



EVROPSKÁ KOMISE

Brusel, 10.8.2023
C(2023) 5579 final

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

Vážený pane předsedo,

děkujeme Senátu za jeho stanovisko k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o posílení výkonnostních norem v oblasti emisí CO₂ pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a zrušuje nařízení (EU) 2018/956, (COM(2023) 88 final).

Uvedený návrh Komise přispívá k dosažení klimatického cíle snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % a ke splnění cíle klimatické neutrality do roku 2050, jak je stanoveno v evropském právním rámci pro klima¹. Jakmile bude návrh přijat, přispěje rovněž ke zmírnění závislosti EU na dovozu fosilních paliv, v souladu s plánem REPowerEU².

Hlavní obavy, které Senát vyjádřil, se týkají úrovně ambicí a časového rámce, od kdy mají být přísnější cíle v oblasti snižování emisí CO₂ uplatňovány. Senát proto doporučuje zachovat v platnosti cíle stanovené ve stávajícím nařízení (EU) 2019/1242, odložit projednávání návrhu do roku 2027 a provést důkladný přezkum před dalším zpřísněním emisních cílů. Komise by ráda touto cestou poskytla vysvětlení některých souvislostí.

K návrhu Komise je připojeno podrobné posouzení dopadů³, které prokazuje nezbytnost, přidanou hodnotu a proporcionalitu této iniciativy.

Pokud jde o úroveň ambicí a datum použitelnosti zpřísněných cílů snižování emisí CO₂, rádi bychom upozornili na skutečnost, že doprava je v rámci hospodářství EU jediným hlavním odvětvím, kde zůstávají hodnoty emisí CO₂ nadále nad úrovněmi z roku 1990. Silniční doprava je stále odpovědná za více než pětinu celkových emisí skleníkových plynů v EU. Těžká vozidla hrají při plnění cílů EU v oblasti klimatu klíčovou úlohu, neboť pouze tento sektor produkuje více než 6 % všech emisí skleníkových plynů na úrovni EU. Emise vykazují rostoucí trend, a to zejména v nákladní dopravě. Tento vývoj je způsoben rostoucí poptávkou po silniční dopravě.

¹ Nařízení (EU) 2021/1119.

² COM(2020) 230 final.

³ SWD(2023) 88 final.

Evropský právní rámec pro klima zakotvuje v evropských právních předpisech cíle EU v oblasti klimatu: snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů alespoň o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990 a dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. Plán dosažení cíle v oblasti klimatu⁴ poukazuje na skutečnost, že odvětví těžkých vozidel bude muset ke dekarbonizaci silniční dopravy přispívat mnohem větší měrou, a to nad rámec ambicí stávajícího nařízení. Z posouzení dopadů rovněž vyplývá, že toto odvětví vykazuje velký potenciál co do zavedení bezemisních vozidel, a tudíž i snížení emisí CO₂, a dále že tyto cíle zajistí významná pozitiva, jako je snížení spotřeby fosilních paliv. Tím se přispěje k plnění plánu REPowerEU, tedy ke snížení celkových provozních nákladů, které vznikají dopravcům i uživatelům. Na základě přísnějších norem se navíc díky úsporám z rozsahu sníží náklady na vozidla s nulovými emisemi.

Hlavní automobiloví výrobci v EU opakovaně potvrdili, že jsou na přechod na mobilitu s nulovými emisemi z technologického hlediska připraveni, jak dokládají jejich veřejná oznámení ohledně očekávaného podílu vozidel s nulovými emisemi uváděných na trh a odpovídajících dostupných modelů.

Navrhované cíle snížení emisí CO₂, zvláště pak cíl 90% snížení emisí CO₂ do roku 2040, by přispěly k dosažení právně závazného cíle EU v oblasti klimatické neutrality a zároveň zajistily určitý manévrovací prostor pro ta vozidla, u nichž by mohl být přechod na nulové emise komplikovaný.

Senát uvádí, že dosud nebylo provedeno posouzení toho, zda by ke snížení emisí CO₂ mohlo přispět používání syntetických a pokročilých alternativních kapalných a plyných obnovitelných paliv, včetně e-paliv, vyrobených s podílem obnovitelné energie, jak je stanoveno v čl. 15 odst. 2 písm. g) stávajícího nařízení (EU) 2019/1242. Komise by tímto chtěla vyjasnit, že toto posouzení bylo dáno k dispozici jako součást posouzení dopadů, jež je připojeno k uvedenému návrhu.

Mechanismus pro zohlednění podílu těchto paliv na dodržování předpisů ze strany výrobců vozidel však z určitých důvodů zahrnut nebyl. Zavedení takového mechanismu by způsobilo nejistotu ohledně nezbytných investic výrobců a jejich dodavatelů, a mohl by se tím zkomplikovat přechod na vozidla s nulovými emisemi. Rovněž by tak vznikla pobídka k tomu, aby se tato omezená a energeticky náročná paliva přesměrovala do silniční dopravy, přičemž jich bude do velké míry zapotřebí k dekarbonizaci odvětví, jež jsou obtížněji dekarbonizovatelná, jako je například letecká a námořní doprava. Uvedený mechanismus by navíc zvýšil administrativní zátěž a náklady na dodržování předpisů a zároveň by se situace zkomplikovala tak, že by se znejasnilo rozdělení odpovědnosti mezi dodavateli paliv a výrobcí vozidel.

Zmiňovaným obavám ohledně budoucích hospodářských a sociálních dopadů na automobilový průmysl v Česku přikládá Komise zásadní význam. Předpokládá se, že hodnotový řetězec automobilového průmyslu poroste a průmyslu vznikne výhoda v důsledku investic do technologií s nulovými emisemi za účelem podpory vlastní globální

⁴ COM(2023) 562 final.

konkurenceschopnosti. Zpřísněním norem se vysílá určitý signál, kterým se zajistí, že si toto odvětví v EU zachová své vedoucí postavení. Dokladem toho jsou nedávná oznámení výrobců, kteří v EU zahajují vlastní výrobu baterií. Zároveň vznikají nová slibná spojení a partnerství mezi výrobcí těžkých vozidel a výrobcí baterií.

Dodavatelé součástek pro motory s vnitřním spalováním budou muset přizpůsobit své portfolio výrobků a služeb a odpovídajícím způsobem změnit kvalifikaci svých zaměstnanců, případně je dále školit, aby zajistili připravenost pracovní síly na éru mobility s nulovými emisemi. Tím se zabývá třetí pilíř průmyslového plánu Zelené dohody pro Evropu⁵. Aby byl zajištěn sociálně spravedlivý přechod na mobilitu s nulovými emisemi, jsou k dispozici specifické možnosti financování EU, jako je Evropský sociální fond plus (hlavní nástroj EU na podporu investic do dovedností), Evropský fond pro regionální rozvoj, Sociální klimatický fond, který má řešit sociální dopady na zranitelné občany a mikropodniky, a Nástroj pro oživení a odolnost.

Vzhledem k tomu, že přechod na vozidla s nulovými emisemi vyžaduje transformaci celého hodnotového řetězce tohoto odvětví a investice do technologií s nulovými emisemi, je Komise připravena k transformaci významně přispívat. V rámci průmyslového plánu Zelené dohody pro Evropu bude ve spolupráci s Evropskou investiční bankou poskytnuta dodatečná podpora, a to prostřednictvím nástrojů, jako je Program na podporu oživení a odolnosti, Inovační fond a Program InvestEU. Komise rovněž přijala návrh aktu o průmyslu pro nulové čisté emise (tzv. Net-Zero Industry Act)⁶, který má zajistit podporu průmyslové výroby vozidel strategickými technologiemi pro nulové emise.

Pokud jde o datum použitelnosti ambicióznějších cílů, zajišťuje návrh průmyslovému odvětví jasná pravidla, předvídatelnost a dostatek času na provedení investic do transformace směrem k nulovým emisím s cílem posílit vedoucí postavení tohoto průmyslu v oblasti technologií a inovací v EU. Z tohoto důvodu nedojde návrhem k žádné změně cílů snížení emisí CO₂ do roku 2025 a zachovává se i navyšování tohoto cíle každých pět let.

Stanovisko Senátu bylo předáno zástupcům Komise na probíhajících jednáních s Evropským parlamentem a Radou a bude při nich zohledněno.

⁵ COM(2023) 12 final.

⁶ COM(2023) 161 final.

Komise doufá, že tato objasnění jsou dostatečnou odpovědí na stanovisko Senátu, a těší se na další pokračování vzájemného politického dialogu.

S pozdravem

Stella KYRIAKIDES

členka Komise

ÚŘEDNĚ OVĚŘENÝ OPIS

Za generální tajemnici

Martine DEPREZ

Ředitel

Rozhodování a jednání ve sboru

EVROPSKÁ KOMISE