



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 19. července 2012 (23.07)
(OR. en)**

12747/12

**Inte rinstitucio nální spis:
2012/0191 (COD)**

**ENV 630
ENT 182
CODEC 1945**

NÁVRH

Odesílatel:	Evropská komise
Ze dne:	12. července 2012
Č. dok. Komise:	COM(2012) 394 final
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 510/2011 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO ₂ z nových lehkých užitkových vozidel do roku 2020

Delegace naleznou v příloze návrh Komise podaný s průvodním dopisem Jordiho AYETA PUIGARNAUA, ředitele, pro Uweho CORSEPIUSE, generálního tajemníka Rady Evropské unie.

Příloha: COM(2012) 394 final



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 11.7.2012
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se mění nařízení (EU) č. 510/2011 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout
cíle snížení emisí CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel do roku 2020**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2012) 213 final}
{SWD(2012) 214 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

- **Obecné souvislosti**

EU si stanovila cíl omezit celosvětovou změnu klimatu na zvýšení teploty o 2° C ve srovnání s úrovní před industrializací. K uskutečnění tohoto cíle musejí celosvětové emise dosáhnout vrcholu do roku 2020 a do roku 2050 být v celosvětovém měřítku sníženy o nejméně 50 % oproti úrovni z roku 1990. V rámci nezbytného snižování emisí ve vyspělých zemích jako celku Evropská rada znovu potvrdila cíl EU týkající se 80–95% snížení emisí do roku 2050 oproti úrovni z roku 1990.

Provádění současných politik by do roku 2050 vedlo pouze k přibližně 40% snížení emisí skleníkových plynů. „*Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlikové hospodářství do roku 2050*“¹, který vypracovala Komise, uvádí, jakým způsobem lze do roku 2050 splnit cíl snížení domácích emisí o 80 % nákladově co nejeftivnějším způsobem. Plán ukazuje, že k dosažení tohoto cíle musí přispět každé hospodářské odvětví a že v závislosti na daném scénáři se emise z dopravy musejí do roku 2030 pohybovat mezi +20 a –9 % v porovnání se stavem v roce 1990, přičemž do roku 2050 se musejí snížit o 54–67 %².

Zatímco emise z jiných odvětví obecně klesají, silniční doprava je jedním z několika málo odvětví, v nichž emise rychle vzrostly. Mezi lety 1990 a 2008 se emise ze silniční dopravy zvýšily o 26 %. V roce 2008 pocházelo ze silniční dopravy zhruba 70 % emisí CO₂³. V důsledku toho je silniční doprava druhým největším zdrojem emisí skleníkových plynů v EU a podílí se na celkových emisích CO₂ v EU přibližně jednou pětinou.

Komise přijala v březnu 2011 „*Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*“. Plán stanoví dopravní strategii v rámci dosažení 60% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy do roku 2050.

- **Nařízení**

Nařízení (EU) č. 510/2011 stanoví rámec pro snížení emisí CO₂ u nového parku lehkých užitkových vozidel do roku 2020. Nařízení počítá s prováděním ve dvou fázích. V prvním období do roku 2017 byly stanoveny způsoby, jakými lze cílů dosáhnout. Pro druhé období do roku 2020 platí, že cíl nemůže být realizován, aniž by byly provedeny způsoby potřebné k jeho dosažení, které musí být určeny v rámci přezkumu. Komise má potvrdit, že cíl týkající se lehkých užitkových vozidel do roku 2020 je proveditelný. Tento cíl byl stanoven v procesu spolurozhodování a kromě podmínky jeho potvrzení není v rámci přezkumu znovu posuzován.

Kdyby způsoby k dosažení cíle nebyly určeny nebo provedeny, mělo by to nepříznivý účinek na výrobce vozidel a dodavatele součástek, kteří potřebují jistotu, pokud jde o technologie a vozidla, které budou nezbytné pro splnění cíle.

¹ KOM/2011/112 v konečném znění.

² S výjimkou emisí z mezinárodní námořní dopravy.

³ *Doprava EU v číslech*, 2011, Evropská komise.

Způsoby dosažení cíle jsou aspekty provádění, které mají vliv na to, jakým způsobem se cílů v oblasti emisí dosáhne. Hlavní způsoby dosažení cíle uvedené v tomto nařízení zahrnují křivku limitních hodnot, která je definována parametrem užítkovosti, a funkci popisující vztah mezi parametrem užítkovosti a emisemi CO₂ (stanovení tvaru a sklonu křivky). Ostatní způsoby zahrnují systém poplatků za překročení emisí, ekologické inovace, výjimky, sdružování, postupné zavádění cílů a poskytování superkreditů po omezené časové období.

2. KONZULTACE SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

Konzultace se zúčastněnými stranami

- *Externí odborná konzultace*

Hlavní analýzu, která je podkladem tohoto návrhu, obsahuje externí studie⁴ „Podpora revize nařízení (EU) č. 510/2011 týkající se emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel“⁵. Zahrnuje hodnocení různých způsobů dosažení cílů a hodnotí jejich náklady. K posouzení celkových dopadů cíle pro rok 2020 byl použit model PRIMES-TREMOVE.

- *Konzultace se zúčastněnými stranami*

Zúčastněné strany byly oficiálně konzultovány prostřednictvím internetového dotazníku a na setkání zúčastněných stran. Příspěvky od zúčastněných stran byly zohledněny při posuzování různých možností, jak emise CO₂ z lehkých užitkových vozidel regulovat.

– **Veřejná konzultace**

Veřejná internetová konzultace se uskutečnila na podzim roku 2011. V souhrnu poskytly odpovědi všeobecně jasné poselství: regulace emisí z lehkých užitkových vozidel je důležitá, měla by se provádět v souladu s dlouhodobými cíli v oblasti skleníkových plynů, měla by vycházet z průměrných emisí nových vozidel a být technologicky neutrální. Názory na to, zda stávající právní předpisy fungují dobře, se značně rozcházejí. Hlavním důvodem je zřejmě to, že si mnozí respondenti myslí, že stávající právní předpisy nejsou dostatečně důrazné. Bez ohledu na další opatření, která mohou být provedena, je stanovení cílů po roce 2020 výrazně podporováno. Výsledky veřejné konzultace byly shrnuty a zveřejněny⁶.

– **Setkání zúčastněných stran**

Setkání zúčastněných stran se konalo dne 6. prosince 2011. Byly předloženy předběžné závěry studie a zveřejněna⁷ vystoupení z tohoto setkání spolu se shrnutím diskuze. K předložené analýze se účastníci nevyjádřili zásadně nesouhlasně. Vzhledem k nákladům, které jsou nižší, než se předpokládalo, a emisím, jež jsou podstatně nižší, než se očekávalo, zastávají nevládní organizace názor, že cíle by měly být zpřísněny.

Posouzení dopadů

⁴ Na základě rámcové smlouvy ENV.C.3/FRA/2009/0043 týkající se emisí z vozidel.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

⁷ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

Ke stávajícímu návrhu a ekvivalentnímu návrhu na změnu nařízení (ES) č. 443/2009 bylo vypracováno společné posouzení dopadů. K určení možností politik byla zvolena široká koncepce, která zahrnuje otázky, jež vyvstaly z právních předpisů, otázky související s prováděním a otázky posuzované v rámci studií analyzujících možné přístupy ke zlepšení účinnosti právních předpisů. Analyzovány byly tyto aspekty:

- a) žádné opatření;
- b) potvrzení proveditelnosti cíle pro rok 2020 u lehkých užitkových vozidel;
- c) způsoby dosažení cíle u lehkých užitkových vozidel;
- d) zjednodušení a snížení administrativní zátěže;
- e) přizpůsobení se novému zkušebnímu cyklu;
- f) forma a přesnost právních předpisů po roce 2020.

Na základě analýzy hospodářských, environmentálních a sociálních dopadů různých způsobů dosažení cíle dospělo posouzení dopadů k těmto závěrům:

- Potvrdilo se, že cíl 147 g/km pro rok 2020 u lehkých užitkových vozidel je proveditelný za nižší náklady.
- Parametrem užítkovosti by měla být nadále hmotnost. Křivka limitních hodnot by měla zůstat lineární a její sklon by měl být stanoven na 100 %.
- Poplatek za překročení emisí by se měl zachovat ve výši 95 EUR na g/km a vozidlo.
- Postup pro udělení výjimky by měl být zjednodušen tím, že se zavede pravidlo *de minimis*, kterým budou nejmenší výrobci osvobozeni od povinnosti splnit cíl pro CO₂. Kromě toho by mělo být povoleno více flexibility, pokud jde o datum udělení výjimky pro malé objemy výroby.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

EU již v této oblasti vyvinula činnost přijetím nařízení (EU) č. 510/2011 na základě kapitoly Smlouvy týkající se životního prostředí. Důvody pro přijetí opatření na úrovni EU místo na úrovni členských států nabízí i jednotný trh: zajištění společných požadavků v rámci celé EU a z toho vyplývající minimalizace nákladů pro výrobce.

Přijetí návrhu nepovede ke zrušení platných právních předpisů.

Shrnutí navrhovaných opatření

Návrh potvrzuje proveditelnost dosažení průměrného cíle 147 g CO₂/km u nových lehkých užitkových vozidel do roku 2020. Navrhuje vymezit způsoby dosažení tohoto cíle takto:

- Parametrem užítkovosti bude i nadále hmotnost vozidla v provozním stavu.
- Křivka limitních hodnot zůstává lineární se sklonem 100 % vzhledem k referenčnímu parku.

- Výrobci, kteří jsou odpovědní za méně než 500 registrací nových lehkých užitkových vozidel za rok, jsou vyňati z povinnosti splnit cíl pro specifické emise.
- Povoluje se větší flexibilita při časovém rozvržení u rozhodnutí o poskytnutí výjimek pro malé objemy výroby.
- Ekologické inovace se ponechají, jakmile bude proveden revidovaný zkušební postup.
- Poplatek za překročení emisí se zachovává ve výši 95 EUR na g/km a vozidlo.

Vzhledem k tomu, že pro odvětví jsou prospěšné informace o režimu regulace, který by platil po roce 2020, návrh obsahuje ustanovení o dalším přezkumu, jenž se má uskutečnit nejpozději do 31. prosince 2014.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nevyžaduje žádné dodatečné finanční zdroje.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

- Přezkum / revize / ustanovení o skončení platnosti

Návrh obsahuje ustanovení o přezkumu.

- Evropský hospodářský prostor

Navržený právní předpis se týká záležitosti EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (EU) č. 510/2011 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel do roku 2020

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁸,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁹,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 13 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel¹⁰, má Komise přezkoumat způsoby, jak do roku 2020 dosáhnout cíle 147 g/km, a to pod podmínkou potvrzení jeho proveditelnosti, i vzorce uvedené v příloze I a výjimky podle článku 11. Návrh, který má změnit uvedené nařízení, musí být z hlediska hospodářské soutěže, sociální spravedlnosti a udržitelnosti v co nejvyšší míře neutrální.
- (2) Je vhodné upřesnit, že pro účely ověření dodržování cíle 147 g CO₂/km by měly být emise CO₂ i nadále měřeny v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla¹¹ a jeho prováděcími předpisy i pomocí inovativních technologií.

⁸ Úř. věst. C , , s. .

⁹ Úř. věst. C , , s. .

¹⁰ Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1.

¹¹ Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

- (3) Podle technické analýzy, která byla provedena pro posouzení dopadů, jsou technologie nezbytné ke splnění cíle 147 g CO₂/km k dispozici a požadovaná snížení emisí lze dosáhnout za nižší náklady, než se odhadovalo v předcházející analýze provedené před přijetím nařízení (EU) č. 510/2011. Rozdíl mezi současnými průměrnými specifickými emisemi CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel a cílem se kromě toho rovněž zmenšil. Proveditelnost dosažení cíle 147 g CO₂/km do roku 2020 je tedy potvrzena.
- (4) Vzhledem k nepřiměřeným dopadům, které vyplývají pro nejmenší výrobce z dodržování cílů pro specifické emise vymezených na základě užitkovosti vozidel, vysoké administrativní zátěži spojené s postupem pro udělení výjimky a pouze okrajovému přínosu, pokud jde o snížení CO₂ z vozidel prodávaných těmito výrobci, jsou výrobci, kteří jsou odpovědní za méně než 500 nových lehkých užitkových vozidel ročně, vyňati z působnosti cíle pro specifické emise a poplatku za překročení emisí.
- (5) Postup pro udělení výjimky pro malovýrobce by měl být zjednodušen tak, aby poskytl větší časovou pružnost výrobcům při podávání žádosti o výjimku a Komisi při rozhodování o jejím udělení.
- (6) Aby automobilový průmysl mohl uskutečňovat dlouhodobé investice a inovace, je žádoucí poskytnout informace o tom, jak by toto nařízení mělo být změněno pro období po roce 2020. Tyto informace by měly vycházet z posouzení nezbytné míry snížení emisí v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti ochrany klimatu a z důsledků vývoje nákladově efektivní technologie pro snížení CO₂ u osobních automobilů. Je proto žádoucí, aby byly tyto aspekty přezkoumány, Komise vypracovala zprávu a případně i návrhy cílů po roce 2020.
- (7) Podle čl. 13 odst. 3 má Komise zveřejnit zprávu o dostupnosti údajů o stopě a užitečném zatížení a jejich užití jako parametrů užitkovosti ve vzorcích uvedených v příloze I. Vzhledem k tomu, že tyto údaje jsou k dispozici a jejich potenciální využití bylo hodnoceno v posouzení dopadů, byl vyvozen závěr, že pro cíl do roku 2020 u lehkých užitkových vozidel bude nákladově efektivnější zachovat jako parametr užitkovosti hmotnost v provozním stavu.
- (8) Je vhodné zachovat přístup ke stanovení cíle na základě lineárního vztahu mezi užitkovostí lehkého užitkového vozidla a jeho cílovými hodnotami emisí CO₂ vyjádřenými vzorci v příloze I, neboť to umožňuje zachovat rozmanitost trhu s lehkými užitkovými vozidly a schopnost výrobců uspokojovat různé potřeby spotřebitelů, a zamezit tak jakémukoli neoprávněnému narušování hospodářské soutěže. Je však zapotřebí tento přístup aktualizovat, aby odrážel nejnovější dostupné údaje o registracích nových lehkých užitkových vozidel.
- (9) Komise posoudila dostupnost údajů o stopě a jejich použití jako parametru užitkovosti ve vzorcích uvedených v příloze I. Tyto údaje jsou k dispozici a jejich možné využití bylo hodnoceno v posouzení dopadů, na jehož základě se dospělo k závěru, že parametrem užitkovosti použitým ve vzorci pro rok 2020 by měla být hmotnost.
- (10) Nařízení vyžaduje, aby Komise provedla posouzení dopadů za účelem přezkumu zkušebních postupů, jehož cílem je náležitě zohlednit skutečné emise CO₂ z osobních automobilů. Tato práce pokračuje vývojem světového zkušebního postupu pro lehká užitková vozidla v rámci Evropské hospodářské komise OSN, ale ještě není

dokončena. S ohledem na tuto skutečnost stanoví příloha I nařízení (ES) č. 443/2009 emisní limity pro rok 2020, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a přílohou XII nařízení (ES) č. 692/2008. Jakmile se zkušební postupy změní, měly by být limity uvedené v příloze I upraveny tak, aby se zajistila srovnatelná přísnost pro výrobce a třídy vozidel.

(11) Nařízení (EU) č. 510/2011 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 510/2011 se mění takto:

1) V článku 1 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. S účinkem od roku 2020 stanoví toto nařízení cíl pro průměrné emise z nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii ve výši 147 g CO₂/km, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a jeho prováděcími opatřeními a pomocí inovativních technologií.“

2) V článku 2 se doplňuje nový odstavec 4, který zní:

„4. Článek 4, čl. 8 odst. 4 písm. b) a c), článek 9 a čl. 10 odst. 1 písm. a) a c) se nevztahují na výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný za méně než 500 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v EU v předchozím kalendářním roce.“

3) V čl. 11 odst. 3 se zrušuje poslední věta.

4) Článek 13 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„Do 31. prosince 2014 přezkoumá Komise cíle pro specifické emise, způsoby jejich dosažení a další aspekty tohoto nařízení s cílem stanovit cíle emisí CO₂ u nových lehkých užitkových vozidel pro období po roce 2020.“

b) odstavec 6 se mění takto:

- druhý pododstavec se zrušuje,
- třetí pododstavec se nahrazuje tímto:

„S cílem zohlednit veškeré změny regulativního zkušební postupu pro měření specifických emisí CO₂ Komise prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 a za podmínek stanovených v člancích 16 a 17 upraví vzorce uvedené v příloze I a zároveň zajistí, aby byly požadavky na snížení emisí kladené na výrobce a vozidla pro různý užitek v rámci starých a nových zkušebních postupů srovnatelně přísné.“

5) V příloze I bodě 1 se doplňuje nové písmeno c), které zní:

„c) Od roku 2020:

Směrné specifické emise CO₂ = 147 + a × (M – M₀),

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M₀ = hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 2

a = 0,096.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*