

Brusel 27. března 2023
(OR. en, it, pl)

Interinstitucionální spis:
2021/0197(COD)

6740/23
ADD 1 REV 2

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

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 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.

Prohlášení 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.