

V Bruseli 2. júna 2023
(OR. en)

9925/23

Medziinštitucionálny spis:
2023/0042(COD)

CLIMA 256
ENV 583
TRANS 210
MI 461
CODEC 975

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Č. dok. Kom.:	6539/23 + ADD 1 - COM(2023) 88 final + Annex
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO ₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956 – diskusia o smerovaní

Na účely zasadnutia Rady (životné prostredie), ktoré sa uskutoční 20. júna 2023, sa v prílohe uvádza podkladový dokument predsedníctva, ktorý obsahuje otázky pre ministrov súvisiace s návrhom.

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

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956

diskusia o smerovaní

– podkladový dokument predsedníctva s otázkami pre ministrov –

V európskom právnom predpise v oblasti klímy sa EÚ zaväzuje dosiahnuť klimatickú neutralitu najneskôr do roku 2050, pričom jej strednodobým cieľom je znížiť do roku 2030 čisté emisie aspoň o 55 % v porovnaní s úrovňami v roku 1990.

Komisia 14. februára 2023 predložila návrh nariadenia so sprísnenými emisnými normami CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá, ktorý má prispieť k cieľom Únie v oblasti klímy a záväzku dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050.

Cieľom nariadenia o emisných normách CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá je znížiť emisie CO₂ a urýchliť zavádzanie a zvýšenie podielu vozidiel s nulovými emisiami v európskom vozovom parku ťažkých úžitkových vozidiel, a pritom zaručiť a posilniť inováciu a konkurencieschopnosť tohto odvetvia. Energeticky úspornejšie vozidlá by mali byť pre prevádzkovateľov dopravy prínosom vďaka zníženiu celkových nákladov na vlastníctvo týchto vozidiel a v konečnom dôsledku by z nich mali mať prospech spotrebitelia. Prispelo by to aj k zníženiu energetickej závislosti EÚ.

Odvetvie ťažkých úžitkových vozidiel je zodpovedné za viac ako štvrtinu emisií skleníkových plynov z cestnej dopravy v EÚ a za viac ako 6 % celkových emisií skleníkových plynov v EÚ. Sprísnené emisné normy CO₂ podporia príspevok členských štátov k záväzným cieľom znižovania emisií v rámci nedávno prijatej revízie nariadenia o spoločnom úsilí.

Doprava je navyše zodpovedná za viac ako dve tretiny všetkých emisií oxidov dusíka a má značný podiel na celkovom množstve emisií iných látok znečisťujúcich ovzdušie. Prísnejšie emisné normy CO₂ a väčší podiel vozidiel s nulovými emisiami vo vozovom parku ťažkých úžitkových vozidiel EÚ budú dôležité pre čistejší vzduch, čo prispeje k sprísneniu noriem kvality ovzdušia, ako sa navrhuje v smernici o kvalite ovzdušia. Návrh je relevantný aj v súvislosti s nariadením Euro 7, o ktorom sa v súčasnosti rokuje.

Súčasný stav rokovaní v Rade

O navrhovanej zmene nariadenia o emisných normách CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá sa rokovalo na piatich zasadnutiach pracovnej skupiny pre životné prostredie (WPE) počas švédskeho predsedníctva a dokončilo sa prvé kompletne čítanie celého návrhu. Návrh sa teda posudzuje a niekoľko členských štátov ho stále dôkladne skúma. Kým členské štáty vyjadrili celkovému cieľu návrhu v počiatočnom štádiu podporu, na základe predbežných pripomienok možno konštatovať rozdielne názory, najmä pokiaľ ide o úroveň ambícií.

Témy na diskusiu

Predsedníctvo v snahe usmerniť ďalšie skúmanie návrhu navrhuje, aby sa ministri zaoberali týmito otázkami.

Rozsah uplatňovania cieľových hodnôt emisií

Komisia navrhuje rozšíriť rozsah uplatňovania cieľových hodnôt emisií v súčasnom nariadení tak, aby zahŕňal prípojné vozidlá, mestské autobusy, autokary a iné nákladné vozidlá. Cieľové hodnoty emisií CO₂ sa nevzťahujú na vozidlá navrhnuté a vyrobené alebo prispôbené na použitie civilnou ochranou, požiarnymi službami a útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku sa . Nevzťahujú sa ani na malé nákladné vozidlá (3,5 – 5 ton), vozidlá na špeciálne účely, terénne vozidlá na špeciálne účely a profesionálne vozidlá. Členské štáty sa takisto môžu rozhodnúť vylúčiť z uplatňovania obmedzený podiel mestských autobusov z dôvodu určitej špecifickej morfológie územia alebo meteorologických podmienok. Podiel potenciálne oslobodených vozidiel na celkovom vozovom parku ťažkých úžitkových vozidiel sa odhaduje na 14,9 %, čo by však predstavovalo len 4,2 % celkových emisií CO₂ z tohto odvetvia. Zavádza sa aj výnimka pre výrobcov vyrábajúcich menej ako 100 vozidiel.

Ciele zníženia emisií

Cieľové úrovne prispievajú k splneniu cieľov stanovených v právnom predpise EÚ v oblasti klímy a k snahe dosiahnuť do roku 2050 celkové zníženie emisií z dopravy o 90 % v porovnaní s rokom 1990. Navrhuje sa, aby sa zachovali cieľové úrovne na rok 2025 (15 %) pre vozidlá, ktoré v súčasnosti patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia. Od roku 2030 Komisia navrhuje sprísniť ciele zníženia emisií CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá do roku 2040 v troch krokoch:

- celkový cieľ na rok 2030 sa zvyšuje na 45 % a rozširuje sa na tie vozidlá, v súvislosti s ktorými sa navrhuje, aby sa zahrnuli do rozsahu pôsobnosti nariadenia,
- od roku 2035 sa navrhuje cieľ 65 % a
- od roku 2040 cieľ 90 %.

Podiel nových mestských autobusov s nulovými emisiami musí do roku 2030 dosahovať 100 %.

Otázky pre ministrov

Predsedníctvo vyzýva ministrov, aby sa zaoberali týmito dvomi otázkami:

Považujete navrhované cieľové úrovne za primerané vzhľadom na ciele Únie v oblasti klímy a cieľ dosiahnuť klimatickú neutralitu najneskôr do roku 2050 a zároveň zachovať a posilniť konkurencieschopnosť EÚ?

Myslíte si, že navrhovaný rozsah pôsobnosti a flexibilita sú primerané?