



Brusel 2.8.2018
C(2018)5303 final

Vážený pane předsedo,

Komise by ráda poděkovala Senátu Parlamentu České republiky za jeho stanovisko k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel, a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 {COM(2017) 676 final}.

Komise vítá analýzu Senátu Parlamentu České republiky a jeho názor, že emise ze silniční dopravy musí být efektivním a ekonomicky únosným způsobem co nejrychleji sníženy.

Komise vzala na vědomí názory Senátu na míru ambicí, pokud jde o navrhované cíle, definici vozidel s nulovými a nízkými emisemi a sledování emisí CO₂ v reálném provozu, jakož i doporučení Senátu, pokud jde o doplňková a podpůrná opatření. Komise k této problematice ráda podává některá vysvětlení.

Návrh stanoví ambiciózní a realistické normy pro emise CO₂ z nových osobních automobilů a dodávek pro roky 2025 a 2030, které vzešly z důkladné analýzy a širokého zapojení zúčastněných stran, jak je uvedeno v připojeném posouzení dopadů.

Navrhované cílové úrovně stanoví jasný směr ke splnění závazků Evropské unie vyplývajících z Pařížské dohody. Budou pomáhat členským státům dosáhnout závazných cílů podle nařízení o sdílení úsilí.

I když výrobní náklady mohou mírně stoupnout v důsledku zavádění nových technologií, úspory nákladů na palivo pro majitele vozidel budou významně vyšší, a to pro první i druhé uživatele. V konečném součtu tak spotřebitelé v celé Evropě ušetří.

Navrhované cíle budou mít rovněž celkově pozitivní dopad na zaměstnanost, neboť zajistí hladký přechod na vozidla s nízkými a nulovými emisemi, když umožní postupný posun ve výrobních procesech a v automobilovém dodavatelském řetězci.

*Vážený pan Milan ŠTĚCH
předseda Senátu Parlamentu České republiky
Valdštejnské náměstí 17/4
118 01 PRAHA 1*

Při přípravě nových emisních norem Komise zohlednila přechod z nového evropského jízdního cyklu na zkušební cyklus podle celosvětově harmonizovaného zkušební postupu pro lehká vozidla, jak je vysvětleno v posouzení dopadů, které je k návrhu přiloženo. Navrhované cíle pro roky 2025 a 2030 jsou stanoveny jako relativní snížení, přičemž jako reference užívají cílové úrovně pro rok 2021. Cílové úrovně pro rok 2021 budou vycházet z celosvětově harmonizovaného zkušební postupu pro lehká vozidla (v souladu s právními předpisy pro porovnávání a překlad cílů), který byl přijat Komisí v roce 2017 a který zaručuje rovnocennou náročnost ve srovnání s cíli založenými na novém evropském jízdním cyklu.

Navrhovaný systém kreditů pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi má technologicky neutrálním způsobem vytvořit dodatečné pobídky pro zavádění vozidel s výrazně nižšími emisemi oproti průměru jízdního parku. Navržená definice se vztahuje na stejné typy vozidel, jako je tomu u režimu superkreditů podle stávajících nařízení, ale nový mechanismus poskytuje větší pobídku pro vozidla s nejnižšími emisemi.

Pokud jde o režim superkreditů stanovený v článku 5 návrhu, Komise by chtěla upozornit, že tento režim se vztahuje pouze na cíle pro rok 2021 ve výši 95 g CO₂/km pro osobní automobily. Tato ustanovení nebyla pozměněna v rámci přepracovaného znění stávajícího nařízení, a nejsou tedy otevřena pro vyjednávání během legislativního procesu.

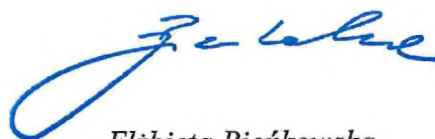
Pokud jde o sledování emisí CO₂ v reálném provozu a spotřebu paliva u nových vozidel, Komise je toho názoru, že jsou nezbytné k zajištění toho, aby rozdíl mezi emisemi naměřenými během zkušební cyklu a emisemi, které vznikají na silnici, v budoucnosti nerostl. Provádění těchto ustanovení budou nepochybně vyžadovat další legislativní opatření. Jako první krok Komise navrhla právní předpis, kterým se ukládá, aby všechna nová vozidla byla vybavena standardními přístroji pro sledování spotřeby paliva. Dále je třeba propracovat praktické otázky vykazování údajů, což bude provedeno formou prováděcího aktu. Členské státy budou do vypracování těchto právních předpisů v rozsáhlé míře zapojeny.

Pokud jde o doporučení Senátu přijímat podpůrná opatření, Komise by ráda připomněla své sdělení z roku 2016 o evropské strategii pro nízkemisní mobilitu. Tím byl nastíněn integrovaný přístup ke snižování emisí CO₂ ze silniční dopravy v rámci norem, přičemž jedním prvkem tohoto integrovaného přístupu jsou normy emisí CO₂ pro období po roce 2020 pro osobní automobily a dodávky. V roce 2017 byly přijaty dva balíčky „Evropa v pohybu“, které obsahují doplňkové a podpůrné opatření a politiky. Dne 17. května 2018 byl přijat třetí balíček opatření v oblasti mobility, který zahrnoval návrh vůbec první evropské normy pro emise CO₂ u nových těžkých nákladních vozidel.

Poté, co Komise přijala návrh týkající se výkonnostních emisních norem pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla, probíhají v současnosti jednání v Pracovní skupině Rady pro životní prostředí v rámci bulharského předsednictví. Komise doufá, že mezi spolunormotvůrci bude dosaženo dohody během stávajícího volebního období.

Komise doufá, že toto vysvětlení dostatečně reagují na připomínky Senátu, a těší se na další pokračování vzájemného politického dialogu.

S úctou



*Elzbieta Bieńkowska
Členka Komise*