

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 253/2014

ze dne 26. února 2014,

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 13 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ⁽³⁾, má Komise přezkoumat způsoby, jak do roku 2020 dosáhnout cíle 147 g CO₂/km, a to pod podmínkou potvrzení jeho proveditelnosti, i vzorce stanovené v příloze I uvedeného nařízení a výjimky podle článku 11 daného nařízení. Je třeba, aby toto nařízení bylo v co nejvyšší míře neutrální z hlediska hospodářské soutěže, sociální spravedlnosti a udržitelnosti.
- (2) Vzhledem ke spojitosti mezi emisemi CO₂ a spotřebou paliva by vymezení způsobů ke snížení emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel mohlo přispět rovněž k nákladově efektivnímu snížení spotřeby paliva a souvisejících nákladů pro majitele těchto vozidel.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 44, 15.2.2013, s. 109.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 14. ledna 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 11. února 2014.

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel (Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1).

(3) 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 ⁽⁴⁾ a jeho prováděcími opatřeními a pomocí inovativních technologií.

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

(5) Vzhledem k nepřiměřeným dopadům, které vyplývají pro nejmenší výrobce z dodržování cílů pro specifické emise vymezených na základě užitkovosti vozidel, vysoké administrativní zátěži spojené s postupem pro udělení výjimky a z toho vyplývajícím okrajovému přínosu, pokud jde o snížení emisí CO₂ z vozidel prodávaných těmito výrobci, by měli být výrobci, kteří jsou odpovědní za méně než 1 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných ročně v Unii, vyňati z působnosti cíle pro specifické emise a poplatku za překročení emisí.

(6) Postup pro udělení výjimky pro malovýrobce by měl být zjednodušen tak, aby poskytl větší časovou pružnost těmto výrobcům při podávání žádosti o výjimku a Komisi při rozhodování o jejím udělení.

(7) Aby automobilový průmysl mohl uskutečňovat dlouhodobé investice a inovace, je žádoucí poskytnout informace o tom, jak by mělo být změněno nařízení (EU) č. 510/2011 pro období po roce 2020. Tyto informace by měly vycházet z posouzení nezbytné míry snížení emisí v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti klimatu a důsledků pro vývoj nákladově efektivní technologie pro snížení CO₂ u lehkých užitkových vozidel. Komise by měla takové aspekty přezkoumat do roku 2015 a předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o svých závěrech. Tato zpráva by měla případně zahrnovat návrhy na změnu nařízení (EU) č. 510/2011 v souvislosti se stanovením cílů emisí CO₂ pro nová

⁽⁴⁾ Nařízení 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 (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

lehká užitková vozidla na období po roce 2020, včetně možného stanovení realistického a dosažitelného cíle pro rok 2025, a to na základě komplexního posouzení dopadů, v němž by bylo zohledněno zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu a na něm závislých průmyslových odvětví při provádění jasných scénářů snižování emisí v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti klimatu. Komise by měla při vypracovávání těchto návrhů zajistit, aby byly co nejvíce neutrální z hlediska hospodářské soutěže a zároveň byly sociálně spravedlivé a udržitelné.

(8) Emise skleníkových plynů produkované v souvislosti s dodávkou energií, výrobou vozidel a jejich likvidací představují významnou součást stávající celkové uhlíkové stopy silniční dopravy a jejich význam se v budoucnu pravděpodobně ještě výrazně zvýší. Měla by proto být přijata politická opatření, která by výrobce vedla k zavádění optimálních řešení zohledňujících především emise skleníkových plynů související s výrobou energie dodávané do vozidel, jako jsou elektřina a alternativní paliva, a k zajištění toho, aby tyto emise nenarušovaly výhody plynoucí z lepšího využívání provozní energie vozidel, jež je cílem nařízení (EU) č. 510/2011.

(9) Podle čl. 13 odst. 3 nařízení (EU) č. 510/2011 má Komise zveřejnit zprávu o dostupnosti údajů o stopě a užitečném zatížení a jejich užití jako parametrů užítkovosti pro určení cílů pro specifické emise CO₂ vyjádřených ve vzorcích stanovených v příloze I nařízení (EU) č. 510/2011. Přestože tyto údaje jsou dostupné a jejich potenciální využití bylo hodnoceno v posouzení dopadů, byl vyvozen závěr, že pro cíl do roku 2020 u lehkých užitkových vozidel bude nákladově efektivnější zachovat jako parametr užítkovosti hmotnost v provozním stavu.

(10) Je vhodné zachovat přístup spočívající ve stanovení cíle na základě lineárního vztahu mezi užítkovostí lehkého užitkového vozidla a jeho cílovými hodnotami emisí CO₂ vyjádřenými vzorci stanovenými v příloze I nařízení (EU) č. 510/2011, neboť to umožňuje zachovat rozmanitost trhu s lehkými užitkovými vozidly a schopnost výrobců uspokojovat různé potřeby spotřebitelů, a zamezit tak jakémukoli neoprávněnému narušování

hospodářské soutěže. Je však zapotřebí tento přístup aktualizovat, aby odrážel nejnovější dostupné údaje o registracích nových lehkých užitkových vozidel.

(11) Komise v posouzení dopadů zhodnotila dostupnost údajů o stopě a jejich použití jako parametru užítkovosti ve vzorcích stanovených v příloze I nařízení (EU) č. 510/2011. Na základě tohoto posouzení dopadů Komise dospěla k závěru, že parametrem užítkovosti použitým ve vzorci pro rok 2020 by měla být hmotnost.

(12) Podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009⁽¹⁾ se vyžaduje, aby Komise provedla posouzení dopadů za účelem přezkumu zkušebních postupů s cílem zohlednit skutečné emise CO₂ z osobních automobilů. Nařízení (EU) č. 510/2011 rozšiřuje přezkum zkušebních postupů tak, že jsou zahrnuta i lehká užitková vozidla. Je třeba pozměnit stávající „nový evropský jízdní cyklus“ (NEDC) tak, aby byl reprezentativní s ohledem na skutečné jízdní podmínky a aby se předešlo příliš nízkému odhadu skutečných emisí CO₂ a spotřeby paliv. Jakmile to bude možné, měl by být schválen nový, realističtější a spolehlivější zkušební postup. Činnost v tomto směru pokračuje vývojem celosvětově harmonizovaného zkušebního postupu pro lehká vozidla (WLTP) v rámci Evropské hospodářské komise OSN, ale ještě není dokončena. Postup WLTP by se měl uplatňovat co nejdříve, aby bylo zajištěno, že tyto specifické emise CO₂ uváděné u nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel budou více odpovídat skutečným emisím vznikajícím za normálních podmínek používání. S ohledem na tuto skutečnost stanoví příloha I nařízení (EU) č. 510/2011 emisní limity pro rok 2020, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a přílohou XII nařízení Komise (ES) č. 692/2008⁽²⁾. Jakmile se zkušební postupy změní, měly by být limity uvedené v příloze I nařízení (EU) č. 510/2011 upraveny tak, aby se zajistila srovnatelná přisnost pro výrobce a třídy vozidel. Komise by proto měla provést důkladnou studii srovnávající NEDC a nové zkušební cykly postupu WLTP, aby byl reprezentativní s ohledem na skutečné provozní podmínky.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008 kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 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 (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

- (13) Aby bylo zaručeno odpovídající zohlednění skutečných emisí a plná srovnatelnost naměřených hodnot CO₂, měla by Komise zajistit, aby byly jasně definovány skutečnosti, které mají při zkušebním postupu na naměřené hodnoty emisí CO₂ významný vliv, aby se zabránilo využívání pružnosti zkušebního cyklu výrobcí. Je třeba řešit problém odchylek mezi emisními hodnotami CO₂ pro schvalování typu vozidla a emisemi vozidel nabízených k prodeji, mimo jiné zvážením zkušebního postupu pro posuzování shody v provozu, který by měl zajistit nezávislé testování reprezentativního vzorku vozidel určených k prodeji, a rovněž i způsobů řešení případů prokázaných zásadních rozdílů mezi výsledky šetření a výchozími emisemi CO₂ naměřenými při schvalování typu vozidla.
- (14) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž vymezení způsobů, jak dosáhnout cíle snížení emisí CO₂ z nových lehkých užitkových vozidel do roku 2020, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej z důvodu jeho rozsahu a účinků může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (15) Nařízení (EU) č. 510/2011 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 510/2011 se mění takto:

- 1) V článku 1 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. S účinkem od roku 2020 stanoví toto nařízení cíl pro průměrné emise z nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii ve výši 147 g CO₂/km, jak jsou měřeny v souladu s nařízením (ES) č. 715/2007 a jeho prováděcími opatřeními a pomocí inovativních technologií.“

- 2) V článku 2 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„4. Článek 4, čl. 8 odst. 4 písm. b) a c), článek 9 a čl. 10 odst. 1 písm. a) a c) se nevztahují na výrobce, který je spolu se všemi svými spojenými podniky odpovědný za méně než 1 000 nových lehkých užitkových vozidel registrovaných v Unii v předchozím kalendářním roce.“

- 3) V čl. 11 odst. 3 se zrušuje poslední věta.

- 4) Článek 12 se mění takto:

- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Na žádost dodavatele nebo výrobce se zohlední snížení emisí CO₂ dosažené použitím inovativních technologií nebo kombinací inovativních technologií („inovativní technologické soubory“).

Celkový příspěvek těchto technologií ke snížení cíle pro specifické emise každého výrobce může činit nejvýše 7 g CO₂/km.“;

- b) v odstavci 2 se úvodní část nahrazuje tímto:

„2. Komise přijme do 31. prosince 2012 prostřednictvím prováděcích aktů podrobná pravidla pro postup schvalování inovativních technologií nebo inovativních technologických souborů uvedených v odstavci 1. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2 tohoto nařízení. Tato podrobná pravidla musí být v souladu s pravidly přijatými podle čl. 12 odst. 2 nařízení (ES) č. 443/2009 a vycházet z těchto kritérií pro inovativní technologie.“

- 5) Článek 13 se mění takto:

- a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Do 31. prosince 2015 přezkoumá Komise cíle pro specifické emise a způsoby jejich dosažení stanovené v tomto nařízení a další aspekty tohoto nařízení s cílem stanovit cíle emisí CO₂ u nových lehkých užitkových vozidel pro období po roce 2020. V tomto ohledu musí být posouzení nezbytné míry snížení emisí v souladu s dlouhodobými cíli Unie v oblasti klimatu a s důsledky pro vývoj nákladově efektivní technologie pro snížení CO₂ u lehkých užitkových vozidel. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o výsledcích tohoto přezkumu. Tato zpráva obsahuje veškeré příslušné návrhy na změnu tohoto nařízení, včetně možného stanovení realistického a dosažitelného cíle, a to na základě souhrnného posouzení dopadu, v němž bude zohledněno zachování konkurenceschopnosti průmyslu lehkých užitkových vozidel a na něm závislých průmyslových odvětví. Komise při vypracování těchto návrhů zajistí, aby byly co nejvíce neutrální z hlediska hospodářské soutěže a zároveň byly sociálně spravedlivé a udržitelné.“;

- b) odstavec 6 se mění takto:

i) druhý pododstavec se zrušuje,

ii) čtvrtý pododstavec se nahrazuje těmito dvěma pododstavci:

„Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví nezbytné korelační parametry, aby byly zohledněny veškeré změny v regulačním zkušebním postupu pro měření specifických emisí CO₂ podle nařízení (ES) č. 715/2007 a nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (*). Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 14 odst. 2. tohoto nařízení.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 15 a za podmínek stanovených v člancích 16 a 17 za účelem úpravy vzorců stanovených v příloze I, a to s použitím metodiky přijaté podle prvního pododstavce, přičemž zajistí, aby v rámci starých a nových zkušebních postupů byly požadavky na snížení emisí kladené na výrobce a vozidla pro různý užitek srovnatelně přísné.

(*) Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 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 (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).“

6) V článku 14 se doplňuje nový odstavec, který zní:

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 26. února 2014.

Za Evropský parlament
předseda
M. SCHULZ

Za Radu
předseda
D. KOURKOULAS

„2a. Pokud výbor uvedený v odstavci 1 nevydá žádné stanovisko, Komise navržený prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.“

7) V příloze I bodě 1 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„c) od roku 2020:

$$\text{Směrné specifické emise} \\ \text{CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

kde:

M = hmotnost vozidla v kilogramech (kg)

M₀ = hodnota přijatá podle čl. 13 odst. 5

a = 0,096.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.