



NÁZEV MATERIÁLU	Připomínky Svazu průmyslu a dopravy ČR k Balíčku opatření v oblasti čisté mobility – ke Sdělení Evropské komise COM(2017) 675, COM(2017) 652, k návrhům revizí směrnice č. 2009/33/EU, směrnice č. 92/106/EHS, nařízení č. 1073/2009, k návrhu nařízení stanovující emisní normy pro nové OA a LUV (přepřacované znění) a k potřebě přezkumu nařízení č. 1222/2009
Č. J.	-
DATUM ZPRACOVÁNÍ	25. 1. 2017
KONTAKTNÍ OSOBA	Jan Šebesta, Pavel Farkač
TELEFON	225 279 201, 225 279 204
E-MAIL	jsebesta@spcr.cz, pfarkac@spcr.cz

POLITICKÝ KONTEXT:

V listopadu 2017 zveřejnila EK zastřešující sdělení KOM (2017) 675 k Balíčku opatření v oblasti čisté mobility: „Jak dosáhnout nízkemisní mobility: EU, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky“. Deklarovaným cílem balíčku v rámci iniciativy „Evropa v pohybu“ je pomoci evropskému automobilovému průmyslu a odvětví mobility připravit se na budoucnost a nastavit podmínky tak, aby byl průmysl globálně konkurenceschopný a generoval inovace, růst a pracovní místa. Současně mají opatření zajistit, aby byla mobilita v budoucnu ekologická, přístupná a cenově dostupná pro všechny.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY V OBLASTI NÍZKOEMISNÍ MOBILITY:

- ❖ Svaz průmyslu a dopravy ČR **podporuje přechod k ekologicky šetrnějším způsobům dopravy** a dlouhodobě usiluje o větší podporu tohoto přechodu ze strany státu a veřejných institucí.
- ❖ **SP ČR podporuje cíle balíčku** – snížení emisí plynoucích z dopravy, větší podpory nízkemisních vozidel, zvýšení podílu multimodální dopravy, podpory inovací v dopravě apod.
- ❖ Dle Svazu je iniciativa v oblasti baterií zásadním tématem pro další rozvoj elektromobility. **Do iniciativy ale musí být zapojeny všechny členské státy EU**, jak z pohledu velikosti, tak geografie.
- ❖ SP ČR obecně podporuje, aby se na snižování emisí podílely všechna odvětví hospodářství tím způsobem, aby došlo k nákladově efektivnímu přechodu k nízkouhlíkové ekonomice.
- ❖ **Svaz požaduje, aby byl v rámci Balíčku jasně propojen Akční plán pro zavádění infrastruktury s revizí směrnice č. 2009/33/EU**, o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel s návrhem nařízení, kterým se stanoví **výkonnostní emisní normy** pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla (přepřacované znění) zejména **v souvislosti s dosavadní podporou alternativních paliv a pozvolným snižováním emisí**, které respektuje technologický pokrok, technologickou neutralitu a finanční náklady.
- ❖ Dle SP ČR je potřeba pečlivě zvážit přínosy a dopady jednotlivých opatření, a to nejenom na spotřebitele, ale i na průmysl, výrobce automobilů a trh práce. **Pro zvážení všech variant a možností regulace je třeba daleko podrobněji zhodnotit náklady navrhované regulace** pro jednotlivé členské státy. Při případném zjištění disproporčně vysokých dopadů by se měly cíle pro jednotlivé členské země a automobilový průmysl revidovat.
- ❖ **Některá konkrétní opatření** v návrhu Balíčku čisté mobility **dle SP ČR nejsou v souladu s postupným snižováním emisí z dopravy, zachováním konkurenceschopnosti** automobilového průmyslu a podporou alternativních paliv. Svaz **nesouhlasí zejména s definicí čistého vozidla**

v rámci veřejných zakázek (revize směrnice 2009/33/EU) a **emisními cíli** pro osobní a lehká užitková vozidla (návrh nařízení stanovující emisní normy pro nové OA a LUV). Niže uvádíme naše konkrétní připomínky.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY K JEDNOTLIVÝM NÁVRHŮM

- ❖ Ke Sdělení Komise EP, Radě, EHSV a Výboru regionů – Širší využívání alternativních paliv – Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva podle čl. 10 odst. 6 směrnice 2014/94/EU, včetně posouzení vnitrostátních rámců politiky podle čl. 10 odst. 2 směrnice 2014/94/EU
 - Klíčová opatření v oblasti **budování kapacit** by měla být doplněna.
 - SP ČR navrhuje, aby Komise zvážila možnost **prodloužit období čerpání dotací k podpoře infrastruktury** pro alternativní paliva ze strukturálních fondů i **po roce 2020** tam, kde nebudou tyto finance do té doby dočerpány.
 - **Směrnice 2014/94/EU**, o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva **musí být efektivně implementována ve všech členských zemích ještě před platností Balíčku čisté mobility**. Bez odpovídající páteřní infrastruktury dobíjecích stanic pro elektromobily je nárůst počtu elektromobilů naprosto nemyslitelný.
 - Klíčová opatření v oblasti **Začlenění elektrických vozidel do elektroenergetické** soustavy by měla být upravena, např. dle kritérií hospodárnosti a efektivnosti.
 - **Dle Svazu nelze technologie umožňující inteligentní dobíjení zajistit ve všech případech, ale pouze tam, kde je to ekonomicky smysluplné.**
 - Stejně jako opatření v budování kapacit by i zde **měla EK zvážit možnost prodloužit období čerpání dotací** k podpoře infrastruktury pro alternativní paliva ze strukturálních fondů i po roce 2020 v případě nevyčerpání určených dotací.
- ❖ K návrhu směrnice EP a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel
 - Na základě návrhu revize směrnice lze očekávat, že dodatečné čisté náklady veřejných zakázek vzrostou do roku 2035 o 2,2 mld. EUR. Nicméně dodatečné náklady kumulovaně pro celou EU dostatečně nevystihují relevantní vyjádření dopadů na jednotlivé členské státy a jejich samosprávné celky. **Studie dopadů by měla obsahovat konkrétní dopady pro členské země při dosažení stanovených minimálních procent podílu čistých vozidel na veřejných zakázkách v roce 2025 a 2030.**
 - **SP ČR zásadně nesouhlasí s navrženými parametry pro emise vozů – tzv. definicí čistého vozidla** (varianta PO 6 ze studie dopadů).
 - Navržené **limity zcela vylučují možnost** pro státní správu a veřejné **zadavatele pořídit jako ekologická osobní vozidla na zemní plyn (CNG, LNG)**.
 - Tato definice je navíc **v rozporu s dosavadní podporou budování infrastruktury pro alternativní paliva a pořízování těchto vozidel**, kterou potvrzuje i v rámci Balíčku čisté mobility představený akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Dosud **vynaložené prostředky na výstavbu infrastruktury jiné než pro elektromobily by byly** tímto rozhodnutím **zpochybné**.
 - Definice je **v rozporu s Národním akčním plánem na podporu čisté mobility**, jehož jedním z hlavních cílů je vybudování infrastruktury a větší podpora pro vozidla na zemní plyn.
 - Definice **neuvažuje jiné emise než emise na výfuku** a nezohledňuje tak celý životní cyklus alternativních paliv well-to-wheel (WTW). Jediným parametrem definice u kategorie vozidel M1, M2 a N1 jsou emise CO₂ ve výfukových plynech uváděné

v g CO₂/km, a pro rok 2025 současně také hranice 80 % emisních limitů pro látky znečišťující ovzduší. Parametr vychází z analýzy tank-to-wheel (TTW). Systémovým nedostatkem TTW je nezahrnutí emisí souvisejících jak s výrobou paliva před jeho vlastním užitím, tak i s výrobou a likvidací odpovídajícího vozidla. Za negativní SP ČR také považuje návrh na vypuštění metodiky peněžního vyjádření. Tato metodika by po dílčích úpravách mohla vhodně simulovat analýzu životního cyklu – Life-Cycle-Assessment (LCA) jednotlivých technologií a tím poskytnout objektivnější pohled na jejich výhody a nevýhody, než jak je tomu v případě analýzy TTW.

- Přestože **vozidla na zemní plyn** nemají v porovnání s elektrickými, resp. plug-in hybridními vozidly, tak velký přínos z hlediska snižování emisí skleníkových plynů, **mají značný potenciál z hlediska snižování emisí znečišťujících látek a zlepšování ovzduší**, což návrh vůbec nereflektuje. Čistá vozidla nelze hodnotit pouze podle emisí CO₂. Dopady na život a přírodu je nutné posuzovat v širším spektru polutantů, např. PM, NO_x a SO_x.
 - **Svaz podporuje** uvažovanou **variantu** definice čistého vozidla **PO4**, která pro všechny kategorie vozidel (osobní, lehká užitková, těžká vozidla) **uvažuje vozidla na alternativní pohon jako čistá vozidla** a je tak technologicky neutrální.
 - Svaz **vítá závaznost minimálních cílů** pro jednotlivé členské státy pro zadávání veřejných zakázek a vidí ho jako efektivní nástroj pro podporu vozidel na alternativní pohon.
 - Dle názoru SP ČR **by se minimální cíle měly vztahovat na všechny veřejné zadavatele** jednotlivých členských států (je třeba i přihlídnout k faktu, že se směrnice vztahuje pouze na nadlimitní zakázky).
 - SP ČR navrhuje, aby byly **minimální cíle členských států** pro zadávání veřejných zakázek (podíl vozidel na nízkoemisní pohon) **odvozovány** nejen od ekonomické kategorie členského státu, ale **také od jeho reálných dodatečných nákladů na veřejné zakázky, tj. zohledňovaly také rozdílnou situaci členských států z pohledu rozvoje zavádění čisté mobility**. Tyto náklady by měly být zjištěny v rámci studie dopadů.
 - SP ČR v souladu s deklarovanými cíli balíčku podporuje dlouhodobou jistotu všech zúčastněných aktérů a posílení důvěry, a proto **nesouhlasí s článkem 4a, který umožňuje definici čistých vozidel pro těžká vozidla Komisi změnit prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci**.
 - SP ČR podporuje Komisi navrženou transpoziční lhůtu 24 měsíců, která přispěje k tomu, že nebude odkládán příspěvek ČS k rozvoji vozidel na alternativní paliva, a zajistí veřejné správě dostatečné období pro přípravu na dané požadavky.
- ❖ K návrhu směrnice EP a Rady, kterou se mění směrnice Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy
- SP ČR se **ztotožňuje se závěrem ze studie dopadů**, že revize směrnice určí jasnější podmínky kombinované přepravy, zvýší podporu takové dopravy a sníží zatížení životního prostředí.
 - Dle Svazu je motivace k dobrovolnému přechodu dopravců na dopravu s nižšími emisemi a zatížením obyvatel v případě nákladní dopravy velmi vhodným nástrojem.
 - Svaz **podporuje novou definici kombinované přepravy** na veškerou přepravu v Unii, včetně vnitrostátní kombinované dopravy.

- SP ČR **podporuje** snížení administrativní náročnosti a **možnost používání elektronických dokladů**.
 - Svaz zároveň **upozorňuje**, že směrnice využívá řadu termínů, u nichž je velmi složitá jasná definice. Pro snížení administrativní náročnosti **je důležitý jednotný výklad** pojmů „úseků bez rovnocenné alternativy“ či požadovaných dokladů.
- ❖ K návrhu nařízení EP a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy
- SP ČR obecně **podporuje** nediskriminační a **rovné podmínky** na trhu jakož i pro přístup na tento trh. **Podporujeme zajištění otevřenosti trhu** pro veškerou linkovou dopravu pro cizí potřebu. Svaz také **podporuje zpřesnění podmínek** pro udělení přístupu na trh a k terminálům, zamítání přístupu, proces odvolání apod.
 - SP ČR **podporuje** snížení administrativní náročnosti a **zrušení nutnosti jízdního listu v případě příležitostné dopravy**.
 - Svaz opět upozorňuje, že **zásadním předpokladem účinnosti nařízení je zajištění jasných definic a jednotného výkladu pojmů** (např. „nedostatečná kapacita“ a „přidělování kapacity“ a požadovaných dokladů), čímž bude zajištěna stabilita prostředí pro dopravce.
- ❖ K návrhu nařízení EP a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla jako součást integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel, a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepřpracované znění)
- SP ČR konstatuje, že při snižování **emisí CO₂ by měl být brán zřetel na dopad na emise jiných znečišťujících látek**. Velmi důležitá je produkce emisí NO_x, SO_x, PM₁₀ apod., které mají zásadní vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel. Neuvážené zaměření na emise CO₂ a nerozumný tlak na jejich snižování může být kontraproduktivní a může vyústit ve zvýšení produkce jiných pro prostředí i lidské zdraví závažnějších škodlivin. Současný systém emisích norem EURO zahrnuje širší řadu sledovaných emisí a pravidelně se aktualizuje o nově sledované, čímž umožňuje řádně reagovat na nové vědecké poznatky a komplexně sledovat dopady na životní prostředí a obyvatele. Svaz má za to, že **vhodným nástrojem pro snižování emisí a zátěže životního prostředí je kombinace sledování emisí CO₂ a stávajícího systému emisních tříd EURO**.
 - Přestože nařízení přichází se zásadními změnami, **studie dopadů není dostatečně podrobná** a vypracována pro jednotlivé členské státy, odvětví a spotřebitele. Finanční dopad na spotřebitele i průmysl ve členských státech by měl být pečlivě monitorován a vyhodnocován.
 - Dle SP ČR je zapotřebí **rozlišovat mezi osobními automobily (OA) a lehkými užitkovými vozidly (LUV)**, která jsou poprvé zařazena do jednotného právního předpisu.
 - Ačkoli v některých případech mají LUV stejné motory a převodovky jako osobní automobily, stále mají velmi odlišné systémy následného zpracování motorů, jiné faktické využití i životní cykly. Rozdílnost obou kategorií implicitně předpokládá i nová metodika laboratorního měření emisí WLTP, která pro tato zdánlivě technologicky příbuzná vozidla vyžaduje provedení individuálního emisního testu. Pro obě kategorie je proto **nezbytné rozdílné zacházení**.
 - Pro elektromobily, které jsou v legislativě počítány jako vykazující 0 g CO₂, **je nutné zajistit dobíjecí infrastrukturu a vytvořit motivační prostředí** pro nákup elektromobilů ze strany individuálních spotřebitelů. Pokud toto nebude ze strany Komise a členských států zajištěno, nebudou moci výrobci automobilů splnit požadované množství registrací vozidel s nulovými emisemi a budou vystaveni sankcím ze strany EK.

- SP ČR považuje za důležité, aby **příjmy ze sankcí** za nesplnění emisních cílů nebyly příjmem rozpočtu institucí EU bez jakéhokoliv určení. Takový **příjem rozpočtu EU musí být vázán** např. na podporu e-mobility. Dle Svazu by sankce/pokuty měly být nižší (nyní 95 EUR/g CO₂/km).
- **Svaz zásadně nesouhlasí se stanovenými emisními cíli.**
 - Regulace omezuje princip technologické neutrality a nezohledňuje přínosy a náklady jednotlivých technologií. Opět je pomíjena analýza LCA či WTW, čímž jsou závěry studie dopadů zkresleny.
 - Povinné snížení emisí z osobních vozidel oproti roku 2021 do r. 2025 a 2030 o 15 %, respektive 30 % je příliš ambiciózní, a protože se **snížování emisí CO₂ u klasických spalovacích motorů již dostává na hranici technické proveditelnosti výrobců a ekonomické přijatelnosti ze strany spotřebitelů**, bude vyžadovat, aby automobily prodávaly značné množství elektromobilů, zejména čistě bateriových vozidel (BEV).
- **SP ČR zásadně odmítá pevný emisní cíl pro rok 2025.** Čas do roku 2025 je velmi krátký, z tohoto důvodu musí **emisní cíle reflektovat skutečný vývoj na trhu.**
 - V současné době není jasné, zda budou všichni výrobci schopni plnit emisní cíle roku 2020/2021, zejména z důvodu nástupu nového systému měření WLTP a s ním souvisejících korelačních pravidel. Komise v roce 2022 zveřejnila pouze cílový sklon křivky k výpočtu výrobních cílů pro rok 2025. Výrobní program je typicky plánován se čtyřletým předstihem s ohledem na dobu vývoje vozu. Takto krátký časový úsek neposkytuje dostatek času k faktické přípravě a plánování výroby k roku 2025. Možným řešením by bylo **stanovení flexibilních cílů** pro rok 2025. Ty by měly být navázané na faktický rozvoj infrastruktury.
- **SP ČR nesouhlasí s výší emisního cíle pro rok 2030.**
 - Stanovený cíl snížení emisí CO₂ o 30 % k roku 2030 jde nad rámec cílů klimatického balíčku sjednaného hlavami států a vlád a určeného k implementaci dohody COP21. Sdělení Komise k nízko-emisní mobilitě z června 2016 doporučovalo ve svých scénářích k naplnění cílů dohody COP21 snížení o 21% pro osobní vozidla a 19 % pro dodávky. SP ČR **navrhuje snížení cíle 2030 z 30 % na 20 %.**
- SP ČR konstatuje, že přestože bylo Komisí deklarováno výrazné zvýhodnění automobilek, které budou produkovat **vozidla s nízkými a nulovými emisemi (LEV a ZEV)**, toto **zvýhodnění není dostatečné** (pouze max. 5% zvýšení specifického emisního cíle) a **navíc je velmi obtížné na něj dosáhnout** (výrobce na něj dosáhne až při 15% podílu v roce 2025 a 30% podílu LEV/ZEV v roce 2030 na své produkci), což neodráží vývoj trhu ani technologické a finanční možnosti. Takové podmínky nejsou podle SP ČR adekvátní motivací a odměnou pro producenty nízkoemisních vozidel.
- Prostřednictvím velmi přísné mezní hodnoty pro definování vozidel s nulovými a nízkými emisemi (50 g CO₂ dle WLTP) a s přihlédnutím k navrhované metodě výpočtu pro splnění úrovně benchmarku, **předložený návrh** podporuje především bateriová elektrická vozidla (event. plug-in hybridy) a **nedostatečně zohledňuje jiné alternativní technologie.** Současný podíl elektromobilů na trhu vozidel je velmi nízký – celoevropsky přibližně 1 % vozového parku (v ČR jen cca 0,1%) se silnými rozdíly mezi jednotlivými evropskými státy. Trh s elektrickými vozidly i přes nabídku na straně výrobců nadále v podstatě neexistuje. Spotřebitelská poptávka po těchto vozidlech je stále velmi nízká a musí být podporována nejrůznějšími opatřeními. Výlučně pomocí elektromobility tak bude nesnadné navrhovaných opatření dosáhnout.
- SP ČR vítá, že je **zachován systém superkreditů** až do roku 2022, platnost systému by případně mohla být prodloužena.

- SP ČR upozorňuje, že **spotřební daň z pohonných hmot** vč. DPH představuje významnou část příjmů státního rozpočtu, pro který bude v důsledku výrazně nižšího výběru daně vzhledem k rozvoji elektromobility třeba najít v dlouhodobém horizontu nový model financování.

- ❖ Ke zprávě Komise EP a Radě o posouzení potřeby přezkumu nařízení EP a Rady (ES) č. 1222/2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry
 - **Dle SP ČR by měli mít internetoví prodejci pneumatik povinnost vždy informovat o hodnotách ze štítku** pro každý rozměr a model pneumatiky. Z našeho pohledu poskytuje štítek užitečné informace, které mohou pomoci v procesu rozhodování konečných uživatelů před nákupem nových pneumatik.
 - I přestože nemají zákazníci možnost vlastní volby pneumatik u prodávaných vozidel, štítkování těchto pneumatik by mohlo zlepšit informovanost zákazníků.
 - Protektorované pneumatiky pro autobusy a nákladní vozidla (kategorie „C3“) by měly být zahrnuty do oblasti působnosti nařízení o označování pneumatik štítky, pokud bude možno zaručit přesnost měření (např. jeho spolehlivost a opakovatelnost nebo reprodukovatelnost).
 - Pneumatiky s hroty nelze zahrnout do legislativy z důvodu neexistence měřících metod a přesnosti výsledků.
 - Abraze a mikroplasty by neměly být zahrnuty do štítkování, neboť jsou řešeny vhodnějším způsobem jiné formy regulace.
 - Hodnocení přilnavosti na sněhu a ledu by mohlo být na štítku uvedeno, ale spíše na dobrovolné bázi. Bylo by možno využít již existujících testovacích metod a využito existujícího označení 3PMSF (symbol sněhové vločky v hoře).