

Brusel 2. června 2023
(OR. en)

9925/23

Interinstitucionální spis:
2023/0042(COD)

CLIMA 256
ENV 583
TRANS 210
MI 461
CODEC 975

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. dok. Komise:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO ₂ pro nová těžká vozidla a začlenění povinnosti vykazovat údaje, a zrušuje nařízení (EU) 2018/956 – politická rozprava

S ohledem na zasedání Rady pro životní prostředí konající se dne 20. června 2023 je v příloze uveden podkladový dokument předsednictví obsahující otázky ministrům k návrhu.

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

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a začlenění povinnosti vykazovat údaje, a zrušuje nařízení (EU) 2018/956

Politická rozprava

– Podkladový dokument předsednictví s otázkami pro ministry

Evropský právní rámec pro klima stanoví závazek EU dosáhnout klimatické neutrality nejpozději do roku 2050 s průběžným cílem snížit do roku 2030 čisté emise alespoň o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990.

Dne 14. února 2023 předložila Komise návrh nařízení s přísnějšími výkonnostními normami pro emise CO₂ pro těžká vozidla, které mají přispět ke splnění cílů Unie v oblasti klimatu a závazku dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality.

Nařízení o výkonnostních normách pro CO₂ z těžkých vozidel má za cíl snížit emise CO₂ a urychlit zavedení a zvýšit podíl vozidel s nulovými emisemi v evropském vozovém parku těžkých vozidel a zajistit posílení inovací a konkurenceschopnosti tohoto odvětví. Energeticky účinnější vozidla by měla být díky nižším celkovým nákladům na vlastnictví těchto vozidel přínosem pro dopravce a v konečném důsledku tedy i pro spotřebitele. Rovněž by to přispělo ke snížení energetické závislosti EU.

Na odvětví těžkých vozidel připadá více než čtvrtina emisí skleníkových plynů ze silniční dopravy v EU a více než 6 % celkových emisí skleníkových plynů v EU. Přísnější emisní normy CO₂ podpoří příspěvek členských států k závazným cílům snižování emisí v rámci nedávno přijaté revize nařízení o „sdílení úsilí“.

Doprava navíc způsobuje více než dvě třetiny všech emisí NO_x a významně se podílí na celkovém množství emisí jiných látek znečišťujících ovzduší. Přísnější normy CO₂ a větší podíl vozidel s nulovými emisemi ve vozovém parku těžkých vozidel EU budou důležité pro čistší ovzduší, což přispěje k přísnějším normám kvality ovzduší, jak je navrženo ve směrnici o kvalitě ovzduší. Návrh má rovněž význam s ohledem na nařízení Euro 7, o němž se v současné době jedná.

Aktuální stav jednání v rámci Rady

O navrhované změně nařízení o normách pro emise CO₂ pro těžká nákladní vozidla se jednalo na pěti zasedáních Pracovní skupiny pro životní prostředí během švédského předsednictví a bylo dokončeno první úplné čtení návrhu. Posuzování návrhu tedy probíhá a několik členských států návrh stále přezkoumává. Ačkoli členské státy vyjádřily celkovému cíli návrhu počáteční podporu, na základě předběžných připomínek se názory se liší, zejména pokud jde o úroveň ambicí.

Témata k jednání

S cílem poskytnout pokyny pro další posuzování návrhu předsednictví navrhuje, aby se ministři zabývali těmito otázkami.

Rozsah emisních cílů

Komise navrhuje rozšířit oblast působnosti emisních cílů ve stávajícím nařízení tak, aby zahrnovala přípojná vozidla, městské autobusy, autokary a další typy nákladních vozidel. Emisní cíle pro CO₂ se nepoužijí na vozidla navržená a vyrobená nebo upravená k použití civilní ochranou, hasičskými útvary a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku. Stejně tak nebudou platit pro malá nákladní vozidla (3,5–5 tun), vozidla zvláštního určení, terénní vozidla pro zvláštní účely a účelová vozidla. Členské státy se mohou rovněž rozhodnout vyloučit omezený podíl městských autobusů z důvodu určitých podmínek územní morfologie nebo meteorologických podmínek. Podíl potenciálně vyňatých vozidel na celkovém vozovém parku těžkých vozidel se odhaduje na 14,9 %, ale připadá na ně pouze 4,2 % celkových emisí CO₂ z tohoto odvětví. Zavádí se rovněž výjimka pro výrobce produkující méně než 100 vozidel.

Cíle snižování emisí

Cílové úrovně přispívají ke splnění cílů stanovených v právním rámci EU pro klima a k cíli dosáhnout do roku 2050 celkového snížení emisí z dopravy o 90 % ve srovnání s rokem 1990.

Navrhuje se zachovat cílové úrovně pro rok 2025 (15 %) pro vozidla ve stávající oblasti působnosti nařízení. Od roku 2030 Komise navrhuje posílit cíle snížení emisí CO₂ u nových těžkých vozidel do roku 2040 ve třech krocích:

- celkový cíl pro rok 2030 byl zvýšen na 45 % a rozšířen na vozidla, jejichž doplnění do oblasti působnosti nařízení se navrhuje,
- od roku 2035 činí navrhovaný cíl 65 % a
- od roku 2040 – 90 %.

Podíl nových městských autobusů s nulovými emisemi bude do roku 2030 činit 100 %.

Otázky pro ministry

Předsednictví žádá ministry, aby se zamysleli nad těmito dvěma otázkami:

Považujete navrhované cílové úrovně za přiměřené s ohledem na cíle Unie v oblasti klimatu a cíl dosažení klimatické neutrality nejpozději do roku 2050, přičemž má být současně zachována a posílena konkurenceschopnost EU?

Domníváte se, že navrhovaná oblast působnosti a možnosti flexibility jsou přiměřené?
