



EVROPSKÁ KOMISE

Brusel, 3.5.2023
C(2023) 3019 final

Vážený pane předsedo,

Komise děkuje Senátu za jeho stanovisko k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 (COM(2022) 586 final).

Návrh je klíčovým prostředkem naplňování cíle EU, pokud jde o kvalitu ovzduší, a usiluje o to, aby se v Evropě vyráběla ta nejčistší vozidla.

Komise pečlivě analyzovala stanovisko Senátu k návrhu normy Euro 7 a bere na vědomí jeho připomínky ohledně možného nepříznivého dopadu na budoucnost českého automobilového průmyslu, ohledně cenových, hospodářských a sociálních důsledků, časového rámce pro účinnost a provádění návrhu, zkoušek emisí v reálném provozu a rozsahu navrhovaného zmocnění Komise k přijímání prováděcích aktů.

Komise by ráda touto cestou poskytla k návrhu vysvětlení a věří, že tím obavy Senátu rozptýlí.

Komise by chtěla Senát ujistit, že pečlivě posoudila možný dopad návrhu na automobilový průmysl EU a na finanční dostupnost automobilů pro občany. Návrh byl koncipován tak, aby výrobce vozidel nepřiměřeně nezatížil. Klade důraz na dostupné technologie, jež nevyžadují značné úsilí v oblasti výzkumu a vývoje, vzhledem k tomu, že investice v odvětví by měly směřovat k dekarbonizaci.

Finanční dostupnosti motorových vozidel věnuje Komise velkou pozornost. Proto se očekává, že dodatečné náklady na vozidlo budou v průměru odpovídat zvýšení ceny vozidla o méně než 1 %, tj. 90 až 150 EUR u osobních automobilů a přibližně 2 600 EUR u autobusů a nákladních vozidel. Pokud jde o elektrická vozidla, dopad na náklady by měl být ještě zanedbatelnější, neboť jediným prvkem, který by mohl vést k dodatečným

*Pan Miloš VYSTRČIL
předseda Senátu Parlamentu ČR
Valdštejnské náměstí 17/4
118 01 PRAHA 1*

omezeným nákladům, jsou monitory baterií používány pro účely životnosti baterií, a ty již v mnoha vozidlech existují.

Co se týče zkoušek emisí v reálném provozu, návrh nezahrnuje extrémní zkušební podmínky, ale jeho cílem je upravit zkušební metody tak, aby se přibližovaly skutečnému provozu při obvyklém používání vozidla.

Komise si je vědoma, že stanovený prováděcí harmonogram je ambiciózní, chtěla by však zdůraznit, že rychlé a efektivní provedení bude rozhodující pro dosažení všech předpokládaných přínosů. Na podporu včasného provedení Komise již v rámci příslušné odborné skupiny zahájila technickou práci na přípravě uvažovaných prováděcích pravidel a spoléhá na rychlé přijetí návrhu v Evropském parlamentu a Radě. Výše uvedené argumenty se zakládají na původním návrhu Komise, který v současné době prochází řádným legislativním postupem, na němž se podílí Evropský parlament i Rada.

Usnesení Senátu bylo poskytnuto zástupcům Komise v probíhajících jednáních s Evropským parlamentem a Radou a bude sloužit jako podklad pro tato jednání. Komise doufá, že uvedenými vysvětleními reagovala na připomínky Senátu dostatečně, a těší se na další pokračování vzájemného politického dialogu.

S úctou

*Maroš Šefčovič
místopředseda*

*Thierry Breton
člen Komise*

