

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2010
5. volební období

493.

USNESENÍ

výboru pro evropské záležitosti
z 62. schůze konané dne 18. února 2010

k Návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady – Stanovení standardů výkonnosti z hlediska emisí pro nová lehká užitková vozidla jako součást integrovaného přístupu Společenství k omezování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel /kód dokumentu 15317/09, COM(2009) 593 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti po vyslechnutí informace náměstka ministra průmyslu a obchodu Mgr. Luboše Vaňka, náměstka ministra dopravy Ing. Ivo Vykydala, náměstka ministra životního prostředí Mgr. Aleše Kutáka, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Břetislava Petra a po rozpravě

s c h v a l u j e stanovisko, které je přílohou tohoto usnesení.

Josef Šenfeld v. r.
ověřovatel výboru

Břetislav Petr v. r.
zpravodaj výboru

Kateřina Jacques v. r.
předsedkyně výboru

DOKUMENT 15317/09

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady – Stanovení standardů výkonnosti z hlediska emisí pro nová lehká užitková vozidla jako součást integrovaného přístupu Společenství k omezování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel

**KOM(2009) 593 v konečném znění, kód Rady 15317/09
Interinstitucionální spis 2009/0173/COD**

- **Právní základ:**
Čl. 175 odstavec 1 Smlouvy ES.
- **Datum zaslání Radě EU:**
30. 10. 2009
- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**
4. 11. 2009
- **Datum projednání ve VEZ:**
12. 11. 2009 (1. kolo)
- **Procedura:**
Spolurozhodování
- **Předběžné stanovisko vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**
Doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 17. 12. 2009 prostřednictvím systému ISAP.
- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**
Návrh je v souladu s principem subsidiarity.
- **Odůvodnění a předmět:**
Předložený návrh vychází ze sdělení o přezkumu strategie snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel¹ (LUV). Je **součástí integrovaného přístupu EU ke snižování emisí CO₂** a představuje **část příspěvku sektoru dopravy**², tj. sektoru nezahrnutého do systému EU pro obchodování s emisemi skleníkových plynů. Návrh doplňuje již platné nařízení (ES) č. 443/2009, které stanoví emisní limity pro osobní automobily. Jedním ze zásadních motivů pro přistoupení k opatření snižující emise CO₂

¹ Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu – Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel, KOM(2007) 19 v konečném znění. Výbor pro evropské záležitosti uvedený dokument projednal na své 14. schůzi dne 12. dubna 2007.

² Rozhodnutí č. 406/2009/ES stanoví průměrné snížení o 10 % ve srovnání s úrovněmi v roce 2005 v odvětvích nezahrnutých do systému EU pro obchodování s emisemi skleníkových plynů.

v silniční dopravě je fakt, že v období 1990 – 2007 došlo k nárůstu emisí CO₂ v silniční dopravě o 29 % (v odvětvích nesouvisejících s dopravou naopak došlo v daném období k poklesu o přibližně 9 %). **Cílem předloženého návrhu je snížit průměrné emise CO₂ nově registrovaných LUV na úroveň 175 g CO₂/km od roku 2014 postupně do roku 2016.**

- **Obsah a dopad:**

Návrh nařízení stanoví vůči výrobcům LUV výkonnostní požadavek průměrného emisního limitu pro nová LUV na úrovni **175g CO₂/km počínaje rokem 2014**, a to v následujícím postupném náběhu: v roce 2014 tento průměrný emisní limit musí dodržet 75 % nových LUV, v roce 2015 80 % nových LUV a v roce 2016 již 100 % nových LUV. Způsob výpočtu specifických emisí pro každé nové LUV je obsažen v příloze I návrhu a je založen na **hmotnosti vozidla** jako určujícím parametru. Návrh rovněž zahrnuje i dlouhodobý cíl, kterým je dosažení průměrného emisního limitu na úrovni **135g CO₂/km od roku 2020**.³

Návrh se vztahuje na vozidla poprvé registrovaná v EU, a to:

- motorová vozidla **kategorie N1⁴** s referenční hmotností **nepřesahující 2610 kg** a
- vozidla, na něž je schválení typu rozšířeno podle článku 2 odst. 2 nařízení (ES) č. 715/2007 („lehká užitková vozidla“).

Navrhované nařízení umožňuje výrobcům LUV **sdužovat se** za účelem splnění průměrných emisních limitů, o čemž informují Komisi. Výrobce méně než 22 000 nových LUV registrovaných v EU za kalendářní rok může požádat o **výjimku z plnění emisního cíle** (tj. o změkčení požadavků a stanovení individuálního cíle), která může být udělena Komisí nejvýše na dobu 5 let. Na výrobce obdrživšího takovou výjimku se nevztahuje možnost sdužování se s jinými výrobci.

Návrh podporuje brzké uvádění „nízkoemisních“ LUV na trh prostřednictvím tzv. **superkreditů**. Každé nové LUV s emisemi nižšími než 50g CO₂/km se při výpočtu průměrných specifických emisí započítá jako 2,5 LUV v roce 2014 a 1,5 LUV v roce 2015. Rovněž je podporována tzv. **ekologická inovace**, za snížení emisí na základě inovativních technologií lze žádat o snížení cíle pro specifické emise až o 7g CO₂/km. Prováděcí pravidla o postupu schvalování inovativních technologií přijme Komise do konce roku 2012.

Návrh nařízení stanoví **sankční poplatky** výrobcí či sdružení výrobců za překročení cíle pro specifické emise. Poplatky uloží Komise, budou **příjmem rozpočtu EU**. V období 2014 – 2018 činí za každé LUV:

i) při překročení o více než 3 g CO₂/km:

$(n - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}$ (n = překročení cíle pro specifické emise)

ii) při překročení o více než 2 g CO₂/km, ale méně než 3 g CO₂/km:

$(n - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}$

iii) při překročení o více než 1 g CO₂/km, ale méně než 2 g CO₂/km:

$(n - 1) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}$

iv) při překročení emisí o méně než 1 g CO₂/km:

$n \times 5 \text{ EUR}$.

³ Do 1. ledna 2013 Komise v rámci přezkumu vyhodnotí způsoby, kterými lze nákladově efektivně dosáhnout dlouhodobého cíle.

⁴ Kategorie dle přílohy II směrnice 2007/46/ES.

Od roku 2019 činí za každé LUV: $n \times 120$ EUR.

Členské státy dle návrhu budou pravidelně sbírat údaje podle přílohy IIA a IIB návrhu o nových LUV registrovaných na svém území a postupovat je Komisi.⁵ Ta povede **centrální registr údajů** a bude pravidelně na základě návrhu nařízení zveřejňovat seznam výrobců a jejich specifických emisních cílů, jakož i dosažené průměrné specifické emise za uplynulé období a další informace.

Stanovisko vlády ČR:

ČR návrh **vítá**, závazek snižovat emise CO₂ z lehkých užitkových vozidel uznává. Zdůrazňuje, že návrhem nesmí být ohrožena konkurenceschopnost evropských výrobců automobilů. ČR souhlasí s variantou výpočtu založenou na hmotnosti vozidla, doporučuje ovšem čtyřletý postupný náběh, který by měl 100% plnění v roce 2017. Uvítala by reinvestování vybraných pokut na projekty zaměřené na snižování emisí CO₂ a negativních vlivů na životní prostředí v sektoru dopravy. Podporuje zavedení tzv. superkreditů, avšak uvítala by zvýšení maximálního koeficientu na 3,5 oproti navrhovaným 2,5. Rovněž podporuje stanovení dlouhodobého cíle i výjimku malým výrobcům. ČR nesouhlasí s rozšířením na další kategorie vozidel (N2, M2).

Výše částek u sankcí za překračování emisních limitů uvedené zpracovatelem v rámcové pozici vlády jsou nesprávné, neodpovídají údajům uvedeným v návrhu nařízení. Rámcová pozice vlády dále z hlediska formálního vykazuje absenci údajů o zpracovateli, odpovědném garantovi, datu zpracování a neuvádí kontaktní údaje pro případnou potřebu konzultace ze strany zpravodaje výboru.

- **Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:**

V Evropském parlamentu byl návrh přidělen k projednání výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin, o postoj k návrhu byl požádán rovněž výbor pro dopravu a turismus, kde je zpravodajem návrhu český europoslanec Oldřich Vlasák. Časový harmonogram projednávání doposud nebyl stanoven.

Rada ve složení ministrů pro životní prostředí se návrhem nařízení bude zabývat na svém zasedání 15. března 2010, kdy se očekává politická debata o návrhu. Návrh projedná na svém zasedání 1. – 2. března 2010 Rada ve složení pro konkurenceschopnost.

- **Závěr:**

Výbor pro evropské záležitosti

1. **b e r e n a v ě d o m í** Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady – Stanovení standardů výkonnosti z hlediska emisí pro nová lehká užitková vozidla jako součást integrovaného přístupu Společenství k omezování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel;
2. **p o d p o r u j e s t a n o v i s k o v l á d y Č e s k é r e p u b l i k y** v tom že:
 - a) souhlasí s variantou výpočtu založenou na hmotnosti vozidla, doporučuje čtyřletý postupný náběh, který by měl být ukončen až v roce 2017,

⁵ Členské státy také dle článku 7 shromáždí údaje o registracích vozidel kategorií M2 a N2 podle přílohy II směrnice 2007/46/ES s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg. Komise po přezkumu (do konce roku 2012) může zahrnout také tato vozidla do tohoto nařízení.

- b) by uvítal, aby reinvestování vybraných pokut na projekty zaměřené na snižování CO₂ bylo odváděno do rozpočtu příslušného státu a sloužilo by výhradně pro záležitosti úpravy vozidel směřujících ke snižování emisí,
- c) podporuje zavedení tzv. superkreditů, ovšem domnívá se, že maximální koeficient by měl být zvýšen na 3,5 proti navrhovanému koeficientu 2,5,
- d) nesouhlasí s rozšiřováním na další kategorie vozidel, které jsou definovány jako vozidla N2 a M2.

Josef Šenfeld v. r.
ověřovatel výboru

Břetislav Petr v. r.
zpravodaj výboru

Kateřina Jacques v. r.
předsedkyně výboru