

V Bruseli 7. júna 2018
(OR. en)

9728/18

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

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

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Č. dok. Kom.:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové osobné automobily a nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO ₂ z ľahkých vozidiel a ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 715/2007 (prepracované znenie) – diskusia o smerovaní

Vzhľadom na zasadnutie Rady pre životné prostredie, ktoré sa konalo 25. júna 2018, sa v prílohe nachádza podkladový dokument o návrhu s otázkami predsedníctva.

Výbor stálych predstaviteľov sa vyzýva, aby vzal tento podkladový dokument a otázky na vedomie a postúpil ich Rade.

Podkladový dokument a otázky do diskusie o smerovaní

I. Úvod

1. Komisia predložila 8. novembra 2017 svoj návrh nariadenia o stanovovaní nových emisných noriem CO₂ pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá. Cieľom návrhu je okrem iného prispieť k dosiahnutiu cieľa znížiť emisie o 30 % do roku 2030 v sektoroch mimo ETS, ktorý stanovila Európska rada, a prispieť k dosiahnutiu cieľov Parížskej dohody.
2. Na tento účel Komisia navrhuje ciele zníženia emisií CO₂ v celej Európe pre nové osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá od roku 2025 do roku 2029 a od roku 2030 v porovnaní s cieľmi na rok 2021 stanovenými v predchádzajúcich právnych predpisoch:
 - o 15 % od roku 2025 do roku 2029 pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá;
 - o 30 % od roku 2030 pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá.

V návrhu sa zachováva hmotnosť vozidiel vo vozovom parku ako parameter pre výpočet osobitných cieľov každého výrobcu.

3. V návrhu Komisie je zahrnutý mechanizmus na obdobie od roku 2025, prostredníctvom ktorého sa postupne rozšíri zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami (napríklad elektrické vozidlá a dobíjateľné hybridné vozidlá), a ktorý má za cieľ motivovať výrobcov, aby na trh uviedli vyšší počet týchto vozidiel. Ak podiel vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami daného výrobcu prekročí určité referenčné hodnoty, výrobca bude odmenený menej prísnymi cieľmi v oblasti emisií CO₂. Od roku 2025 do roku 2029 sa navrhuje referenčná hodnota na úrovni 15 %, a od roku 2030 na úrovni 30 %.

Komisia navrhuje, aby sa pri výpočte podielu vozidiel výrobcu s nulovými a nízkymi emisiami postupovalo nasledovne: čím nižšie sú emisie CO₂ vozidla, tým väčšiu váhu bude mať pri dosahovaní referenčnej hodnoty. Vozidlo s nulovými emisiami prispeje teda najviac k dosiahnutiu referenčnej hodnoty.

II. Práca v Rade

4. Tento návrh skúmala na viacerých zasadnutiach pracovná skupina pre životné prostredie s osobitným zameraním na ďalšie podstatné otázky návrhu, a to najmä na:
 - opatrenia týkajúce sa uľahčenia plnenia cieľov pre výrobcu (združovanie výrobcov, výnimky a ekologické inovácie), vrátane zavedenia ďalších opatrení na tento účel;
 - ustanovenia o skutočných emisiách CO₂, spotrebe energie a zhode v prevádzke týkajúcej sa emisií CO₂ vrátane vplyvu tejto zmeny na „celosvetový harmonizovaný skúšobný postup pre ľahké úžitkové vozidlá (WLTP). V tejto súvislosti bola na rokovaní nastolená najmä otázka vývoja skúšky na meranie emisií pri skutočnej jazde.
5. Pokiaľ ide o navrhované ciele a stimuly pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, z rokovaní vyplynulo, že niekoľko delegácií zatiaľ nezaujalo konkrétne stanovisko. Názory delegácií, ktoré zaujali stanovisko, sa rôznia.
 - V oblasti navrhovaných cieľov: od podpory týchto cieľov cez názor, že sú príliš ambiciózne, najmä pokiaľ ide o cieľ na rok 2025, až po požadovanie vyšších cieľov. Niektoré delegácie navrhujú vypustiť hmotnosť ako parameter na výpočet osobitných cieľov pre výrobcov, zatiaľ čo iné podporili jej zachovanie. Tiež sa spomenulo riziko, že návrh povedie k „úniku uhlíka v rámci EÚ“ v doprave v dôsledku zvýšeného dovozu ojazdených vozidiel z členských štátov s vysokými príjmami do členských štátov s nízkymi príjmami;

- Vo všeobecnosti sa podporujú ustanovenia o stimuloch pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ale niektoré delegácie sa domnievajú, že tieto ustanovenia nie sú technologicky neutrálne, pričom tvrdia, že vozidlá s nulovými emisiami sú v nich príliš zvýhodňované v porovnaní s vozidlami s nízkymi emisiami, ako sú dobíjateľné hybridné vozidlá. Iné delegácie by uprednostnili zameranie stimulov na vozidlá s nulovými emisiami. Niekoľko delegácií podporuje myšlienku zavedenia mechanizmu, na základe ktorého by sa výrobcovia, ktorí nespĺňajú referenčné hodnoty, potrestali uložením vyšších cieľov (označované aj ako systém „bonus-malus“). Niektoré delegácie by mohli podporiť záväzné kvóty pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami.
6. Napokon sa objasnili viaceré technické otázky, ako sa uvádza v znení predsedníctva v dokumente 8949/18.

III. Otázky

7. Vzhľadom na tieto súvislosti predsedníctvo vyzýva ministrov, aby poskytli usmernenia pre ďalšiu prácu v súvislosti s týmito dvomi otázkami:
- a) *Dosahuje navrhovaná úroveň ambícií, ktoré sa týkajú cieľov na roky 2025 a 2030 pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá primeranú rovnováhu, pokiaľ ide o zabezpečenie primeraného príspevku k znižovaniu emisií CO₂ a o zaistenie pracovných miest v Európe, ako aj rastu a konkurencieschopnosti európskeho automobilového priemyslu?*
 - b) *Je stimulačný mechanizmus pre vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ktorý navrhla Komisia, najlepším a najúčinnším spôsobom na podporu zavádzania týchto vozidiel?*