



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku

2012/0191(COD)

20. 3. 2013

STANOVISKO

Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 510/2011 za účelem vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel do roku 2020 (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Navrhovatel: Markus Pieper

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Evropský parlament a Rada přijaly v roce 2011 právní předpis (nařízení (EU) č. 510/2011), který stanovil cílovou emisní hodnotu 147 g CO₂/km, který se má od roku 2020 vztahovat na nová lehká užitková vozidla, která jsou v Unii registrována poprvé a která nebyla předtím registrována mimo Unii, s výjimkou omezeného období.

Nařízení dále stanovilo:

zaváděcí období 2014–2017, pro které platí zvláštní cílová emisní hodnota 175 g CO₂/km; v roce 2014 ji musí splňovat 70 % vozidel vyrobených výrobcem, v roce 2015 jich musí být 75 %, v roce 2016 80 % a od roku 2017 100%;

superkredity za každé nové lehké užitkové vozidlo, jehož emise CO₂ jsou nižší než 50 g CO₂/km.

sankce („poplatek za překročení emisí“) pro výrobce, kteří cílové hodnoty CO₂ nedosáhnou;

výjimky pro menší výrobce, kteří vyrobí méně než 22 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii za rok;

příspěvek na ekologické inovace pro výrobce, který uplatňuje inovativní technologie umožňující snižovat cílové hodnoty CO₂.

Směrné specifické emise CO₂ pro jednotlivá nová lehká užitková vozidla závisejí na hmotnosti vozidla a měří se v gramech na kilometr.

Závazné cíle stanovené k roku 2020, které jsou zahrnuty do platných právních předpisů, vyžadují provedení. Podle technické analýzy vypracované pro účely posouzení dopadů by měly být technologie potřebné k dosažení cílové hodnoty 147 g CO₂/km k dispozici do roku 2020.

Stávající legislativní návrh Komise na změnu nařízení (EU) č. 510/2011 vymezuje způsoby, jak by bylo možno uvedených cílů dosáhnout. Navrhovaná opatření lze shrnout takto:

- potvrzena dosažitelnost cílové hodnoty CO₂ pro lehká užitková vozidla do roku 2020;
- cíl se má i nadále určovat na základě hmotnosti vozidla a křivky jeho relativních limitních hodnot;
- nadále mají být uplatňovány příspěvky na ekologické inovace a poplatky za překročení emisí;
- nejmenší výrobci, kteří za rok vyrobí méně než 500 lehkých užitkových vozidel, mají být z povinnosti splnit uvedený cíl vyňati;

- do konce roku 2014 má proběhnout přezkum tohoto nařízení, na jehož základě mají být stanoveny nové nižší cílové hodnoty CO₂ pro období po roce 2020.

Zpravodaj vítá návrh Komise potvrzující dosažitelnost cílů stanovených k roku 2020 a navrhuje nepředkládat návrhy na změnu cílové hodnoty na 147 g CO₂/km, která v době restrukturalizace odvětví stále představuje ambiciózní metu.

Zpravodaj by proto navrhoval zachovat kompromis, jehož bylo dosaženo před necelými dvěma roky, a chtěl by připomenout, že ve srovnání s průměrnou hodnotou 203 g CO₂/km z roku 2007 představuje cílová hodnota 147 g CO₂/km snížení o 28 % a pro výrobce větší investice do nových technologií.

Tyto investice budou mít nicméně dopad na cenu vozidel (která se zvýší až o 10 %) a na malé a střední podniky, pro něž jsou malá lehká užitková vozidla důležitým pracovním prostředkem. Za stávající hospodářské situace budou malé a střední podniky velmi pečlivě zvažovat, zda se jim vyplatí nahradit své starší vozidlo a investovat do nového.

Zpravodaj se domnívá, že celkový výhled na období po roce 2020 je užitečný, má však za to, že stanovení takových cílů v rámci přezkumu nařízení, k němuž má dojít v roce 2014, by mělo být odloženo minimálně na rok 2018, a to z toho důvodu, že dosud není definován nový zkušební postup, který pravděpodobně nebude definován dříve, než bude k dispozici celosvětově harmonizovaný nový zkušební cyklus pro lehká vozidla (WLTP) a příslušné zkušební postupy. Průmyslovým podnikům by měl být ovšem ponechán dostatek času, aby měly jistotu při plánování.

Co se týče superkreditů, zpravodaj nesouhlasí s návrhem Komise neprodloužit platnost dotyčných ustanovení na období po roce 2017. Zpravodaj je považuje za významnou pobídku, zejména pro konstruktéry, motivující k vyvíjení a používání nových účinných technologií, které by se neměly týkat pouze elektromobilů. Totéž by mělo platit i pro myšlenku systémů ekologických inovací: tyto systémy by měly být v návrhu zachovány a měly by efektivnějším způsobem podporovat účinné inovativní technologie.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako věcně příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil následující pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1 **Návrh nařízení**

Bod odůvodnění 1 a (nový)

(1a) Pokud k proměně cílů dochází příliš často, vytváří se tím pro automobilový průmysl nejistota a oslabuje se jejich celosvětová konkurenceschopnost.

Pozměňovací návrh 2 Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(2) Je vhodné upřesnit, že pro účely ověření dodržování cíle 147 g CO₂/km by měly být emise CO₂ i nadále měřeny v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla a jeho prováděcími předpisy i pomocí inovativních technologií.

Pozměňovací návrh

(2) Je vhodné upřesnit, že pro účely ověření dodržování cíle 147 g CO₂/km by měly být emise CO₂ i nadále měřeny v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla a jeho prováděcími předpisy i pomocí inovativních technologií. ***Studie vypracované Komisí však dokazují, že zkušební postupy používané k měření emisí CO₂ podle zmíněného nařízení nezabránily většímu využívání flexibilních možností ze strany výrobců, což vedlo k údajnému snížení emisí CO₂, které však nelze připsat technologickému zlepšení a nelze jej dosáhnout za skutečného provozu. Nařízení (ES) č. 715/2007 by proto mělo být naléhavě přezkoumáno s cílem zajistit, aby zkušební postupy náležitě zohledňovaly skutečné emise CO₂ z osobních vozidel.***

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

Podle technické analýzy, která byla provedena pro posouzení dopadů, jsou technologie nezbytné ke splnění cíle 147 g CO₂/km k dispozici a požadovaná snížení emisí lze dosáhnout **za nižší náklady, než se odhadovalo v předcházející analýze provedené před přijetím nařízení (EU) č. 510/2011. Rozdíl mezi současnými průměrnými specifickými emisemi CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel a cílem se kromě toho rovněž zmenšil.** Proveditelnost dosažení cíle 147 g CO₂/km do roku 2020 je tedy potvrzena.

Pozměňovací návrh

Podle technické analýzy, která byla provedena pro posouzení dopadů, jsou technologie nezbytné ke splnění cíle 147 g CO₂/km k dispozici a požadovaná snížení emisí lze dosáhnout. Proveditelnost dosažení cíle 147 g CO₂/km do roku 2020 je tedy potvrzena. **Vzhledem k hospodářské krizi a restrukturalizaci automobilového průmyslu je nicméně důležité, aby tohoto cíle mohlo být dosaženo bez dalšího zatěžování mezinárodní konkurenceschopnosti odvětví.**

Odůvodnění

Dosažení cílové hodnoty 147 g/km je stále ambiciózní cíl.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

Aby automobilový průmysl mohl uskutečňovat dlouhodobé investice a inovace, je žádoucí poskytnout informace o tom, jak by toto nařízení mělo být změněno pro období po roce 2020. Tyto informace by měly vycházet z posouzení nezbytné míry snížení emisí v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti ochrany klimatu a z důsledků vývoje nákladově efektivní technologie pro snížení CO₂ u osobních automobilů. Je proto žádoucí, aby byly tyto aspekty přezkoumány, Komise **vypracovala zprávu a případně i návrhy** cílů po roce 2020.

Pozměňovací návrh

Aby automobilový průmysl mohl uskutečňovat dlouhodobé investice a inovace, je žádoucí poskytnout informace o tom, jak by toto nařízení mělo být změněno pro období po roce 2020. Tyto informace by měly vycházet z posouzení nezbytné míry snížení emisí v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti ochrany klimatu a z důsledků vývoje nákladově efektivní technologie pro snížení CO₂ u osobních automobilů. Je proto žádoucí, aby byly tyto aspekty přezkoumány **a aby Komise před skončením platnosti tohoto nařízení předložila návrh** cílů pro období po roce 2020. **S ohledem na zaručení**

jistoty při plánování nebude tento návrh předložen před rokem 2018, protože základem provedení takových cílů musí být nový zkušební cyklus a příslušné zkušební postupy, které mají být pro účely měření specifických emisí CO₂ a sledování plnění uvedeného cíle zavedeny teprve po roce 2020.

Odůvodnění

Ke stanovení cíle pro období po roce 2020 by mělo dojít teprve po vyhodnocení konkrétních pokroků, kterých bylo podle tohoto nařízení dosaženo.

Pozměňovací návrh 5 **Návrh nařízení**

Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

(10) Nařízení vyžaduje, aby Komise provedla posouzení dopadů za účelem přezkumu zkušebních postupů, jehož cílem je náležitě zohlednit skutečné emise CO₂ z osobních automobilů. Tato práce pokračuje vývojem světového zkušebního postupu pro lehká užitková vozidla v rámci Evropské hospodářské komise OSN, ale ještě není dokončena. S ohledem na tuto skutečnost **stanoví příloha I** nařízení (ES) č. 443/2009 emisní limity pro rok 2020, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a přílohou XII nařízení (ES) č. 692/2008. **Jakmile se zkušební postupy** změní, měly by být limity uvedené v příloze I upraveny tak, aby se zajistila srovnatelná přísnost pro výrobce a třídy vozidel.

Pozměňovací návrh

(10) Nařízení vyžaduje, aby Komise provedla posouzení dopadů za účelem přezkumu zkušebních postupů, jehož cílem je náležitě zohlednit skutečné emise CO₂ z osobních automobilů. Tato práce pokračuje vývojem světového zkušebního postupu pro lehká užitková vozidla v rámci Evropské hospodářské komise OSN, ale ještě není dokončena. S ohledem na tuto skutečnost **a vzhledem k tomu, že stávající zkušební cyklus dostatečně neodráží hodnoty emisí osobních a dodávkových vozidel ve skutečném provozu na silnici, je zásadní, aby došlo k urychlenému zlepšení zkušebního cyklu. Jakmile se stávající zkušební postupy uvedené v příloze I** nařízení (ES) č. 443/2009, **která stanoví** emisní limity pro rok 2020, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a přílohou XII nařízení (ES) č. 692/2008, změní, měly by být limity uvedené v příloze I upraveny tak, aby se zajistila srovnatelná přísnost pro výrobce a třídy vozidel.

Pozměňovací návrh 6
Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10a) Je vhodné posoudit potřebu zrušit cíle pro emise CO₂ a nahradit je cíli týkajícími se palivové účinnosti, neboť cíle pro emise CO₂ nezohledňují škodlivé emise z moderních spalovacích motorů. Komise je tedy vyzvána, aby k této otázce předložila zprávu.

Pozměňovací návrh 7
Návrh nařízení

Čl. 1 – bod 2 a (nový)
Nařízení (ES) č. 510/2011
Článek 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(2a) Článek 5 se nahrazuje tímto:

Při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂ se každé nové lehké užitkové vozidlo se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 50 g CO₂/km započte jako:

– 3,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2014,

– 3,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2015,

– 2,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2016,

– 1,5 lehkých užitkových vozidel v roce 2017,

– 1 lehké užitkové vozidlo od roku 2018.

V průběhu uplatňování systémů udělování superkreditů nepřekročí maximální počet nových lehkých užitkových vozidel se specifickými emisemi CO₂ nižšími než 50g CO₂/km, které jsou zohledněny při využití multiplikátoru uvedeného v odstavci 1,

1 % na jednoho výrobce.

Pozměňovací návrh 8
Návrh nařízení

Čl. 1 – bod 3 a (nový)
Nařízení (ES) č. 510/2011
Čl. 12 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a) V čl. 12 odst. 1 se poslední věta zrušuje.

Odůvodnění

V oblasti inovativních technologií nelze stanovovat jakékoli limity.

Pozměňovací návrh 9
Návrh nařízení

Čl. 1 – bod 3 b (nový)
Nařízení (ES) č. 510/2011
Čl. 12 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3b) V článku 12 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„4a. Komise do 31. 12. 2013 předloží revidovaná prováděcí ustanovení pro schvalování ekologických inovací s cílem usnadnit postup podávání žádostí o zavedení inovačních technologií a následně vydat manuál, který stanoví postup správného podávání žádostí.“

Odůvodnění

Nařízení (EU) č. 510/2011 stanoví, že k tomu, aby bylo dosaženo cíle Společenství, bude posuzováno snížení emisí CO₂, kterého se podaří dosáhnout uplatňováním inovativních technologií. Až do dnešního dne byla ovšem předložena jen jedna žádost tohoto typu. Tuto situaci by mohla napravit revize schvalovacích postupů, která by vedla k usnadnění podávání žádostí, a vydání manuálu, jak při podávání žádostí postupovat.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení

Čl. 1 – bod 4 – písm. a

Nařízení (ES) č. 510/2011

Čl. 13 – odst. 1

Znění navržené Komisí

„Do 31. prosince 2014 přezkoumá Komise cíle pro specifické emise, způsoby jejich dosažení a další aspekty tohoto nařízení s cílem stanovit cíle emisí CO₂ u nových lehkých užitkových vozidel pro období po roce 2020.“

Pozměňovací návrh

Do 31. ledna 2016 předloží Komise návrh týkající se cíle emisí CO₂ u nových lehkých užitkových vozidel pro rok 2025. Nová cílová hodnota musí být v souladu s dlouhodobými cíli EU na snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050, zejména v odvětví dopravy, a musí brát v úvahu dopad na konkurenceschopnost automobilového průmyslu. Návrh je založen na novém celosvětovém zkušebním cyklu, který nahradí zkušební postupy uvedené v nařízení (ES) č. 715/2007. Nedojde-li v souvislosti s touto normou do 31. července 2015 k dohodě na mezinárodní úrovni, bude se návrh zakládat na zavedeném novém evropském jízdním cyklu (NEDC). Součástí návrhu na novou limitní hodnotu CO₂ je rovněž:

– posouzení cyklu životnosti emisí CO₂ vypouštěných z nových lehkých vozidel. Výsledky budou zohledněny při posuzování limitních hodnot;

– údaje o emisích z reálného provozu (Real World Driving Emissions, RDE).“

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení

Čl. 1 – bod 4 – písm. a a (nové)

Nařízení (ES) č. 510/2011

Čl. 13 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) Vkládá se nový odstavec, který zní:

„4a. Komise posoudí, zda je možné nahradit přístup opírající se o hodnoty

výfukových plynů, v jehož rámci jsou zohledňovány pouze emise související s výrobou a užíváním paliv, přístupem na základě životního cyklu, který zohledňuje emise ve všech fázích životního cyklu vozidla, tj. od výroby materiálu až po likvidaci či recyklaci na konci doby životnosti.“

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Čl. 1 – bod 4 – písm. b – odrážka 2

Nařízení (ES) č. 510/2011

Čl. 13 – odst. 6 – pododstavec 3

Znění navržené Komisí

„S cílem zohlednit veškeré změny regulativního zkušební postupu pro měření specifických emisí CO₂ Komise prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 a za podmínek stanovených v člancích 16 a 17 upraví vzorce uvedené v příloze I a zároveň zajistí, aby byly požadavky na snížení emisí kladené na výrobce a vozidla pro různý užitek v rámci starých a nových zkušebních postupů srovnatelně přísné.“

Pozměňovací návrh

„Regulativní zkušební postup a cyklus zůstanou základem stanoveného cíle, jak je uvedeno v příloze I odst. 1 písm. c) nařízení (EU) č. 510/2011, v nařízení (ES) č. 715/2007 a v přílohách III a XII nařízení (ES) č. 692/2008. Tento nový zkušební postup a cyklus bude v úplnosti definován a proveden nejpozději do 31. prosince 2018. Do té doby musí být k dispozici dostatečné monitorovací údaje. Komise následně zváží stanovení nových cílů pro období po roce 2020.“

Odůvodnění

S ohledem na to, aby měl průmysl zaručenu jistotu při plánování, zůstane regulační zkušební postup v platnosti až do doby, než bude dokončen a zaveden postup nový a než budou k dispozici dostatečné údaje. Teprve poté by se měl začít používat nový zkušební postup.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Čl. 1 – bod 5

Nařízení (ES) č. 510/2011

Příloha I – bod 1 – písm. c (nové)

Znění navržené Komisí

„c) Od roku 2020:

Pozměňovací návrh

„c) Od roku 2020:

Směrné specifické emise CO₂ = 147 + a × (M – M₀),

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M₀ = hodnota přijatá podle čl. 13 *odst. 2*

a = 0,096.“

Směrné specifické emise CO₂ = 147 + a × (M – M₀),

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M₀ = hodnota přijatá podle čl. 13 *odst. 5*

a = 0,096.“

Odůvodnění

Překlep v textu Komise.

POSTUP

Název	Způsoby, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO ₂ z nových lehkých užitkových vozidel do roku 2020
Referenční údaje	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)
Věcně příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	ENVI 11.9.2012
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	ITRE 11.9.2012
Přidružený(é) výbor(y) - datum oznámení na zasedání	17.1.2013
Navrhovatel(ka) Datum jmenování	Markus Pieper 25.10.2012
Projednání ve výboru	23.1.2013 20.2.2013
Datum přijetí	19.3.2013
Výsledek konečného hlasování	+: 36 -: 12 0: 1
Členové přítomní při konečném hlasování	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Adam Gierek, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	António Fernando Correia de Campos, Ioan Enciu, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Vladimír Remek
Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování	Oldřich Vlasák