

Brusel 28. března 2023
(OR. en, it, pl)

6740/23
ADD 1 REV 3

Interinstitucionální spis:
2021/0197(COD)

CODEC 247
CLIMA 96
ENV 167
TRANS 70
MI 135

POZNÁMKA K BODU „I/A“

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO ₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu (první čtení) – přijetí legislativního aktu = prohlášení

Prohlášení Itálie

Prohlášení 1

Itálie bere za svůj a plně podporuje cíl spočívající v dekarbonizaci odvětví silniční dopravy, neboť snížení emisí CO₂ v tomto odvětví, především emisí z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, má klíčový význam pro dosažení cílů Unie v oblasti klimatu.

Zastáváme názor, že by dekarbonizace odvětví silniční dopravy měla probíhat v souladu se zásadami ekonomicky udržitelného a sociálně spravedlivého přechodu k nulovým emisím a se zásadami technologické neutrality.

Zajisté podporujeme elektrifikaci lehkých vozidel. Máme však za to, že by se během přechodné fáze nemělo jednat o jediný způsob, jak nulových emisí dosáhnout.

Elektrifikace vyžaduje značné změny v celém automobilovém odvětví a tyto změny je zapotřebí pečlivě plánovat a řídit, aby se předešlo nežádoucím hospodářským, průmyslovým a sociálním dopadům. Automobily se spalovacími motory zůstanou v provozu i po roce 2035 a vlastní je občané s nízkými příjmy. Úspěch elektrických vozidel závisí do značné míry na tom, nakolik začnou být pro tyto občany dostupná.

Díky technologické neutralitě budou členské státy mezitím moci k dekarbonizaci odvětví dopravy využít všech dostupných řešení, v závislosti na vnitrostátních okolnostech a výchozích pozicích. Používáním obnovitelných paliv, jež jsou kompatibilní se spalovacími motory, bude zajištěno okamžité snížení emisí, aniž by občané byli nuceni k nepřiměřeným ekonomickým obětem. Vynucená elektrifikace s sebou může naopak nést riziko, že nebude trhem přijata, čímž by výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel utrpěli. Rovněž by v jejím důsledku bylo zamezeno technologickému vývoji hybridních motorů s velmi nízkým dopadem na životní prostředí.

Z průmyslového hlediska bude zvýšená poptávka po obnovitelných palivech pro petrochemické odvětví důležitou příležitostí k adaptaci.

Navrhované nařízení stanoví pro rok 2035 jako cíl 100% snížení emisí, aniž by poskytovalo pobídky k používání obnovitelných paliv, a není tudíž v souladu se zásadou technologické neutrality. Z tohoto důvodu je Itálie nemůže podpořit.

Připomínáme, že dosažení cíle spočívajícího ve 100% snížení emisí závisí na několika podmínkách, mezi něž patří:

- vytvoření hodnotového řetězce pro elektrické motory a baterie v Unii;
- udržitelné a diverzifikované dodávky nezbytných surovin;
- adekvátní infrastruktura dobíjecích a čerpacích stanic;
- posílení elektrické rozvodné sítě, aby byla schopna zvládnout zvýšenou poptávku;

- přizpůsobení celého automobilového odvětví, obnášející mimo jiné zajištění nezbytných dovedností;
- přijetí nových vozidel trhem; tato vozidla by měla být dostupná za přijatelnou cenu, zejména nejzranitelnějším domácnostem a spotřebitelům.

Pokud by se tyto podmínky nepodařilo naplnit – přičemž jejich naplnění nezávisí pouze na provádění nařízení (EU) 2019/631 a bude vyžadovat významná investiční a kompenzační opatření –, dopad výše uvedeného cíle by byl závažný, a to jak z hlediska ekonomického, sociálního a ekologického, tak i z hlediska strategické autonomie Unie.

V této souvislosti konstatujeme, že přístup Unie k automobilovému odvětví je až doposud převážně regulační povahy, zatímco ve Spojených státech (kde platí zákon o snižování inflace) a v Číně byly zavedeny rovněž stimulační plány.

Jsme tudíž přesvědčeni, že by Komise měla:

- podpořit transformaci automobilového odvětví, zejména jeho malých a středních podniků, a využít přitom veškerých dostupných legislativních a finančních prostředků;
- sledovat pokrok směřující k dosažení silniční mobility s nulovými emisemi a podávat o něm včasné a podrobné zprávy, se zřetelem ke všem faktorům přispívajícím ke spravedlivé a nákladově efektivní transformaci včetně posouzení případných nedostatků ve financování, jak je stanoveno v nařízení (článek 14a);
- na základě uvedeného sledování, posouzení a podávání zpráv zajistit v roce 2026 důkladný a důvěryhodný přezkum cílů, jak je stanoveno v nařízení (článek 15);
- učinit kroky navazující na ustanovení o registraci (od roku 2035) vozidel používajících výhradně paliva s nulovými emisemi CO₂ (11. bod odůvodnění);
- předložit návrh, jímž do nařízení byly zahrnuty mechanismy beroucí zřetel na přínosy obnovitelných paliv z hlediska snižování emisí CO₂.

Prohlášení 2

Itálie bere na vědomí písemné prohlášení Komise k 11. bodu odůvodnění nového nařízení o emisích z osobních automobilů a dodávek týkající se registrace vozidel se spalovacím motorem poháněných palivy neutrálními z hlediska emisí CO₂ po roce 2035.

Skutečnost, že Komise uznala, že tato vozidla budou moci být nadále registrována, a že tedy rovněž přispějí k dosahování cílů snížení emisí CO₂ stanovených v tomto nařízení, je pozitivním vývojem.

Domníváme se, že tento krok je reakcí na žádost obsaženou v prohlášení Itálie ze dne 28. února tohoto roku, jež vedla k odložení hlasování o nařízení, které je nyní předkládáno k posouzení členským státům.

V tomto ohledu bereme na vědomí závazek Komise provést 11. bod odůvodnění před přezkoumáním cílů nařízení naplánovaným na rok 2026, a to tím, že předloží návrhy právních předpisů již v nadcházejících měsících.

Vzhledem k této otevřenosti požádala Itálie o zevrubnější diskusi mezi členskými státy, která bude pro zvýšení účinnosti zahrnovat všechna dostupná řešení.

Na jedné straně vítáme rozhodnutí znovu posoudit spalovací motory, jež mají zásadní význam pro hospodářskou a sociální udržitelnost mnoha zemí EU, na straně druhé se domníváme, že Komise tím, že ve svém prohlášení uvedla pouze syntetická paliva, zaujala příliš restriktivní výklad, který stále ještě neumožňuje plné provedení zásady technologické neutrality, za niž Itálie vždy na základě technických a vědeckých údajů bojovala.

Jsme přesvědčeni, že do kategorie paliv, která jsou neutrální z hlediska celkové bilance CO₂ a která přispívají k postupné dekarbonizaci odvětví, lze zahrnout i biopaliva.

V rámci postupů schvalování legislativních aktů, na něž se odvolává Komise, proto vyvineme veškeré úsilí k zajištění toho, aby byla biopaliva rovněž považována za paliva neutrální z hlediska emisí CO₂, s tím, že v naději, že se uskuteční další plodná diskuse, se zdržujeme hlasování o konečném rozhodnutí Rady.

Prohlášení Polska

Polsko je důrazně proti přijetí tohoto legislativního aktu.

Je proti tomu, aby byly nové poplatky a zátěž přeneseny na občany, například zvýšením nákladů na dostupnost pohonných hmot. Veškeré další náklady vyplývající z nové zátěže by měli nést výrobci a neměly by být přenášeny na občany. Právní předpisy EU by měly poskytnout podnět pro výrobce automobilů, aby občanům nabídli vozidla s nulovými emisemi za nejnížší možné náklady. Rovněž by měly zohlednit odlišné podmínky v jednotlivých členských státech tak, aby se zabránilo prohlubování sociální stratifikace, chudoby nebo vyloučení.

Trendy zaměřené na snižování emisí z vozidel by měly zohlednit možnosti trhu, pokud jde jak o technologické zvláštnosti výrobců vozidel nebo vybavení pro vozidla, tak o hospodářské aspekty, a to při řádném zohlednění finanční kapacity občanů dané země.

Pro Polsko je rovněž nepřijatelné začlenění výjimek pro výrobce některých luxusních značek; to je neslučitelné s obecnou zásadou, že emise by měly být sníženy ve všech sektorech způsobem, jenž je sociálně spravedlivý. V dobách krize by měly být výjimky určeny pro nejchudší občany a nikoliv pro výrobce luxusních vozidel. Polsko tak vyjadřuje s tímto legislativním aktem svůj nesouhlas.

Společné prohlášení Estonska a Finska

Plně podporujeme ambiciózní balíček „Fit for 55“ a vítáme výsledek hlasování o návrhu Komise v Evropském parlamentu, který odráží kompromisní dohodu dosaženou mezi orgány v rámci trialogů.

Ačkoli souhlasíme s cílem nařízení, jímž je snížení emisí ze silniční dopravy v souladu s cíli Unie v oblasti klimatu, litujeme, že v nařízení nejsou zohledněna vozidla na plyn. Považujeme za důležité podporovat využívání biometanu v dopravě a během jednání jsme předložili návrh na pobídku pro vozidla na plyn. Rovněž bychom chtěli Komisi zdůraznit bod odůvodnění týkající se registrace vozidel poháněných palivou neutrálními z hlediska emisí CO₂ po roce 2035.

V neposlední řadě považujeme za zásadní, aby byla při revizi norem CO₂ pro těžká vozidla zachována technologická neutralita.

Prohlášení Komise

Evropská komise se zasazuje o technologicky neutrální právní předpisy v oblasti klimatu, zejména pokud jde o regulaci emisních norem CO₂ pro osobní automobily a lehká užitková vozidla. Komise uznává a potvrzuje rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady zahrnout 11. bod odůvodnění do dohodnutého kompromisního znění revize nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky. Komise použije tento bod odůvodnění jako výchozí bod pro příslušné legislativní iniciativy.

Jako první krok, bezprostředně po přijetí nařízení Evropským parlamentem a Radou, předloží Komise prováděcí nařízení pro schvalování typu těchto vozidel, čímž pro vozidla, která jsou poháněna výhradně a trvale palivem z obnovitelných zdrojů nebiologického původu, stanoví spolehlivý postup schvalování typu odolný vůči vyhýbání se daňovým povinnostem. Komise bude usilovat o rychlý postup v rámci Technického výboru pro motorová vozidla (TCMV) a v právním rámci se zaměří na úspěšné dokončení rozhodovacího procesu.

Komise bude rovněž neprodleně pracovat na dalším provádění 11. bodu odůvodnění. Po konzultaci se zúčastněnými stranami Komise na podzim roku 2023 v souladu s právním zmocněním rovněž navrhne akt v přenesené pravomoci, který stanoví, jak by vozidla využívající pouze e-paliva přispěla k cílům snížení emisí CO₂ v souvislosti s regulací emisních norem CO₂ pro osobní automobily a lehká užitková vozidla. V případě, že spolunormotvůrci návrh zamítnou, bude Komise pokračovat v dalším legislativním postupu, jako je revize nařízení o CO₂ s cílem provést alespoň právní obsah aktu v přenesené pravomoci.