

Brusel 7. června 2018
(OR. en)

9728/18

**Interinstitucionální spis:
2017/0293 (COD)**

**CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961**

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. dok. Komise:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO ₂ z lehkých vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepracované znění) – politická rozprava

S ohledem na zasedání Rady pro životní prostředí konající se dne 25. června 2018 jsou v příloze uvedeny stručné informace k návrhu a otázky předsednictví.

Výbor stálých zástupců se vyzývá, aby vzal tyto informace a otázky na vědomí a předložil je Radě.

Stručné informace a otázky pro politickou rozpravu

I. Úvod

1. Dne 8. listopadu 2017 předložila Komise návrh nařízení týkajícího se stanovení nových norem pro emise CO₂ u osobních automobilů a dodávek. Cílem návrhu je mimo jiné pomoci dosáhnout do roku 2030 cíle 30% snížení emisí v odvětvích, na něž se nevztahuje systém obchodování s emisemi, stanoveného Evropskou radou a splnit cíle Pařížské dohody.
2. Za tímto účelem Komise navrhuje stanovit na úrovni EU cíle v oblasti snižování emisí CO₂ pro nové osobní automobily a dodávky na léta 2025 až 2029 a od roku 2030 v porovnání s cíli na rok 2021 stanovenými v předcházejících právních předpisech:
 - 15 % na léta 2025 až 2029 pro osobní automobily i dodávky;
 - 30 % od roku 2030 pro osobní automobily i dodávky.

Návrh ponechává jako parametr pro výpočet konkrétních cílů každého výrobce hmotnost vozidel ve vozovém parku.

3. Za účelem podpory postupného zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi (například elektrických vozidel a plug-in hybridů) obsahuje návrh Komise od roku 2025 mechanismus, který má výrobce podnítit k tomu, aby na trh uváděli větší počet těchto vozidel. Pokud u výrobce překročí podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi určité referenční úroveň, bude tento výrobce odměněn méně přísnými cíli pro emise CO₂. Na léta 2025 až 2029 je referenční úroveň navržena ve výši 15 % a od roku 2030 ve výši 30 %.

Komise navrhuje, aby u výpočtu podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi u jednotlivých výrobců platilo, že čím nižší jsou emise CO₂ u vozidla, tím to bude pro dosažení referenční úrovně výhodnější. Vozidlo s nulovými emisemi bude tudíž pro dosažení referenční úrovně nejvýhodnější.

II. Činnost v rámci Rady

4. Návrh byl posuzován na řadě zasedání Pracovní skupiny pro životní prostředí, zejména se zaměřením na další zásadní otázky v návrhu, a to:

- opatření mající výrobcům usnadnit splnění cílů (sdružování výrobců, výjimky a ekologické inovace), včetně zavedení dalších opatření za tímto účelem;
- ustanovení týkající se emisí CO₂ a spotřeby energie v reálném provozu a shodnost v provozu, pokud jde o emise CO₂, včetně dopadu změny na „celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla“ (WLTP). V této souvislosti byla v diskusích projednávána hlavně otázka vývoje zkoušky emisí v reálném provozu.

5. Pokud jde o navrhované cíle a pobídky týkající se vozidel s nulovými a nízkými emisemi, z jednání vyplynulo, že řada delegací dosud nezaujala konkrétní postoj. U delegací, které se již vyjádřily, se názory liší:

- pokud jde o navrhované cíle, škála postojů sahá od podpory názoru, že jsou příliš ambiciózní, zejména cíl pro rok 2025, až po výzvy k vyšším cílům. Některé delegace navrhuje, aby se zrušila hmotnost jakožto parametr pro výpočet konkrétních cílů pro výrobce, kdežto jiné jsou pro zachování tohoto parametru. Delegace rovněž upozornily na to, že návrh s sebou může nést riziko „úniku uhlíku uvnitř EU“ v dopravě v důsledku zvýšení dovozu vozidel z druhé ruky z členských států s vysokými příjmy do členských států s nízkými příjmy;

- obecně panuje podpora, pokud jde o ustanovení týkající se pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi, ale některé delegace se domnívají, že tyto pobídky nejsou technologicky neutrální, a tvrdí, že příliš upřednostňují vozidla s nulovými emisemi před vozidly s nízkými emisemi, jako jsou plug-in hybridy. Jiné delegace by zaměření pobídek na vozidla s nulovými emisemi upřednostnily. Řada delegací podporuje myšlenku zavedení mechanismu, jehož prostřednictvím by byli výrobci, kteří nedodržují referenční úroveň, penalizováni vyššími cíli (tento systém se také nazývá systém „bonus-malus“). Některé delegace by mohly podpořit závazné kvóty pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi.

6. V neposlední řadě byla objasněna řada techničtějších otázek uvedených ve znění předsednictví v dokumentu 8949/18.

III. Otázky

7. S ohledem na tyto skutečnosti předsednictví vyzývá ministry, aby poskytli podněty pro další práci na základě těchto dvou otázek:

- a) *Dosahuje navrhovaná úroveň ambicí ohledně cílů na léta 2025 až 2030 pro osobní automobily a dodávky správné rovnováhy, pokud jde o zabezpečení odpovídajícího příspěvku ke snižování emisí CO₂ a o zajištění pracovních míst a růstu v Evropě a konkurenceschopnosti evropského automobilového průmyslu?*
- b) *Je pobídkový mechanismus pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi navrhovaný Komisí nejlepším a nejúčinnějším způsobem podpory zavádění těchto vozidel?*