



Lietuvos Respublikos  
aplinkos ministrui  
Valentinui Mazuronui

2013-11-11 Nr. ANVOK – 39

Kopija:

Lietuvos nuolatinės atstovybės Europos Sąjungoje  
ambasadoriui ypatingiems pavedimams  
Arūnui Vinčiūnui

#### **DĖL NAUJŲ AUTOMOBILIŲ CO<sub>2</sub> TARŠOS REGULIAVIMO PO 2020 METŲ**

Lietuvos aplinkosaugos NVO koalicijos vardu, kartu su susivienijimu Žali.lt, norime paraginti Lietuvos prezidentavimo ES Tarybai komandą, dirbančią naujų automobilių taršos reguliavimo po 2020 metų klausimu, siekti ambicingo susitarimo tarp ES šalių narių ir pirmuoju skaitymu trialoge, nekeičiant pagrindinio 95 g CO<sub>2</sub>/km tikslo taikymo nuo 2020 m.

Kaip ES Tarybai pirmininkaujanti valstybė, Lietuva, nagrinėdama šį klausimą, turi atstovauti pirmiausia visuomenės interesus. Dar 2009 m. patvirtintas tikslas, - kad nuo 2020 m. parduodamų naujų lengvųjų automobilių CO<sub>2</sub> išmetimų vidurkis turi neviršti 95 g CO<sub>2</sub>/km – neabejotinai naudingas tiek vartotojams, tiek visų ES šalių energetiniam saugumui, tiek aplinkai, tiek verslui:

- mažės vartotojų išlaidos transporto kurui, o sutaupytos lėšos paskatins vartojimą ir ekonomikos augimą kituose sektoriuose;
- mažės Europos, tad ir Lietuvos, priklausomybė nuo iškastinio kuro importo;
- tai vienas efektyviausių būdų mažinti CO<sub>2</sub> išmetimus transporto sektoriuje siekiant ilgalaikių ES klimato kaitos tikslų;
- ambicingas ir nuo 2009 m. gamintojams žinomas 2020 m. tikslas sudaro sąlygas ilgalaikiam verslo planavimui ir saugioms investicijoms į automobilių efektyvumą didinančias inovacijas, tuo stiprindamas Europos gamintojų konkurencingumą pasaulinėje rinkoje. Silpninant 2020 m. tikslą praloštų gamintojai, kurie iš anksto investavo į efektyvesnes transporto technologijas.

Spalio 14 d. Europos Sąjungos aplinkos ministrų tarybos priimtas sprendimas - nesilaikyti birželio mėnesio trialogo susitarimo ir ieškoti naujo kompromiso - nuvylė Lietuvos ir kitų šalių NVO, nes tai

reiškia, kad automobilių reguliavimo nuostatos bus silpninamos, nuolaidžiauojant keletui automobilių gamintojų ir prarandant reikšmingą dalį minėtų naudų visuomenei. Lietuva, kaip pirmininkaujanti valstybė, turi užtikrinti, kad naujas susitarimas bus subalansuotas visų suinteresuotų pusių atžvilgiu.

Mus pasiekė žinia, kad lapkričio 5 d. Lietuva naujam susitarimui pasiūlė iškart du didelius pakeitimus, kurie drastiškai susilpnintų ankstesnį dialogo susitarimą:

- 1) Įvesti pereinamąjį periodą (angl. *phase-in*) 2020 - 2022 m., kurio metu 95 g CO<sub>2</sub>/km tikslas būtų taikomas tik daliai parduotų automobilių, o ne visiems, kaip buvo nuspręsta anksčiau.
- 2) Leisti gamintojams lanksčiai naudoti super-kreditų limitą 2020-2023 m., kol bendra kreditų poveikio suma neviršys 7,5 g CO<sub>2</sub>. Nors pagal ankstesnį susitarimą, gamintojai galėjo kiekvienais metais pasinaudoti tik po 2,5 g CO<sub>2</sub> per metus limitu, be galimybės jį kaupti, ir ši lengvata turėjo galioti tik iki 2022 m. galo.

Įgyvendinus abu siūlomus pakeitimus, 95 g CO<sub>2</sub>/km tikslas būtų pasiektas tik 2024 m., vietoj planuotų 2020 m. Tokie pakeitimai sabotuotų galimybę kalbėti apie ambicingesnį automobilių CO<sub>2</sub> taršos tikslą nuo 2025 m., nes būtų praėję tik vieneri metai po faktinio 95 g CO<sub>2</sub>/km tikslo pasiekimo.

Kaip matyti iš tarptautinio NVO tinklo "Transport & Environment" parengtos analizės, kuri pridedama prie šio rašto, dabartinis Lietuvos pasiūlymas savo poveikiu yra labai panašus į Vokietijos siūlytą 4 metų pereinamąjį laikotarpį, kuris sulaukė aiškaus Europos Komisijos, NVO, o taip pat ir kitų ES Tarybos šalių nepritarimo.

Pateikdama tokį pasiūlymą, mūsų nuomone, Lietuva nesilaiko jai suteikto ES Tarybos šalių mandato – ieškoti riboto lankstumo priemonių su minimaliais pokyčiais, išlaikant dar 2009 m. patvirtinto 95g CO<sub>2</sub>/km tikslo ambiciją bei naudas vartotojams bei aplinkai. Dėl pasiūlyme neišlaikyto integralumo su aplinkosaugos tikslais, Lietuva rizikuoja prarasti galimybę susitarti su Europos Parlamentu ir Europos Komisija pirmuoju skaitymu.

#### **Ieškant naujos ES tarybos pozicijos SIŪLOME:**

- Visiškai atsisakyti pereinamojo periodo taikymo, nes tai reikšmingai silpnina ankstesnį dialogo susitarimą ir 95 g CO<sub>2</sub>/km tikslo įgyvendinimą jau 2020 m.
- Ieškoti bendro ES šalių sutarimo per reguliavimo lankstumo stiprinimą, išlaikant integralumą su aplinkosaugos tikslais.
- Kompensuojant už papildomą lankstumą gamintojams, įvesti konkretesnių nuostatų dėl 2025 m. tikslo įvedimo.

Raginame Lietuvą, kaip ES Tarybai pirmininkaujančią valstybę, formuoti poziciją, kuri atstovauja Lietuvos ir visos Europos vartotojų interesus, klimato kaitos politikos siekius, o ne kelis taršių automobilių

gamintojus. Šio klausimo sprendimas neabejotinai bus atmenamas, kaip vienas pagrindinių Lietuvos prezidentavimo procesų.

Pagarbiai,

Kęstutis Navickas

Aplinkosaugos koalicijos pirmininkas

Virginija Vingrienė

Susivienijimas Žali.lt

Pridedama: T&E Briefing - Effect of the Lithuanian Proposal to the European Parliament (2 puslapiai)

Originalas nebus siunčiamas.

G.Jonušauskaitė: +370 5 219 5501