darbību koordinēšana un sadarbību ar dalībvalstīm, sevišķi lai nodrošinātu iekšējo tirgu, izvairītos no centienu sadrumstalotības, izveidotu rūpniecības nozarei pietiekamu kritisko masu un uzraudzību un debatētu par valsts sasniegumiem.

ES stratēģija rada skaidru pievienoto vērtību: saved kopā vairākas iniciatīvas un rīcību un izveido platformu, lai koordinētu Eiropas, valstu un reģionu dalībnieku centienus un uzturētu pienācīgu iekšējā tirgus darbību. Iniciatīva veicina labāku regulējumu, ilgtermiņā rādot politisko virzienu un vairo noteiktību uzņēmēju vidū.

Lai stratēģija būt veiksmīga, to pārskatīs 2014. gadā, izdarīs secinājumus par panākumiem, novērtēs tirgus un tehnoloģijas pārmaiņas, un ierosinās turpmāko rīcību.