



## ES paveiktais gaisa piesārņojuma samazināšanai no vieglajiem automobiļiem: jautājumi un atbildes

Briselē, 2017. gada 31. augustā

### Jautājumi un atbildes

#### Kādu apdraudējumu rada transportlīdzekļu emisijas?

Gaisa piesārņotāju emisijas ir nozīmīgākais ar vidi saistītais priekšlaicīgas nāves cēlonis ES, taču tās arī veicina elpošanas orgānu slimības, būtiski palielina veselības aprūpes izmaksas un rada zaudējumus darbadienu izteiksmē. Visjaunākie dati rāda, ka tikai trīs gaisa piesārņotāji vien (PM 2,5, NO<sub>2</sub> un O<sub>3</sub>) ES ik gadu izraisa 400 000 priekšlaicīgas nāves gadījumu, no kuriem aptuveni 70 000 tieši saistīti ar slāpekļa dioksīdu (NO<sub>2</sub>). Vēl viens svarīgs gaisa piesārņojuma avots, kas daudzās pilsētu teritorijās vainojams pie piesārņojuma limitu pārsnieguma, ir sabiedriskais transports.

#### Kā ES regulē piesārņotāju emisijas?

Pēdējos gadu desmitos Komisijai ir aktīvi strādājusi pie tā, lai ES pakāpeniski samazinātos gaisa kvalitāti ietekmējošo piesārņotāju emisijas no autotransporta. Tas tiek panākts, uzlabojot degvielu kvalitāti un nosakot aizvien stingrākus emisijas limitus jauniem transportlīdzekļiem.

Kas attiecas uz NO<sub>x</sub> emisijām, Komisija ir vairākos piegājienos samazinājusi maksimālās NO<sub>x</sub> emisiju robežvērtības vieglajiem automobiļiem ar dīzeļdzinēju:

- no 2000. gada janvāra 500 mg/km (*Euro 3*)
- no 2005. gada janvāra 250 mg/km (*Euro 4*)
- no 2009. gada septembra 180 mg/km (*Euro 5*)
- no 2014. gada septembra 80 mg/km (*Euro 6*)

Taču ar to vien nepietiek. Nesenais emisiju skandāls parādīja, ka daži pašlaik lietošanā esošie automobiļi šīs prasības reālos braukšanas apstākļos neizpilda, kas nozīmē, ka tie izdala lielāku piesārņojumu, ko esam spiesti ieelpot.

Noteikumi kļūs vēl stingrāki, pateicoties arī jaunajai procedūrai, ar ko emisijas testē reālos braukšanas apstākļos, jo tādējādi tiks pārbaudītas transportlīdzekļu NO<sub>x</sub> un ultrasmalko daļiņu emisijas, tiem braucot pa reālu ceļu, un būtiski samazināta nesakritība starp reālos braukšanas apstākļos un laboratoriski izmēritajām emisijām.

Papildus Komisija turpina gādāt par to, lai visas ES dalībvalstis pilnīgi piemērotu gaisa kvalitātes mērķrādītāju prasības, kā arī izstrādā vērienīgas iniciatīvas mazemisijas transportlīdzekļu popularizēšanai.

#### Kā notiek automobiļa emisijas testēšana?

Pirms transportlīdzekli atļauj laist tirgū, tam jāsaņem tipa apstiprinājums: pirms tiek atļauta kāda transportlīdzekļa tipa tirdzniecība ES, valsts iestādei jāapliecina, ka modeļa prototipi atbilst visām ES drošuma, vides un ražošanas atbilstības prasībām.

Pašlaik gaisa piesārņotāju emisijas no transportlīdzekļa mēra tikai laboratoriski. Taču konstatēts, ka dažu transportlīdzekļu uz ceļa izmēritās faktiskās ultrasmalko daļiņu un NO<sub>x</sub> emisijas patiesībā ir daudz lielākas nekā tās, kas izmēritas pašlaik izmantotajā laboratoriskās testēšanas ciklā (Eiropas Jaunais braukšanas cikls (*NEDC*)). Lai šo situāciju labotu, Komisija jau pirms 2015. gada septembra skandalozajiem notikumiem rosināja emisijas mērit reālos braukšanas apstākļos.

#### Kā notiek reālos braukšanas apstākļos radušos emisiju testēšana?

Reālos braukšanas apstākļos radušos emisiju (*RDE*) testēšanas procedūrā piesārņotāju emisijas (piemēram, slāpekļa oksīdu (NO<sub>x</sub>) un daļiņu emisijas) mēra reālos braukšanas apstākļos ar pārnēsājamām emisiju mērīšanas sistēmām (*PEMS*), kas piestiprinātas testējamajam automobilim. Tas nozīmē, ka ar automobili brauc brīvā dabā pa reālu ceļu, pēc nejaušības principa izvēloties tādus parametrus kā paātrinājums, palēninājums, apkārtnes temperatūra un pārvadātā lietderīgā slodze.

Jāpiebilst, ka *RDE* procedūra laboratorisko testu neaizstās, bet tikai papildinās, turklāt arī laboratoriskā

testēšana ir uzlabota, lai labāk atspoguļotu reālos braukšanas apstākļus, jo īpaši nolūkā iegūt reālistiskākus CO<sub>2</sub> emisijas un degvielas patēriņa datus.

### Kas veido *RDE* tiesību aktus?

*RDE* procedūras ieviešanai ir izstrādāti četri atsevišķi tiesību akti.

- **Pirmais *RDE* tiesību akts:** pirmais solis bija noteikt pašu testēšanas procedūru. Dalībvalstis šo aktu atbalstīja ar pozitīvu balsojumu Mehānisko transportlīdzekļu tehniskās komitejas (TCMV) 2015. gada maija sanāksmē, un tas stājās spēkā 2016. gadā. Sākotnējā posmā (no 2016. gada sākuma) *RDE* testēšana notika tikai monitoringa nolūkā, proti, iegūtie rezultāti neietekmēja tipa apstiprinājumu, kuru turpināja piešķirt, pamatojoties uz laboratoriskajiem mērījumiem.
- **Otrais *RDE* tiesību akts:** otrais solis bija pakāpeniska *RDE* testēšanas ieviešana, kas nozīmē, ka iegūtos rezultātus valstu iestādes ņem vērā, kad tās izdod tipa apstiprinājumu. Dalībvalstis TCMV 2015. gada 28. oktobra sanāksmē vienojās, ka NO<sub>x</sub> mērījumi reālos braukšanas apstākļos jauniem vieglo automobiļu modeļiem būs obligāti no 2017. gada septembra, bet visiem jaunajiem transportlīdzekļiem — no 2019. gada septembra.
- **Trešais *RDE* tiesību akts:** treškārt, dalībvalstis TCMV 2016. gada 20. decembra sanāksmē pieņēma Komisijas priekšlikumu *RDE* testēšanu paplašināt, proti, testēt arī daļiņu skaita (PN) emisijas: no 2017. gada septembra visiem jaunajiem transportlīdzekļu tipiem, bet no 2018. gada septembra — visiem jaunajiem transportlīdzekļiem. Šis ārkārtīgi nelielās, taču kancerogēnās daļiņas emitē gan dīzeļdzinēja, gan benzīna dzinēja automobiļi, kuros izmantota tiešās iesmidzināšanas tehnoloģija. Ar trešo *RDE* tiesību aktu Komisija pilnveidoja arī pašas testēšanas metodes, lai tiktu ņemts vērā fakts, ka lielāko gaisa piesārņojumu rada īsi pilsētas braucieni, ko uzsāk ar aukstu dzinēju. Lai aptvertu pēc iespējas dažādākus apstākļus, tiks iekļauta arī uzsākšana ar iesildītu dzinēju. Turklāt šis tiesību akts arī paredz, ka ražotājam katra transportlīdzekļa atbilstības sertifikātā būs skaidri jānorāda automobiļa reālās emisijas, lai iedzīvotājiem un publiskajām iestādēm šī informācija būtu pieejama un pārskatāma.
- **Ceturtais *RDE* tiesību akts:** tuvākajos mēnešos Komisija nāks klajā ar priekšlikumu, ar ko tiks ieviesti jauni noteikumi, piemēram, iespēja aprītē esošo automobiļu pārbaudēs ("atbilstības ekspluatācijā" testēšana) ņemt vērā neatkarīgus testus, ko veikušas trešās personas, kā arī tiks ieviestas jaunas un reprezentatīvākas metodes hibrīdtransportlīdzekļu testēšanai un pielāgoti noteikumi dažiem specifiskiem transportlīdzekļu tipiem.

### Kas ir *RDE* testēšanas procedūrā izmantotais atbilstības koeficients?

Atšķirībā no iepriekšdefinēta laboratoriskās testēšanas cikla *RDE* testos izmantoto *PEMS* mērierīču īpatnību dēļ dažādajos *RDE* braucienos iegūtie kvantitatīvie emisijas rezultāti līdz zināmai pakāpei būs atšķirīgi un noteiktā diapazonā svārstīsies. Ja netiks pienācīgi ņemta vērā *RDE* mērījumu tehniskā un statistiskā nenoteiktība, varētu rasties situācija, ka transportlīdzekļi, kuri prasības patiesībā izpilda, kādā *RDE* testā tiek atzīti par neatbilstošiem vai tieši otrādi —> neatbilstoši transportlīdzekļi tiek atzīti par prasībām atbilstošiem.

Lai tā nenotiktu, ir ieviests atbilstības koeficients (*CF*). Atbilstības koeficients ļaus uzsvāru likt uz transportlīdzekļa vidējo atbilstību emisijas robežvērtībām. Piemēram, emisijas robežvērtības var tikt pārsniegtas, braucot augšup stāvā kalnā, kas vēlāk citos braukšanas apstākļos, piemēram, vienmērīgā braucienā pa pilsētu, tiks kompensēts ar emisijām, kas ir zemākas par normatīvajos aktos noteiktajām, proti, vidējās emisijas pēc tam, kad minētie apstākļi būs izvērtēti pēc to statistiskās sastopamības, nedrīkstēs pārsniegt noteiktos limitus.

Ņemot vērā to, ka *RDE* testa mērījumi ir sākti tikai nesen, kā arī to, ka ir ierobežotas tehniskās iespējas īsā laikā uzlabot pašreiz ražoto dīzeļdzinēja automobiļu emisijas reālajos apstākļos, dalībvalstis 2015. gada oktobrī vienojās par pakāpeniskas ieviešanas periodu, kurā tiks samazinātas nesakritības starp laboratoriski noteikto atbilstību normatīvajiem limitiem un tām vērtībām, kas iegūtas *RDE* testēšanas procedūrā. Panāktā vienošanās paredz divpakāpju pieeju:

1. pirmkārt, lai dotu iespēju pielāgoties jaunajām prasībām, līdz 2017. gada septembrim automobiļu ražotājiem nesakritība jāsamazina tā, lai atbilstības koeficients jaunajiem modeļiem nepārsniegtu 2,1 (proti, NO<sub>x</sub> 80 mg/km vietā 168 mg/km) (visiem jauniem automobiļiem — līdz 2019. gada septembrim);
2. otrkārt, līdz 2020. gada janvārim šī nesakritība visiem jaunajiem modeļiem, ņemot vērā tehniskās kļūdas robežas, būs jāsamazina līdz koeficientam 1,5 (proti, NO<sub>x</sub> 80 mg/km vietā 120 mg/km) (visiem jauniem automobiļiem — līdz 2021. gada janvārim). Paredzot, ka mērīšanas tehnoloģija nākotnē tiks uzlabota, šo koeficientu no 2017. gada reizi gadā pārskatīs, un tas tiks samazināts atbilstoši tehnoloģiskajiem uzlabojumiem, tiecoties atbilstības koeficientu pēc iespējas drīzāk, bet ne vēlāk kā līdz 2023. gadam pietuvināt 1. Tādējādi automobiļu ražotājiem jau tagad jāķeras pie tādu transportlīdzekļu konstruēšanas, kuri spēs izpildīt prasības ar atbilstības koeficientu, kas ir

tuvu 1 (jeb NOx 80 mg/km).

### **Kā ar CO2 emisiju testēšanu?**

Eiropas Komisija arī attiecībā uz CO2 emisijām ir ieviesusi jaunu, reālistiskāku testēšanas procedūru — pasaulē saskaņoto vieglo transportlīdzekļu testēšanas procedūru (*WLTP*). Šajā procedūrā mēra arī vieglo automobiļu un furgonu degvielas patēriņu. *WLTP* ir pasaules līmenī saskaņota testēšanas procedūra, ko ar Eiropas Komisijas atbalstu izstrādājusi ANO Eiropas Ekonomikas komisija (ANO/EEK).

*WLTP* aizstās Eiropas Jauno braukšanas ciklu (*NEDC*), kurš vairs pienācīgi neatspoguļo ne pašreizējos braukšanas apstākļus, ne transportlīdzekļos izmantotās tehnoloģijas. Ar *WLTP* iegūtās degvielas patēriņa un CO2 emisijas vērtības daudz precīzāk atspoguļos reālos apstākļus, no kā labumu gūs gan patērētāji, gan regulatori ES un valstu līmenī. Tas arī dos spēcīgāku stimulu plaši ieviest mazoglekļa un degvieltaupīgākas tehnoloģijas.

Jauno *WLTP* testu Komisija pieņēma 2017. gada 1. jūnijā, un no 2017. gada septembra tas būs obligāts visiem jaunajiem automobiļu modeļiem, bet no 2018. gada septembra — visiem jaunajiem automobiļiem.

### **Ko vēl Komisija dara, lai nostiprinātu tipa apstiprināšanas sistēmu?**

Lai arī jaunās testēšanas procedūras padarīs emisiju mērījumus reālistiskākus un precīzākus, kā arī lielā mērā mazinās manipulācijas ierīču izmantošanas risku, tomēr ar to vien nepietiks. Pašreizējā tipa apstiprināšanas sistēmā ir vajadzīgi būtiski pārkārtojumi.

Tāpēc 2016. gada janvārī Komisija iesniedza [priekšlikumu jaunai regulai nolūkā pārveidot pašreizējo tipa apstiprināšanas sistēmu](#). Priekšlikuma mērķis ir nostiprināt to tehnisko dienestu neatkarību un kvalitāti, kuri izraudzīti transportlīdzekļa atbilstības ES tipa apstiprinājuma prasībām testēšanai un pārbaudei; izveidot efektīvu tirgus uzraudzības sistēmu ekspluatācijā esošo automobiļu atbilstības kontrolei un ieviest plašāku pārraudzību Eiropas līmenī. Tas Komisijai dos iespēju apturēt, ierobežot vai anulēt pilnvarojumu tehniskajiem dienestiem, kuri nestrādā pietiekami kvalitatīvi un pārāk pavisāmi piemēro noteikumus. Tā arī varēs veikt retrospektīvus verifikācijas testus (ar Kopīgā pētniecības centra palīdzību) un vajadzības gadījumā ierosināt transportlīdzekļu atsaukšanu. Jaunā regula Komisijai arī dotu pilnvaras piemērot finansiālas sankcijas nolūkā atturēt ražotājus un tehniskos dienestus dot atļauju laist tirgū neatbilstīgus transportlīdzekļus.

Komisijas priekšlikums patur spēkā manipulācijas ierīču pašreizējo aizliegumu, kura uzraudzība un izpilde ir valstu iestāžu pastāvīgs pienākums, un iet vēl vienu soli uz priekšu. Saskaņā ar regulaž projektu ražotāja pienākums būs nodrošināt piekļuvi automobiļu programmatūras protokolliem. Šis pasākums papildina *RDE* tiesību aktu paketi, kura ļoti apgrūtinās emisiju prasību apiešanu un kurā ražotājiem noteikts pienākums publiskot emisiju samazināšanas stratēģiju, kā tas jau notiek ASV.

Komisija aicina Eiropas Parlamentu un Padomi ātri pabeigt sarunu procedūru par šo priekšlikumu.

### **Ko Komisija plāno darīt attiecībā uz ekspluatācijā esošajiem dīzeļdzinēja automobiļiem, kuru radītais piesārņojums ir pārāk liels?**

Komisija sakarā ar ES tipa apstiprinājuma tiesību aktu pārkāpumiem jau [2016. gada decembrī](#) un [2017. gada maijā](#) sāka pienākumu neizpildes procedūru pret astoņām dalībvalstīm, un tā turpina sekot līdzi tam, vai tiek nodrošināta pienācīga šo ES tiesību aktu izpilde. Komisija arī nodrošinās konkurences noteikumu ievērošanu un gādās par godprātīgu attieksmi pret patērētājiem.

Komisija pavisam nesen aicināja dalībvalstis veikt visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai neatbilstīgie automobiļi tiktu vai nu savesti kārtībā, vai izņemti no aprites. Ir svarīgi, lai valstu iestādes pārliecinātos, ka korekcijām, ko automobiļu ražotāji piedāvājuši pilnīgas atbilstības nodrošināšanai, nav negatīvas ietekmes uz transportlīdzekļa darbību, ilgzinību un degvielas patēriņu. Tas jādara pēc iespējas ātrāk, lai strauji samazinātu NOx emisijas no Eiropā ekspluatētajiem dīzeļdzinēja automobiļiem.

Komisija ir lietas kursā par dažu dalībvalstu un autoražotāju nesenajiem centieniem labot pašreizējo situāciju, taču tā vēlētos saņemt pilnīgu informāciju par nacionālā līmenī veiktajiem pasākumiem. Konkrētāk, Komisija izvērtēs, vai ierosinātie pasākumi ir pietiekami, lai samazinātu NOx emisijas atbilstoši normatīvajām prasībām, un vai tie attiecīgi spēs uzlabot gaisa kvalitāti. Tāpat tā ir gatava sekmēt šādas informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, lai šie pasākumi būtu saskanīgi un iedarbīgi.

### **Ko Komisija dara, lai uzlabotu gaisa kvalitāti?**

ES regulējums ne tikai nosaka emisijas limitus automobiļiem, bet arī paredz gaisa kvalitātes standartus, kuru izpilde tiek pastāvīgi uzraudzīta. Vietējie gaisa kvalitātes standarti (dažādu gaisa piesārņotāju robežvērtības un/vai mērķvērtības, ko nedrīkst pārsniegt) ir noteikti gaisa kvalitātes direktīvās. Runājot par NO2, jānorāda, ka vairumā dalībvalstu, tai skaitā vairāk nekā 130 pilsētās, vairāku gadu garumā ir pastāvīgi un ilgstoši novērots limitu pārsniegums, tāpēc ir steidzami vajadzīgi efektīvi pasākumi.

Komisija 2013. gada decembrī pieņēma [Tīra gaisa politikas pasākumu paketi](#), kuru veido:

- jauni gaisa kvalitātes politikas mērķi laikposmam līdz 2030. gadam;
- pārskatīta Direktīva par valstīm noteikto maksimāli pieļaujamo emisiju ([Direktīva \(ES\) 2016/2284](#)), kurā pieciem galvenajiem piesārņotājiem (sēra dioksīds (SO<sub>2</sub>), NO<sub>x</sub>, nemetāna gaistošie organiskie savienojumi (GOS), NH<sub>3</sub>, daļiņas (PM<sub>2,5</sub>)) noteikti stingrāki nacionālie emisijas sliekšņi. Direktīvas īstenošana ļaus ES līdz 2030. gadam uz pusi samazināt gaisa piesārņojuma izraisītu priekšlaicīgas nāves gadījumu skaitu — pašreiz ik gadu no tā mirst 400 000 cilvēku;
- jauna direktīva ([Direktīva \(ES\) 2015/2193](#)), kas paredz samazināt piesārņojumu no vidēji lielas jaudas sadedzināšanas iekārtām.

Lai panāktu līdz 2030. gadam iecerēto, Komisija palīdzēs visām dalībvalstīm pārliecinoši īstenot šīs prasības, un te būs vajadzīga arī vietējo un reģionālo iestāžu iesaiste.

### **Ko Komisija dara, lai popularizētu mazemisijas un nulles emisijas automobiļus?**

Kā uzsvērts 2016. gada jūlija paziņojumā "[Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija](#)" un 2017. gada maija paziņojumā "[Eiropa kustībā](#)", ES jāpateidzina pāreja uz nulles emisijas mobilitāti, tiecoties uz energoefektīvu un dekarbonizētu transporta nozari Eiropā.

Pirmās mobilitātes paketes ietvaros Komisija pārskatīja Eiropinjetes direktīvu, lai cita starpā veicinātu nodevu noteikšanu pēc transportlīdzekļa emisijas līmeņa.

Otrās mobilitātes paketes ietvaros Komisija pašlaik strādā pie vairākām iniciatīvām, kas tiks publiskotas līdz šā gada beigām. Šajā sakarībā Komisija patlaban izstrādā ES CO<sub>2</sub> emisiju standartus vieglajiem automobiļiem un furgoniem, kas palīdzēs tehnoloģiski neitrāli virzīties uz mazemisijas un nulles emisijas transportlīdzekļiem. Šobrīd tiek veikts ietekmes novērtējums, kurā tiek izskatīti dažādi varianti. Komisija pašlaik arī pārskata Tīro transportlīdzekļu direktīvu nolūkā ar publiskā iepirkuma palīdzību veicināt tīrāku transportlīdzekļu izplatību.

Bez tam Komisija plāno publiskot novērtējumu par dalībvalstu nacionālās politikas satvariem alternatīvo degvielu tirgus un infrastruktūras attīstīšanai. Šā ziņojuma pamatā ir [Direktīvā 2014/94/ES](#) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu noteiktā prasība, saskaņā ar kuru dalībvalstīm līdz 2016. gada 18. novembrim bija Eiropas Komisijai jāziņo par nacionālo politikas satvaru alternatīvo degvielu tirgus attīstīšanas jautājumā, tostarp par nepieciešamās infrastruktūras izveidi. Ziņojumā būs iekļauts rīcības plāns, kurā būs minētas konkrētas darbības un sniegti skaidri ieteikumi dalībvalstīm, kā novērst esošās nepilnības un kā reaģēt uz konstatētajām vajadzībām, kā arī izklāstīts, kā rast vajadzīgo finansējumu.

Bez tam alternatīvo degvielu stratēģijas īstenošana jau tiek atbalstīta ar [Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu](#) (EISI), stimulējot energoefektivitāti, ieviešot alternatīvas dzinēju sistēmas, tostarp elektroapgādes sistēmas, un nodrošinot attiecīgo infrastruktūru. No 2014. līdz 2020. gadam EISI transporta sadajai atvēlēti EUR 24 miljardi.

Nulles emisijas transportlīdzekļus par īpašu prioritāti izvirzījusi arī [GEAR 2030 augsta līmeņa grupa](#), kuru veido nozares eksperti un kuru vada komisāre Elžbeta Beņkovska. Tiek sagaidīts, ka rudenī gaidāmajā grupas galīgajā ziņojumā būs sniegti rīcībpolitikas ieteikumi, kā veicināt ES autobūves nozares konkurētspēju, īpaši pievēršoties nulles emisijas un automatizētajiem transportlīdzekļiem. Pēc tam Komisija uz šā ziņojuma pamata sniegs konkrētas idejas laikam līdz 2030. gadam.

### **Sīkāka informācija**

[Paziņojums preseī: No 1. septembra kļūs obligāti jauni un uzlaboti automobiļu emisijas testi](#)

[Arhīva videomateriāli](#)

RDE tiesību akti:

- [pirmais RDE tiesību akts](#)
- [otrais RDE tiesību akts](#)
- [trešais RDE tiesību akts](#)

[Paziņojums preseī par priekšlikumu par tipa apstiprinājumiem](#)

[Regulas priekšlikums par mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību](#)

[Komisijas paziņojums "Eiropa kustībā"](#)

Kontakti presei:

[Lucia CAUDET](#) (+32 2 295 61 82)

[Mirna TALKO](#) (+32 2 298 72 78)

[Maud NOYON](#) (+32 2 298 03 79)

Sabiedrībai: informatīvais dienests [Europe Direct](#) tālrunis [00 800 67 89 10 11](#) vai [e-pasts](#)