



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 11. 7. 2012
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 510/2011 s cieľom stanoviť postupy na dosiahnutie cieľa zníženia emisií CO₂ z nových ľahkých úžitkových vozidiel do roku 2020

(Text s významom pre EHP)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

- **Všeobecný kontext**

EÚ stanovila cieľ obmedziť globálnu klimatickú zmenu tak, aby sa teplota zvýšila najviac o 2 °C v porovnaní s predindustriálnou úrovňou. Aby sa tento cieľ dosiahol, globálne emisie musia dosiahnuť vrchol do roku 2020 a do roku 2050 sa musia znížiť najmenej o 50 % v porovnaní s rokom 1990. Európska rada v kontexte nevyhnutných zmien zo strany rozvinutých krajín ako skupiny opätovne potvrdila cieľ EÚ znížiť do roku 2050 emisie o 80 – 95 % v porovnaní s rokom 1990.

Súčasnú opatrenia by viedli k zníženiu emisií skleníkových plynov iba približne o 40 % do roku 2050. Komisia vo svojom dokumente „*Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo v roku 2050*“¹ uvádza, ako nákladovo čo najefektívnejšie dosiahnuť cieľ zníženia interných emisií o 80 % do roku . Plán ukazuje, že prispieť musí každé hospodárske odvetvie až v závislosti od scenára a v porovnaní s rokom 1990 sa množstvo emisií z dopravy musí do roku 2030 pohybovať v rozmedzí + 20 % až – 9 % a do roku 2050 klesnúť o 54 % až 67 %² .

Kým emisie z ostatných odvetví vo všeobecnosti klesajú, cestná doprava je jedným z mála odvetví, kde emisie prudko rastú: od roku 1990 do roku 2008 vzrástli emisie z cestnej dopravy o 26 %. V roku 2008 približne 70 % emisií CO₂ z dopravy pochádzalo z cestnej dopravy³ . V dôsledku toho ide o druhý najväčší zdroj emisií skleníkových plynov v EÚ, ktorý prispieva k celkovým emisiám CO₂ v EÚ približne jednou pätinou.

V marci 2011 Komisia prijala dokument „*Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*“ . Stanovuje v ňom stratégiu v oblasti dopravy v rámci cieľa dosiahnuť do roku 2050 zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 60 % .

- **Nariadenie**

V nariadení (ES) 510/2011 je stanovený rámec znižovania emisií CO₂ pre nový vozový park ľahkých úžitkových vozidiel do roku 2020. Nariadenie rozdeľuje postup na dva kroky. Na prvé obdobie do roku 2017 sú stanovené spôsoby dosiahnutia cieľov. Cieľ na druhé obdobie do roku 2020 sa nemôže účinne plniť bez zavedenia potrebných postupov, ktoré sa určia v rámci preskúmania. Od Komisie sa vyžaduje, aby potvrdila, že cieľ na rok 2020 pre ľahké úžitkové vozidlá je dosiahnuteľný. Tento cieľ bol stanovený spolurozhodovacím postupom a odhliadnuc od jeho potvrdenia sa v rámci preskúmania neprehodnocuje.

Ak sa neurčia alebo nezavedú príslušné postupy, bude to mať negatívny dosah na výrobcov vozidiel a dodávateľov súčiastok, ktorí potrebujú istotu v otázke, aké technológie a vozidlá budú potrebné na dosiahnutie tohto cieľa.

¹ KOM/2011/0112 v konečnom znení

² S výnimkou emisií z medzinárodnej námornej dopravy

³ *Doprava EÚ v číslach 2011*, Európska komisia

Postupy sú tými aspektmi uplatňovania, ktoré ovplyvnia spôsob, akými sa dosiahnu ciele v oblasti emisií. K základným postupom súčasného nariadenia patrí krivka limitnej hodnoty, ktorá je definovaná parametrom úžitkovej hodnoty a funkciou opisujúcou vzťah medzi parametrom úžitkovej hodnoty a emisiami CO₂ (určuje tvar a sklon krivky). Ďalšími postupmi sú systém poplatkov za nadmerné emisie, ekologické inovácie, výnimky, združovanie, zavádzanie cieľov a poskytovanie superkreditov na obmedzené obdobie.

2. KONZULTÁCIE SO ZAJAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

Konzultácie so zainteresovanými stranami

- *Externá expertíza*

Externá štúdia⁴ „Podpora revízie nariadenia (EÚ) 510/2011 o emisiách CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel“⁵ poskytla základnú analýzu, ktorá je podkladom pre tento návrh. Štúdia zahŕňa hodnotenie rôznych postupov a posudzuje náklady na ne. Na posúdenie celkových vplyvov cieľa na rok 2020 bol použitý model PRIMES-TREMOVE.

- *Konzultácie so zainteresovanými stranami*

Formálne konzultácie so zainteresovanými stranami sa uskutočnili prostredníctvom online dotazníka a stretnutia so zainteresovanými stranami. Pri posudzovaní rozličných možností regulácie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel sa brali do úvahy informácie od zainteresovaných strán.

- Verejné konzultácie

Verejné konzultácie sa uskutočnili online na jeseň 2011. Z reakcií v rámci týchto konzultácií celkovo vyplýva, že regulácia emisií z ľahkých úžitkových vozidiel je dôležitá, mala by sa realizovať v súlade s dlhodobými cieľmi v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov, mala by byť založená na priemerných emisiách z nových vozidiel a mala by byť technologicky neutrálna. Značne rozdielne boli názory na otázku, či v súčasnosti platné právne predpisy správne fungujú. Hlavným dôvodom bol podľa všetkého názor mnohých respondentov, že platné právne predpisy nie sú dostatočne rozsiahle. Pevnú podporu má stanovenie cieľov na obdobie po roku 2020 bez ohľadu na prípadné ďalšie opatrenia. Výsledky verejných konzultácií boli zhrnuté a uverejnené⁶.

- Stretnutie zainteresovaných strán

Stretnutie zainteresovaných strán sa konalo 6. decembra 2011. Účastníkom boli predložené predbežné závery štúdie a uverejnili sa prezentácie zo stretnutia spoločne so súhrnom diskusie⁷. Účastníci nevyjadrili zásadný nesúhlas s predloženou analýzou. Podľa vyjadrení mimovládnych organizácií by sa ciele mali sprísniť vzhľadom na to, že náklady sú nižšie, ako sa pôvodne predpokladalo, a emisie sú podstatne nižšie, než sa predpokladalo.

⁴ Na základe rámcovej zmluvy ENV.C.3/FRA/2009/0043 o emisiách z vozidiel

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

Posúdenie vplyvu

Vypracovalo sa spoločné posúdenie vplyvu, ktoré podporuje súčasný návrh a pripravil sa rovnocenný návrh na zmenu a doplnenie nariadenia (ES) č. 443/2009. Na vymedzenie možností politiky sa uplatnil široko koncipovaný prístup, ktorý sa týka otázok vyplývajúcich z právnych predpisov a z ich uplatňovania, ako aj otázok, ktoré boli posudzované v štúdiách analyzujúcich možné prístupy v oblasti zlepšenia účinnosti právnych predpisov. Analyzovali sa tieto aspekty:

- a) možnosť nezasahovania;
- b) potvrdenie dosiahnuteľnosti cieľa na rok 2020 pre ľahké úžitkové vozidlá;
- c) postupy na dosiahnutie cieľa týkajúceho sa ľahkých úžitkových vozidiel;
- d) zjednodušenie a zníženie administratívnej záťaže;
- e) prispôsobenie sa novému testovaciemu cyklu;
- f) podoba a prísnosť právnych predpisov po roku 2020.

V rámci posúdenia vplyvu sa na základe analýzy hospodárskych, environmentálnych a sociálnych vplyvov rozličných postupov dospelo k týmto záverom:

- Cieľová hodnota 147g/km na rok 2020 pre ľahké úžitkové vozidlá sa potvrdzuje ako dosiahnuteľná pri nižších nákladoch.
- Parametrom úžitkovej hodnoty pre automobily by naďalej mala byť hmotnosť, krivka limitnej hodnoty by naďalej mala byť lineárna a sklon krivky by sa mal stanoviť na 100 %.
- Poplatky za nadmerné emisie by sa mali zachovať vo výške 95 EUR za g/km na vozidlo.
- Postup udeľovania výnimiek by sa mal zjednodušiť zavedením oslobodenia najmenších výrobcov od povinnosti dosiahnuť cieľ znižovania emisií CO₂ na základe pravidla *de minimis*. Okrem toho by mala byť povolená väčšia pružnosť v súvislosti s termínom na udeľovanie výnimiek pre malé objemy.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

EÚ už v tejto oblasti konala, keď prijala nariadenie (EÚ) 510/2011 založené na environmentálnej kapitole zmluvy. Aj jednotný trh predstavuje dôvod na konanie na úrovni EÚ a nie na úrovni členských štátov, aby sa zaistili spoločné požiadavky pre celú EÚ a minimalizovali sa tak náklady pre výrobcov.

Prijatie návrhu nebude mať za následok zrušenie platných právnych predpisov.

Zhrnutie navrhovaného opatrenia

V návrhu sa potvrdzuje dosiahnuteľnosť cieľa priemerných emisií z ľahkých úžitkových vozidiel vo výške 147 g CO₂/km do roku 2020. Navrhuje sa v ňom takéto vymedzenie postupov na dosiahnutie cieľa:

- Parametrom úžitkovej hodnoty je naďalej hmotnosť vozidla v prevádzkovom stave.
- Krivka limitnej hodnoty zostáva lineárna so sklonom 100 % v porovnaní so základňou vozového parku.
- Výrobcovia, ktorí sú zodpovední za menej ako 500 registrácií nových ľahkých úžitkových vozidiel ročne, sú oslobodení od povinnosti dosiahnuť svoj cieľ znižovania špecifických emisií.
- Povoľuje sa väčšia pružnosť v súvislosti s časovou koordináciou prijímania rozhodnutí o udelení výnimiek na malé objemy.
- Ekologické inovácie sa ponechajú, keď sa uskutoční zrevidovaný postup kontroly.
- Poplatky za nadmerné emisie sa zachovávajú vo výške 95 EUR za g/km na vozidlo.

Keďže pre priemysel je výhodné disponovať informáciami o regulačnom režime, ktorý sa bude uplatňovať po roku 2020, návrh počíta s realizáciou ďalšieho preskúmania najneskôr do 31. decembra 2014.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh si nevyžaduje dodatočné finančné zdroje.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

- Doložka o preskúmaní/revízii/ukončení platnosti

Návrh zahŕňa doložku o preskúmaní.

- Európsky hospodársky priestor

Navrhovaný akt sa týka záležitostí EHP, a preto by sa mal rozšíriť na Európsky hospodársky priestor.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 510/2011 s cieľom stanoviť postupy na dosiahnutie cieľa zníženia emisií CO₂ z nových ľahkých úžitkových vozidiel do roku 2020

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁸,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁹,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V článku 13 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO₂ z ľahkých vozidiel¹⁰, sa požaduje, aby Komisia preskúmala postupy na dosiahnutie cieľa vo výške 147 g CO₂/km do roku 2020 vrátane vzorcov v prílohe I a výnimiek uvedených v článku 11 s výhradou potvrdenia dosiahnuteľnosti takéhoto cieľa. Vyžaduje sa, aby návrh na zmenu a doplnenie nariadenia bol čo najneutrálnejší z hľadiska hospodárskej súťaže, aby bol sociálne spravodlivý a udržateľný.
- (2) Je vhodné objasniť, že na účely overovania plnenia cieľa 147 g CO₂/km by malo pokračovať meranie emisií CO₂ v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6)

⁸ Ú. v. EÚ C , , s. .

⁹ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁰ Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1.

a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel¹¹ a jeho vykonávacími opatreniami a pomocou inovačných technológií.

- (3) Podľa technickej analýzy vykonanej na účely posúdenia vplyvu sú technológie potrebné na splnenie cieľa 147 g CO₂/km k dispozícii a požadované zníženia emisií možno dosiahnuť za nižšie náklady, než sa odhadovalo v predchádzajúcej analýze vypracovanej pred prijatím nariadenia (EÚ) č. 510/2011. Okrem toho sa taktiež znížil rozdiel medzi hodnotou súčasných priemerných špecifických emisií CO₂ z nových ľahkých úžitkových vozidiel a cieľovou hodnotou. Na základe týchto skutočností sa potvrdzuje dosiahnuteľnosť cieľa 147 g CO₂/km do roku 2020.
- (4) Vzhľadom na neprimeraný vplyv, ktorý má na najmenších výrobcov plnenie cieľových hodnôt špecifických emisií stanovených na základe úžitkovej hodnoty vozidla, na vysokú administratívnu záťaž postupu udeľovania výnimiek a iba okrajový úžitok z hľadiska zníženia emisií CO₂ z vozidiel predávaných týmito výrobcami, sú výrobcovia, ktorí sú ročne zodpovední za menej ako 500 registrácií nových osobných automobilov, vyňatí z rozsahu pôsobnosti cieľových hodnôt špecifických emisií a oslobodení od poplatkov za nadmerné emisie.
- (5) Postup udeľovania výnimky pre výrobcov s malým objemom výroby sa zjednoduší tak, aby sa umožnila väčšia pružnosť v súvislosti s termínmi podávania žiadosti o výnimky zo strany výrobcov a prijímaním rozhodnutí o ich udelení zo strany Komisie.
- (6) Aby sa automobilovému priemyslu umožnilo realizovať dlhodobé investície a inovácie, je potrebné poskytnúť informácie o tom, ako by sa toto nariadenie malo zmeniť a doplniť na obdobie po roku 2020. Tieto informácie by sa mali zakladať na odhade potrebnej rýchlosti znižovania emisií v súlade dlhodobými cieľmi Únie v oblasti zmeny klímy a dôsledkov pre rozvoj nákladovo efektívnych technológií znižovania emisií CO₂ z automobilov. Preto je potrebné, aby sa preskúmali tieto aspekty, aby Komisia vypracovala správu a v prípade potreby predložila návrhy na ciele po roku 2020.
- (7) V článku 13 ods. 3 sa od Komisie vyžaduje, aby uverejnila správu o dostupnosti údajov o stope vozidiel, užitočnom zaťažení a ich používaní ako parametrov úžitkovej hodnoty vo vzorcoch v prílohe I. Keďže tieto údaje sú k dispozícii a ich potenciálne využitie sa vyhodnotilo v posúdení vplyvu, dospelo sa k záveru, že je nákladovo efektívnejšie ponechať hmotnosť vozidla v prevádzkovom stave ako parameter úžitkovej hodnoty pre cieľ na rok 2020 pre ľahké úžitkové vozidlá.
- (8) Je vhodné aj naďalej stanovovať cieľové hodnoty na základe lineárnej závislosti medzi úžitkovou hodnotou ľahkého úžitkového vozidla a jeho cieľovou hodnotou emisií CO₂, ako to vyjadrujú vzorce v prílohe I, keďže tento prístup umožňuje zachovať diverzitu trhu s ľahkými úžitkovými vozidlami a schopnosť výrobcov uspokojovať rozličné potreby spotrebiteľov, čím sa zabráňuje akémukoľvek neoprávnenému narušeniu hospodárskej súťaže. Je však vhodné tento prístup aktualizovať s cieľom zohľadniť najnovšie dostupné údaje o registráciách nových ľahkých úžitkových vozidiel.

¹¹ Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1.

- (9) Komisia posúdila dostupnosť údajov o stope vozidiel a ich používanie ako parametra úžitkovej hodnoty vo vzorcoch v prílohe I. Tieto údaje sú k dispozícii a ich potenciálne využitie sa vyhodnotilo v posúdení vplyvu, na základe ktorého sa dospelo k záveru, že parametrom úžitkovej hodnoty používaným vo vzorci pre cieľ na rok 2020 by mala byť hmotnosť.
- (10) V nariadení sa požaduje, aby Komisia uskutočňovala posudzovanie vplyvu v záujme preskúmania skúšobných postupov tak, aby tieto postupy primerane zodpovedali skutočným emisiám CO₂ z automobilov. Táto práca sa vykonáva prostredníctvom vypracovania celosvetového skúšobného postupu pre ľahké úžitkové automobily v rámci Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov, no zatiaľ ešte nebola ukončená. Vzhľadom na túto skutočnosť sú v prílohe I k nariadeniu (ES) č. 443/2009 stanovené limity emisií na rok 2020, ktoré sa merajú v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a prílohou XII k nariadeniu (ES) č. 692/2008. Ak sa skúšobné postupy zmenia a doplnia, limity stanovené v prílohe I sa upravujú tak, aby bola zabezpečená porovnateľná prísnosť pre výrobcov a triedy vozidiel.
- (11) Nariadenie (EÚ) č. 510/2011 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EÚ) č. 510/2011 sa mení a dopĺňa takto:

- (1) V článku 1 sa odsek 2 nahrádza takto:
- „2. Týmto nariadením sa pre priemerné emisie z nových ľahkých úžitkových vozidiel registrovaných v Únii, ktoré sa merajú v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007 a jeho vykonávacími opatreniami, ako aj pomocou inovačných technológií, stanovuje od roku 2020 cieľ vo výške 147 g CO₂/km“
- (2) V článku 2 sa dopĺňa tento odsek 4:
- „4. Článok 4, článok 8 ods. 4 písm. b) a c), článok 9 a článok 10 ods. 1 písm. a) a c) neplatia pre výrobcov, ktorí sú spolu so všetkými svojimi prepojenými podnikmi v predchádzajúcom kalendárnom roku zodpovední za menej ako 500 registrácií nových ľahkých úžitkových vozidiel v EÚ.“
- (3) V článku 11 ods. 3 sa vypúšťa posledná veta.
- (4) Článok 13 sa mení a dopĺňa takto:
- a) Odsek 1 sa nahrádza takto:
- „Komisia do 31. decembra 2014 vykoná preskúmanie cieľových hodnôt špecifických emisií, postupov a ďalších aspektov tohto nariadenia s cieľom stanoviť cieľové hodnoty emisií CO₂ pre nové ľahké úžitkové vozidlá na obdobie po roku 2020.“

b) Odsek 6 sa mení a dopĺňa takto:

- druhý pododsek sa vypúšťa;
- tretí pododsek sa nahrádza takto:

„Aby sa zohľadnila akákoľvek zmena regulačného skúšobného postupu na meranie špecifických emisií CO₂ Komisia prijme vzorce stanovené v prílohe I prostredníctvom delegovaných aktov v súlade s článkom 15 a za podmienok stanovených v článkoch 16 a 17 a zároveň zabezpečí, aby sa podľa starých a nových skúšobných postupov kladli požiadavky na zníženie emisií s porovnateľnou prísnosťou pre výrobcov a vozidlá s rozličnou úžitkovou hodnotou.“

(5) V bode 1 prílohy I sa dopĺňa toto písmeno c):

c) od roku 2020:

predbežné špecifické emisie CO₂ = 147 + a × (M – M₀)

kde:

M = hmotnosť vozidla v kilogramoch (kg)

M₀ = hodnota prijatá podľa článku 13 ods. 2

a = 0,096.“

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť tretím dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*