



Zelená dohoda pro Evropu – základní pozice a fakta

Zelená dohoda pro Evropu je zásadním a ambiciózním krokem k dosažení klimatické neutrality EU v roce 2050, která bezpochyby ovlivní řadu aspektů našeho života (První vyjádření Svazu průmyslu a dopravy ČR ke Sdělení Evropské komise naleznete v původní tiskové zprávě zde: <https://www.spcr.cz/pro-media/tiskove-zpravy/13243-evropska-zelena-dohoda-ovlivni-firmy-i-jednotlivce>). **Pro český průmysl bude znamenat nové příležitosti, ale i řadu hrozeb. Předpokládá nejen zásadní transformaci českého průmyslu, ale rovněž hlubokou celospolečenskou změnu.** Pro spotřebitele klimatická neutralita znamená mimo jiné i ochotu připlatit si za výrobky s nižším environmentálním dopadem.

Průmysl hraje klíčovou roli ve snahách o zmírnění dopadů klimatických změn. Svaz průmyslu má proto ambici být aktivním a konstruktivním partnerem diskuse o souvisejících politikách a při jejich zavádění do praxe.

Legislativní a nelegislativní dokumenty, které budou po Zelené dohodě následovat, musí být navrženy racionálně s ohledem na zachování dlouhodobé konkurenceschopnosti evropského a českého průmyslu, socioekonomické stability společnosti a musí respektovat technologickou neutralitu. Na snaze o splnění cílů se musí dle reálných možností podílet všechny sektory. Cílů nemůže být dosaženo jen pomocí revize EU ETS. Je nutno zabránit přijímání rychlých a nedostatečně promyšlených opatření.

Dosažení cílů Zelené dohody bude vyžadovat zásadní a komplexní změnu české energetiky. Výstavba nových zdrojů energie, které nahradí postupně vyřazované elektrárny, bude vyžadovat investování značných finančních prostředků. Podstatné změny budou probíhat také v důležitých průmyslových odvětvích ČR, včetně jejich dodavatelských řetězců a návazných sektorů.

Pro český průmysl je zásadní, aby byly respektovány reálné možnosti transformace na nízkouhlíkovou ekonomiku s ohledem na vývoj nejlepších dostupných technologií, specifika jednotlivých sektorů, investiční cykly a nedošlo k podlomení jeho mezinárodní konkurenceschopnosti. Náklady transformace budou pro ČR vyšší než v západních zemích, které mají nižší podíl průmyslu na tvorbě HDP.

Průmysl jako významný sektor ekonomiky ČR, jehož odběrateli jsou mj. i ostatní země EU, si svou roli v oblasti ochrany životního prostředí uvědomuje, již dnes plní řadu neustále se zpřísnujících norem a často koná i nad rámec zákonných povinností. Plnění cílů napomáhají i inovační aktivity a sledování a aplikace technologických trendů jako například digitalizace. Nutné je ale při stanovování cílů respektovat dostupnost technologií, technologické procesy a reálné možnosti s ohledem na specifika jednotlivých sektorů, která mohou představovat objektivní limity pro jejich další vývoj. Pro některá odvětví průmyslu nejsou klimaticky neutrální technologie na trhu dostupné a nejsou ani ve fázi vývoje. Riziko úniku uhlíku, tj. přestěhování výroby do zemí mimo EU, je velmi reálné. Pokud bude regulační rámec na snížení emisí CO₂ v průmyslu zaveden bez ohledu na dostupnost technologií, investiční a provozní náklady, hrozí přesun velké části průmyslu z EU do třetích zemí a s tím související ztráta průmyslové základny, know-how a kvalitních pracovních míst. Pouhý přesun průmyslové výroby mimo EU by s největší pravděpodobností globální emise skleníkových plynů zvýšil. Specifika vybraných průmyslových sektorů jsou zpracována v samostatné příloze tohoto dokumentu.

Svaz průmyslu a dopravy ČR vidí příležitost Zelené dohody pro Evropu mimo jiné ve zvýšené finanční podpoře projektů na snížení emisí skleníkových plynů, snížení znečišťujících látek, rozvoj obnovitelných zdrojů energie, realizace úspor energie a rozvoj a modernizaci elektrizační a plynárenské soustavy. Bude probíhat modernizace stávající a výstavba nové infrastruktury (včetně infrastruktury alternativních paliv v dopravě), posilování přenosových a distribučních sítí, rozšíření a modernizace IT prostředků a nových SW pro zajištění propojení všech trhů a řízení sítí, a zapojení nových „chytrých“ zařízení.

Svaz průmyslu a dopravy ČR je přesvědčen, že k očekávanému návrhu na zvýšení cíle snižování emisí do roku 2030 a veškeré návazné legislativě musí být doplněna kvalitní studie dopadů se zahrnutím národních specifik a různých výchozích podmínek při dosahování navrhovaných cílů, která bude zahrnovat ve všech sektorech dopady na spotřebitele, zaměstnanost a veřejné rozpočty jednotlivých členských států. Stejně důležité je následné respektování závěrů takové studie.

Svaz průmyslu a dopravy ČR považuje plánovaný harmonogram za napjatý a velmi rizikový pro kvalitní zpracování legislativních a nelegislativních dokumentů, které by se měly opírat o analýzy dopadů. **Zohlednění potřeb a možností jednotlivých sektorů, včetně komplexního vyčíslení dopadů, musí převážet nad snahou přijmout rychlá rozhodnutí.**

Evropská komise odhadla, že jen dosažení stávajících klimaticko-energetických cílů do roku 2030 bude v EU vyžadovat dodatečné roční investice ve výši 260 mld. Eur (vychází ze scénáře EUCO 32, 32,5), což je přibližně 1,5 % HDP v roce 2018. Vyčíslení dopadů na jednotlivé státy Evropská komise neprovedla. Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu schválený vládou ČR 13. ledna 2020 uvádí například celkové náklady veřejné podpory spojené s rozvojem obnovitelných zdrojů energie zhruba 560 mld. Kč do roku 2030. Dosažení cíle meziročních úspor (dle článku 7 směrnice od energetické 2012/27/EU o energetické účinnosti) je spojeno s celkovými investicemi ve výši 634,5 mld. Kč¹ a alokací ve výši 157,8 mld. Kč z veřejných zdrojů.

Na úrovni EU **nebylo stále ani dosaženo dohody o víceletém finančním rámci** na léta 2021-27, a tak není zřejmé, s jakými prostředky z fondů EU bude ČR moci v tomto období počítat. Svaz průmyslu vítá Mechanismus pro spravedlivou transformaci i Fond pro spravedlivou transformaci. Jeho celková výše 7,5 mld. EUR však není zdaleka dostatečná a pokryje pouze zlomek celkových nákladů transformace v zemích s významnou těžbou uhlí.

Vzhledem k tomu, že zatím nebyla vyhodnocena finální znění Vnitrostátních plánů v oblasti energetiky a klimatu a nebyly analyzovány dopady odchodu Velké Británie z EU, **není jasné, kde se EU27 ohledně možného naplnění stávajících klimaticko-energetických ambicí do roku 2030 vůbec nachází.** Z národních klimaticko-energetických plánů členských zemí z března 2019² vyplývá, že mimo EU ETS bude dosaženo i s dodatečnými opatřeními nejvýše 28% snížení emisí skleníkových plynů a že cíle (30 %) v 2030 nebude dosaženo. Není ani jasné, zda EU splní své cíle pro rok 2020. Zejména v oblasti cílů energetické účinnosti EU značně pokulhá³.

Scénáře Evropské komise z roku 2018 vedoucí dosažení klimatické neutrality EU do roku 2050⁴ počítají se snížením emisí skleníkových plynů do roku 2030 o 46 až 47 % (bez zahrnutí LULUCF) ve srovnání s rokem 1990. Ze scénáře Evropské komise EUCO3232.5 z června 2019 vyplývá, že současné politiky

¹ Studie společnosti Enviros vyčíslila náklady na splnění cíle energetických úspor v ČR v letech 2021 až 2030 na 600 až 1000 miliard korun

² https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/strategies/progress/docs/com_2019_559_en.pdf

³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Energy_saving_statistics

⁴ Sdělení Čistá planeta pro všechny – Evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky, COM(2018) 773 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0773&from=CS>)

a legislativní opatření v oblasti snižování emisí do roku 2030 přináší úsporu 45,6 % a jsou tedy rámcově konzistentní s cílem emisní neutrality EU v roce 2050 a není důvod do nich zásadně zasahovat.

Svaz průmyslu a dopravy ČR upozorňuje, že legislativní a nelegislativní dokumenty jsou připravovány v době, kdy ještě nedošlo ani k plné implementaci legislativy z balíčku Čistá energie pro všechny Evropany, nebyly vyhodnoceny její reálné efekty či v době krátce po schválení emisních cílů. Revize legislativního rámce pro rok 2030 přináší značnou nejistotu pro celé podnikatelské prostředí, znemožňuje dlouhodobé plánování investic a vede k tlaku na realizaci projektů s velmi krátkou dobou návratnosti. Další případné rychlé zvyšování několik let dojednaných cílů pro rok 2030 tak považujeme za vysoce nebezpečné pro podnikatelské prostředí nejen z hlediska podnikatelského plánování, ale také z hlediska technické, ekonomické či sociální stránky proveditelnosti cílů.

Například Směrnice IED není dosud plně aplikována, přechodné režimy dosud nevypršely a tudíž není dostatek dat k vyhodnocení přínosů a nákladů. IED má navíc v sobě zabudovaný revizní mechanismus - Závěry o BAT, které systematicky periodicky zpřísňují požadavky na dotčené zdroje. Poslední Závěry o BAT pro LCP (sektor postihující cca 50% dopadů IED sektorů) jsou účinné až od srpna 2021, dostatečná data k vyhodnocení je možné získat až v roce 2027.

Nařízení stanovující emisní cíle CO₂ pro osobní a lehká užitková vozidla pro roky 2025 a 2030 bylo přijato teprve v roce 2019 s plánovanou revizí v roce 2023. Dle Zelené dohody by k revizi mělo dojít o dva roky dříve, kdy mj. ještě nebudou dostupná data o plnění přísnějších limitů z let 2020/2021.

Zdravé podnikatelské prostředí vyžaduje stabilní **legislativně regulatorní prostředí, ve kterém je jasné stanovené, kdo ponese náklady** a kde nebude docházet k „utopeným“ nákladům.

Navrhovaná opatření musí být maximálně nákladově efektivní a nesmí být v rozporu s udržitelností sociální politiky a konkurenceschopnosti hospodářství členských států. Aby evropský průmysl zůstal konkurenceschopný a aby měla snaha o zpomalení globálního oteplování smysl, musí se k EU připojit ostatní velcí emitenti. **EU musí přesvědčit ostatní státy, zejména Čínu, USA a ostatní členy skupiny G20, kteří v současné době produkují 80 % celosvětových emisí skleníkových plynů, aby se připojili ke snaze snížit antropogenní emise skleníkových plynů.** Skutečně dosažený pokrok v této oblasti je však zatím velmi malý a EU zůstává ve svém úsilí do značné míry osamocena.

Navrhovaná opatření musí být maximálně nákladově efektivní i z toho důvodu, že významně ovlivní budoucí prosperitu Evropy a zatíží hospodářství výdaji, které by mohly být využity k investicím do digitalizace, inovací nebo infrastruktury. **Efektivita zaváděných opatření proto musí být kontinuálně hodnocena.**

Svaz průmyslu a dopravy ČR (nejen) od vlády ČR očekává, že Zelená dohoda pro Evropu a z ní vyplývající strategické dokumenty a připravovaná legislativa budou důsledně analyzovány a připomínkovány a bude vynaloženo úsilí odpovídající jejich významu směřující k prosazení zájmů České republiky. Domníváme se, že s ohledem na provázanost jednotlivých agend je třeba na úrovni ČR tato vyjednávání koordinovat a národní pozice náležitě konzultovat s domácí odbornou veřejností.

Požadavky Svazu průmyslu pro naplnění Zelené dohody pro Evropu

- Legislativa musí zachovávat **technologickou neutralitu** a nepředepisovat technologie, které mají být využity. Zároveň respektovat dostupné technologické možnosti.
- Klást dostatečný důraz na jednotlivá **národní specifika** a různé výchozí podmínky při dosahování navrhovaných cílů. Každý členský stát by měl mít možnost volby vlastních opatření k dosažení cílů.
- Neopomíjet roli jádra v energetickém mixu a především jeho úlohu ve snaze dosáhnout uhlíkovou neutralitu.
- Garantovat **stabilitu legislativně regulatorního prostředí**, aby odpovídala investičním cyklům a nedocházelo k utopeným nákladům z důvodů změn politiky.
- Zajistit, aby se s ohledem na své reálné možnosti **podílely na plnění cílů** všechny sektory. Systém EU ETS a subjekty do něj spadající nesmí přebírat břemeno plnění cílů za ostatní subjekty a sektory mimo systém.
- S ohledem na omezení ekonomických distorzí na trhu s teplem a sociálních dopadů na domácnosti včetně energetické chudoby je třeba **zajistit přechodné navýšení bezplatné alokace povolenek na výrobu tepla** ve spalovacích zařízeních v rámci soustav zásobování teplem.
- Je nutné zvýšit aktivitu EU v **globální spolupráci** a přesvědčit ostatní státy, aby se připojily ke snaze snížit emise skleníkových plynů. EU zodpovídá za zhruba 9 % celosvětových emisí CO₂ a její podíl nadále klesá. Je zapotřebí koordinovaného úsilí všech států, pokud má být dosaženo zamýšleného cíle.
- **Zabránit „úniku uhlíku“**. Regulační rámec na snížení emisí CO₂ v průmyslu musí být zaveden s ohledem na dostupnost technologií a jejich investičních a provozních nákladů, jinak hrozí přesun velké části průmyslu z EU do třetích zemí a s tím související ztráta průmyslové základny, know-how a kvalitních pracovních míst.
- **Ochranná a kompenzační opatření musí být součástí nových regulatorních požadavků a cílů, nikoliv předkládána až dodatečně.**
- Zajistit dostatek **finančních prostředků, které musí být navýšeny oproti současné alokaci na stávající cíle a které budou určeny** pro rozvoj nových technologií, výstavbu nových zdrojů energie, modernizaci stávajících zdrojů energie a výstavbu infrastruktury (včetně infrastruktury pro čistou mobilitu), podporu investic do výzkumu a do pilotních projektů. V neposlední řadě je třeba zajistit dostatek finančních prostředků na vzdělávání a rekvalifikaci.
- Navrhnout adekvátní řešení ochrany evropského trhu a evropských výrobců před dovozem výrobků ze zemí s nižší mírou ochrany životního prostředí a zajistit tak **konkurenceschopnost** evropského i českého průmyslu. Možnými řešeními jsou kompenzační opatření na hranicích, jejichž návrh musí být doprovázen analýzou dopadů na různé průmyslové sektory.
- **Zohlednit požadavky přenosové soustavy a distribuční soustavy na zajištění spolehlivé stabilní dodávky elektřiny v požadované kvalitě.**
- **Zpracovat studii dopadů očekávaného návrhu na zvýšení cíle snižování emisí do roku 2030 na jednotlivé členské státy**, využít výsledky i pro alokaci podpory jednotlivým státům.
- Stanovit, **kdo ponese náklady, v jaké výši a zajistit**, aby nedocházelo k jejich neefektivní alokaci. Neopomíjet volbu ekonomicky nejefektivnějších nástrojů dosažení stanovených cílů.
- Nezvyšovat **administrativní zátěž** kvůli požadavkům na sběr dodatečných informací, které nesouvisejí s přímou hospodářskou činností podnikatelských subjektů a domácností.
- **Zapojit** aktivně do diskuse a přípravy legislativních i nelegislativních dokumentů **zástupce průmyslu.**
- **Komunikovat veřejnosti skutečné náklady a dopady regulace** pro občany a firmy v ČR a EU.

Pozice k Fondu pro spravedlivou transformaci (Just Transition Fund)

Svaz průmyslu vítá Fond pro spravedlivou transformaci. Celková výše FST/JTF 7,5 mld. EUR je však zcela nedostatečná. Nejsme si ani jisti, zda je dostatečný pro úspěšné zahájení spravedlivé transformace, neboť komisařka pro energetiku Kadri Simson uvedla, že transformace evropského hospodářství si vyžádá nejméně 260 mld. EUR/rok, což považujeme za poměrně optimistický odhad. Při jednoduchém přepočtu podle počtu obyvatel by náklady na transformaci ČR znamenaly nejméně 5 mld. EUR/rok. Přitom lze očekávat, že náklady transformace ČR budou nadproporcionální. Část prostředků z Fondu pro spravedlivou transformaci dostupná pro ČR ve výši 581 mil. EUR je proto nedostatečná až bezvýznamná.

Svaz požaduje, aby ČR respektovala doporučení Evropské komise k doplnění zdrojů Fondu pro spravedlivou transformaci ze zdrojů EFRR a ESF+ k zajištění podpory firem v uhelných regionech a procesu jejich transformace.

Zároveň všechny společnosti, které jsou v současné době aktivní v těžbě a využití uhlí a dalších způsobilých činnostech, musí být způsobilými příjemci financování FST bez ohledu na jejich velikost. Malé a střední podniky si zaslouží výraznou podporu, nicméně s dalším omezením pro ty velké nesouhlasíme, protože již dnes je v některých případech výrazně omezují pravidla EU (nižší míra podpory, celková alokace). Pokud nebudeme podporovat podniky všech velikostí, ČR jako průmyslová země bude mít navíc velké problémy s plněním některých evropských klimaticko-energetických cílů. Podpora všech dotčených společností a jejich zaměstnanců je důležitá pro úspěšnou transformaci.

Klíč pro alokaci prostředků mezi jednotlivé členské státy by měl víc zohledňovat zaměstnanost v sektoru těžby a energetického využití uhlí. Měl by být doplněn o indikátor GNI v regionech dotčených tímto průmyslem. Podpora by měla směřovat primárně do uhelných regionů, které budou nejvíce zasaženy procesem transformace k nízkouhlíkovému hospodářství. Obecné a plošné aktivity přímo nesouvisející s transformací by neměly být až na odůvodněné výjimky podporovány.

Musí být odstraněna nadbytečná administrativní zátěž, například velmi detailní reporting podpořených podniků či nevhodně nastavené podmínky. Pravidla pro využití podpory musí být co nejjednodušší a zároveň flexibilní a atraktivní, aby byla zajištěna dostatečná absorpční kapacita. Vhodné je také využít již připravované struktury nového operačního období.

Základní vyjádření k vybraným prioritním tématům (krokům v rámci Zelené dohody pro Evropu)

- Právní rámec pro klima (Climate law)
 - Dle dikce Zelené dohody je nutné cíl (i strategii) dosažení uhlíkové neutrality legislativně ukotvit v podobě tzv. Klimatického zákona. Ač zatím nejsou známy podrobnosti, lze předpokládat spíše obecný text stanovující závazný cíl pro rok 2050 a prozatímní cíle pro roky 2030 a 2040. Pro Svaz průmyslu a dopravy ČR a potažmo českou ekonomiku bude klíčové, aby jakýkoliv návrh klimatického zákona plně reflektoval obecné zásady tvorby unijní legislativy, tj. subsidiaritu i proporcionalitu, a zejména pak zásady obsažené v čl. 191 SFEU (respektive čl. 192 Smlouvy), které pro jakoukoliv politiku EU v oblasti ochrany životního prostředí požadují komprehensivní datovou a technickou analýzu zohlednění ekonomických a sociálních disparit mezi členskými státy i regiony se zřetelem neohrožit dosažení rovnoměrného hospodářského rozvoje na regionální i celounijní úrovni. Dopadové studie a zhodnocení proveditelnosti jednotlivých navrhovaných krátkodobých i dlouhodobých opatření (na evropské i národní úrovni) budou pro Svaz průmyslu a dopravy ČR vždy nezbytnou podmínkou. Další principy, které je třeba dodržovat, jsou uvedeny výše v základní pozici Svazu průmyslu a dopravy ČR k Zelené dohodě pro Evropu.
- Komplexní plán na zvýšení klimatického cíle EU pro rok 2030 (Comprehensive plan)
 - Svaz průmyslu a dopravy ČR upozorňuje, že legislativní a nelegislativní dokumenty jsou připravovány v době, kdy ještě nedošlo k vyhodnocení úspěšnosti naplňování klimaticko-energetických cílů do roku 2020, kdy nedošlo k plné implementaci legislativy z balíčku Čistá energie pro všechny Evropany, nebyly vyhodnoceny reálné efekty či se nacházíme v době krátce po schválení emisních cílů. Navíc nyní jsou teprve schvalovány vnitrostátní (tzv. klimaticko-energetické) plány. Jen například plnění nyní stanovených cílů pro rok 2030 v oblasti úspor energie a obnovitelných zdrojů bude dle vnitrostátního plánu vyžadovat v ČR dodatečné investice přesahující bilion korun. Každé další navýšování cílů navíc snižuje mezní efekt z vynaložených prostředků. Cíle pro rok 2030 diskutované několik let, by tak bez vyhodnocení jejich plnění byly zvyšovány v době, kdy ani ještě nenastalo období pro jejich plnění (více viz pozice Svazu průmyslu a dopravy k Zelené dohodě pro Evropu). Opětovné a nepodložené navýšování cílů aktuálně zvyšuje podnikatelskou nejistotu (speciálně v odvětvích s dlouhými investičními cykly) a může v důsledku zastínit již dosažené či dosahované environmentální pokroky v EU.
 - Pro efektivitu a realizovatelnost rámce 2030 bude mimo jiné důležité, jakým způsobem by byl cíl stanovený v klimatickém zákonu distribuovaný nejen mezi jednotlivé členské státy, ale i mezi jednotlivé sektory. Cíl by měl být navržen teprve poté, co budou analyzovány všechny dodatečné nástroje přispívající k plnění zvýšené ambice (například revize společných politik – dopravní, průmyslová, zemědělská, včetně nastavení podpůrných mechanismů) a technologická a ekonomická dostupnost. To vše s ohledem na ekonomickou vyspělost členských států. Minimálně z výše uvedených důvodů nelze souhlasit s rychlým navýšením aktuálního cíle pro rok 2030 na diskutovaných 50-55 %.
- Kompenzační opatření na hranicích EU (Carbon Border Adjustment)
 - Kompenzační environmentální opatření by měla být důkladně zvážena jako součást mozaiky nástrojů s cílem zachovat globální konkurenceschopnost evropského průmyslu v odvětvích, kde hrozí riziko úniku uhlíku. Pro ČR jako průmyslovou a exportně orientovanou ekonomiku je zároveň klíčové analyzovat dopad na různé průmyslové sektory a nespustit obchodní války a zajistit, aby součástí opatření byl i exportní rabat zajišťující rovné podmínky firmám vyvážejícím mimo EU.

- Revize EU-ETS
 - Svaz průmyslu a dopravy zásadně odmítá nepřiměřené a rychlé kroky v oblasti EU ETS. Již dosavadní kroky vedly ke zvýšení cen elektrické energie a zhoršení konkurenčních pozic průmyslových sektorů jako je například ocelářství. Navíc kompenzační opatření, která příslušné evropské normy umožňují, byly a jsou zaváděny v ČR se zpožděním a omezeními. Je třeba, aby příspěvek ke klimatickým cílům se týkal dle reálných možností všech subjektů v ekonomice a nebyl používán pouze skrze zpříšňování nástroje EU ETS. Nejprve je třeba předložit důkladné vyhodnocení systému, rizik, možností zapojení a dopadů.
- Zajištění kompenzačních opatření, podpory inovací a finančních zdrojů
 - Součástí jakýchkoliv nových regulací musí být účinná a dostatečná kompenzační opatření zajišťující mimo jiné konkurenceschopnost podniků EU vůči třetím zemím s volnějším environmentální legislativou, dále pak zajištění maximální podpory výzkumu, vývoje a inovací a dostatečných finančních zdrojů. Kompenzační opatření musí být implementována zároveň s přijímanými novými cíli a regulacemi. Finanční zdroje na související podpůrná opatření, dotační podporu či kompenzace musí být úměrně navýšeny tak, aby odpovídaly skutečným dodatečným nákladům. U finančních prostředků poskytovaných podnikům jako kompenzační opatření, například v souvislosti s vyšší cenou energie, požadujeme, aby nebyly stanovovány podmínky pro jejich využití.
- Revize nařízení stanovující emisní normy CO₂ pro osobní a lehká užitková vozidla
 - Současně platné nařízení stanovující emisní cíle CO₂ pro osobní a lehká užitková vozidla do roku 2030 bylo přijato teprve v roce 2019 s plánovanou revizí v roce 2023. Dle Zelené dohody by k revizi mělo dojít o dva roky dříve, kdy nebudou data o plnění přísnějších limitů z let 2020/2021. Navíc měla revize původně sloužit k případné korekci emisních cílů po vyhodnocení technických možností, rozvoje dobíjecí a plnicí infrastruktury či sociálních dopadů, neboť schválené cíle do roku 2030 jsou již tak velmi ambiciózní. K dalšímu zpřísnění tak může dojít bez podložení daty a evaluace nákladů a skutečných přínosů.
 - Zároveň je třeba využít potenciál snižování emisí stávajícího vozového parku a zohledňovat možnosti využití alternativních paliv (včetně plyných). Legislativa by měla zachovávat technologickou neutralitu, sladit cíle s cíli v oblasti energetických úspor a užití OZE a využít by se měla pokročilá biopaliva a syntetická paliva. Plánovaná revize směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva by měla být ambicióznější ve stanovování cílů pro členské státy a více by se měla zaměřit na infrastrukturu pro těžká užitková vozidla.
 - Pro ČR jako zemi s velkým hospodářským významem automobilového průmyslu (podíl ≈ 9 % HDP, ¼ průmyslové výroby, ¼ exportu ČR, 170 tis. zaměstnanců) je klíčové, aby se prosazovaly realistické cíle EU v oblasti snižování emisí z vozidel v rámci revize nařízení, respektovala se délka vývojových a produkčních cyklů a stabilita legislativního prostředí.
- Zpřísnění emisních norem EURO
 - Komise v roce 2021 chce představit návrh nových norem pro emise látek znečišťujících ovzduší vozidly se spalovacím motorem (třída EURO 7/VII). U osobních vozidel již od roku 2014 platí standardy EURO 6 týkající se NO_x, CO, PM a dalších škodlivých látek, které byly v mezidobí dále zpříšňovány formou přijetí nové metodiky pro měření v laboratoři WLTP a testování v reálném provozu.
 - K dalšímu zpříšňování by mělo docházet na základě vyhodnocení přínosů dosavadních kroků (Euro 6d/Euro VI, legislativa v oblasti emisních norem CO₂) pro kvalitu ovzduší a tvrdých dat, nikoliv primárně na základě politického zadání. Musí být také technologicky proveditelné a s ohledem na to, že tlak na snižování některých emisí může způsobit problém s nárůstem emisí jiných (např. CO₂ vs. NO_x). Legislativa pro emisní limity EURO a normy pro CO₂ by tak měla být sladěna.
 - Kromě toho je třeba se zaměřit i na obnovu zastarávajícího vozového parku a jeho kontrolu (např. odmontované filtry pevných částic či obcházení vstřikování AdBlue).

Další sledovaná témata

Zelená dohoda pro Evropu je komplexní dokument, který avizuje množství dalších legislativních i nelegislativních kroků, které budou pro SP ČR důležité, jako například:

- Revize Směrnice 2018/2002 o energetické účinnosti (EED)
- Revize Směrnice 2018/2001 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (RED)
- Revize Směrnice o průmyslových emisích (IED)
- Revize Směrnice Rady 2003/96/ES o zdanění energetických produktů a elektřiny (Energy Taxation Directive)
- Revize pravidel veřejné podpory
- Průmyslová politika EU
- Chemicals strategy for sustainability
- Circular Economy Action Plan
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva
- Otázka integrace sektorů (sector coupling, smart integration).
- Oblast využívání již existující infrastruktury, zejména té plynárenské
- Revize TEN-E nařízení (EC 347/2014)
- Role PDS v rámci Energy Transition
- LULUC a Forestry regulation, New EU forest strategy
- Circular economy, Waste reform, SUP
- Finance strategy and investment plan
- Strategie pro integraci chytrého sektoru
- Plynárenský/dekarbonizační balíček
- Legislativní návrh k bateriím
- Strategie pro udržitelnou a chytrou mobilitu

Příloha: Specifika dosažení klimatické neutrality v jednotlivých sektorech

Ocelářský průmysl

Ocel jako nekonečně recyklovatelný materiál ideálně naplňuje principy environmentální udržitelnosti a bude nepostradatelná při dosahování klimatických cílů (např. díky její zásadní roli pro železniční dopravu, větrné elektrárny, komponenty pro „čistý“ automobilový průmysl, vysokopevnostní konstrukce v moderních stavbách, atd.). Evropské ocelářství však současně patří k sektorům nejvíce ohroženým tzv. únikem uhlíku. Tento efekt je i díky zpřísňující se klimaticko-energetické politice EU bohužel již dnes zřetelně pozorovatelný (citelně klesá výroba v EU a zvyšují se dovozy ze zemí bez environmentálních politik). Nedostatečná ochranná opatření EU v souvislosti s dalším zpřísňováním cílů by tak zcela jistě vedla k postupnému vymístění ekologizované výroby oceli z EU, ztrátě stovek tisíc přímých i nepřímých pracovních míst a ke zvýšení globálních emisí.

V současnosti neexistují komerčně dostupné technologie na další radikální snížení emisí CO₂ při výrobě oceli, jež jsou nedílnou součástí chemických a fyzikálních procesů této výroby. I kdyby se takové technologie vyvinuly a vyzkoušely v horizontu 10-15 let, což je optimistické, evropští oceláři i v tomto období dále ponесou stále rostoucí přímé i nepřímé náklady EU ETS včetně drahé energie. Jejich ocel tedy bude bez zásahu na hranici EU vůči oceli ze třetích zemí cenově nekonkurenceschopná se všemi důsledky pro evropské ocelářství.

Chemický průmysl

Chemický průmysl je energeticky náročný průmysl, který patří mezi klíčová odvětví české ekonomiky. Pro chemický průmysl je zásadní řešení výroby a dodávky tepla a elektrické energie v souladu s přístupem a podmínkami realizace pro celý energetický sektor. Znamená to maximální podporu využití dekarbonizovaných a obnovitelných zdrojů energie, nasazení nových technologií (např. technologie Power-to-X) a nastavení legislativně regulatorního rámce, který definuje jednotlivé nové technologie a umožní tak jejich existenci na trhu. Power-to-X je významnou oblastí dalšího směřování potenciálu chemického průmyslu s následným využitím energeticky potenciálních produktů (vodík, čpavek, metanol, ethanol aj.).

Chemický průmysl bude nadále reagovat na požadavky cirkulární ekonomiky, vývoje a zavádění výroby netoxických materiálů s akcentem na náhradu látek vzbuzující mimořádné obavy (SVHC). Významnou oblastí je výroba plastů a jejich uplatnění na trhu ve světle omezení využívání jednorázových plastů a maximalizace opatření k jejich sběru, třídění a opětovnému zpracování. V této oblasti bude významné zavádění dalších recyklačních technologií umožňujících efektivní využívání odpadů (např. chemická recyklace).

Úplná dekarbonizace chemického průmyslu v pravém slova smyslu není možná vzhledem k tomu, že veškerá organická chemie je založena na vlastnostech uhlovodíkových řetězců.

Papírenský průmysl

Papírenský průmysl patří k odvětvím, který téměř výhradně používá pro výrobu obnovitelné zdroje (dřevo) a sběrový papír (použité výrobky z papíru a lepenky). V podstatě veškerý vyrobený papír je recyklovatelný a aktuální míra recyklace zemí EU je více než 70%. Papírenský průmysl zpracovává dřevo a odpady ze zpracování (kůra atd.) se využívají k výrobě energie nebo kompostů. Navíc technologie zpracování dřeva využívá termickou recyklaci procesních chemikálií s energetickým využitím tepla přímo v závodech.

Papírenský průmysl spatřuje své příležitosti zejména v politice oběhového hospodářství bio-ekonomie, bio a eko-design, SUP a výroba energie z obnovitelných zdrojů a optimalizace využívání surovin. **V papírenském průmyslu bude muset dojít ke změně technologie výroby buničín. Takové technologie v provozu zatím neexistují.** Mimo vlastní technologie výroby musí být řešena také dekarbonizace logistiky surovin a výrobků. Papírenský průmysl bude vyžadovat velké investice do aplikovaného výzkumu a testování nových technologií výroby buničiny s nejasným výsledkem a v neposlední řadě o vysoké investiční náklady do finálních nových technologických provozů. Pro papírenský průmysl je důležité, aby pokračovala podpora výroby energie z obnovitelných zdrojů.

Cementářský průmysl

Beton je materiál s trvanlivostí minimálně 100 let. Po skončení doby životnosti jej lze znovu použít po rozdrčení jako kvalitní kamenivo. **Tím je jeho životní cyklus nekonečný a z pohledu rozložení časové osy je zatížení životního prostředí významně nižší než u jiných materiálů s krátkým životním cyklem.**

Cementářský průmysl vyrábějící pojivovou složku betonu – cement, využívá při výpalu slínku i mletí cementu jak **alternativní surovinové, tak palivové zdroje** i přímo odpadní materiály z jiných průmyslů – např. popílků, pro které není jiné využití, a musely by se skládkovat.

Výroba a používání cementu a betonu patří plně do procesu Circular Economy. Je to jediný bezodpadový průmysl, ve kterém se vstupní suroviny zpracovávají takovým způsobem, který je plně užitečný. Nicméně je třeba otevřeně konstatovat, **že současné strojní a technologické možnosti výroby cementu jsou vyčerpány**, výrobní jednotky pracující na principu Best Available Technique v samotném produkčním procesu současné vědecké poznatky neposkytují řešení pro dosažení uhlíkové neutrality. Významné místo v úsporách emisí skleníkových plynů však může mít návazný stavební průmysl. Sortiment cementu podle harmonizovaných evropských norem umožňuje širokou variabilitu výroby s nižším obsahem emisně náročného slínku, nicméně procesy a normy stavebnictví nejsou nastaveny tak, aby pro méně náročné stavby byly právě využívány tyto energeticky a emisně méně náročné cementy.

Cement jako jedna z hlavních surovin pro stavebnictví má strategický význam a každý stát by si měl zajistit soběstačnost, pokud nechce být závislým na dovozu z okolního světa. Cementářství je klíčový průmysl, bez kterého by neexistovala moderní dopravní infrastruktura, nebylo by možné vyřešit sociální potřeby jako je bytové stavebnictví, zdravotnictví, školství, zajištění pitné vody nebo bezpečnost před povodněmi.

Vápenický průmysl

Výroba vápna je ze své chemické podstaty spojena s emisemi CO₂ (tepelný rozklad vápence na vápno a oxid uhličitý), přičemž tyto procesní emise tvoří až 80 % celkových emisí výroby vápna. Zbylé emise jsou ze spalování paliv potřebného k zajištění teploty potřebné pro tuto rozkladnou reakci. **Procesním emisím se při výrobě vápna nelze vyhnout.** Z hlediska snižování energetické spotřeby pecí je již potenciál téměř vyčerpán a z hlediska náhrady stávajících paliv např. biomasou jsou možnosti velmi omezené, neboť vápno je chemicky velmi čistá látka, citlivá na nečistoty vnášené popelem z paliv. **Stávající vědecké poznatky a technologické možnosti nenabízejí ani teoretickou možnost k dosažení uhlíkové neutrality v nejbližších 20 – 30 letech.** Jedinou cestou jsou tak technologie CCU a CCS, pro které ani v rámci Evropy neexistuje potřebná infrastruktura.

Vápno je vstupní surovinou pro mnoho dalších výrob a nelze ho zatím plnohodnotně nahradit. Pro zachování vápenického průmyslu v Evropě je proto naprosto stěžejní zajistit ochranu evropského trhu před dovozem vápna a výrobků z něj z oblastí mimo Evropu s výrazně nižšími požadavky na ochranu životního prostředí a zvláště pak na snižování emisí skleníkových plynů.

Plynárenství

Role zemního plynu v energetickém přechodu v následujících dekádách bude významná. Jako příklad lze uvést výrobu elektřiny z plynu jako doplňující flexibilní způsob výroby k intermitentním obnovitelným zdrojům energie nebo užití zemního plynu v dopravě. Cíle v roce 2030 může být dosaženo i díky přechodu z uhlí/ropy na zemní plyn. Jakékoliv navýšení avizovaného cíle snížení emisí do roku 2030 ze 40 % na vyšší procento je však možné dosáhnout nákladově efektivně a ve vytyčeném časovém horizontu pouze skrze přispění plynárenství, a to přechodem z uhlí/ropy na zemní plyn (případně na obnovitelné a dekarbonizované plyny) a to v oblasti teplárenství, dopravy i elektroenergetiky. Cíl dosáhnout dekarbonizace sektoru plynárenství je podmíněn rozvojem dekarbonizovaných a obnovitelných plynů (zelený a modrý vodík, syntetický metan, biometan), nasazením nových technologií (primárně technologie power-to-gas/sector coupling) umožňujících výrobu, přepravu a skladování dekarbonizovaných a obnovitelných plynů v plynárenské infrastruktuře a nastavením legislativně regulatorního rámce, který definuje jednotlivé nové technologie a umožní tak jejich existenci na trhu. Modernizace a přizpůsobení již existující plynárenské infrastruktury na nové druhy plynů (vodík, biometan, syntetický metan) rovněž přispěje k nákladově efektivnímu snižování emisí skleníkových plynů dle vytyčených cílů.

Rizikem nejen pro odvětví plynárenství je, že s vidinou klimatického cíle 2050 budou blokovány stávající známé a efektivní technologie ve prospěch technologií ještě nerozvinutých s nejasnými výsledky a možností jejich reálného uplatnění v praxi. Konkrétně nemusí být umožněno rozvíjet případně financovat projekty v plynárenství s ohledem na fosilní charakter zemního plynu, které v střednědobém horizontu přinesou reálné přínosy pro snižování emisí. Využití stávající infrastruktury v plynárenství je přitom finančně méně zatěžující než scénář plné elektrifikace.

Teplárenství

Teplárenství představuje v rámci ČR klíčový sektor pro pokrytí dodávek tepla pro cca 40% domácností (4 mil. obyvatel) a značnou část sektoru průmyslu a služeb, dále sektor zajišťuje významnou část podpůrných služeb nutných pro spolehlivý provoz elektrizační soustavy.

Na výrobě tepla v ČR se ze 46 % podílí hnědého uhlí, ze 13 % černé uhlí a z 25 % zemní plyn. 95% výroby tepla z uhelných zdrojů a 60% výroby z plynových zdrojů je zahrnuto do EU ETS. Do budoucna je třeba počítat s postupným přechodem od uhlí k palivům s nižšími měrnými emisemi oxidu uhličitého, zejména biomase, odpadům a zemnímu plynu. Dosažení nulových emisí v teplárenství do roku 2050 bude velmi obtížné a bude mimo jiné záviset na rozvoji využívání dekarbonizovaných a obnovitelných plynů.

Povinný nákup povolenek zásadně znevýhodňuje teplárny zařazené do EU ETS oproti lokální výrobě tepla ze zemního plynu v domovních kotelnách. Způsob výpočtu volné alokace v rámci EU ETS kompenzuje téměř zanedbatelnou část potřeby povolenek (cca 10-15%) na výrobu tepla, která se bude na základě již schválených opatření v rámci revize EU ETS pro roky 2021-2030 dále snižovat. Pokud by došlo k významnému zpřísnění redukce emisí v EU ETS do roku 2030 s dopadem na zvýšení ceny povolenky, mělo by to významné sociální dopady na cca 3,5 milionu obyvatel ČR, kteří teplo ze zařízení v EU ETS využívají. Současně by v případě absence odpovídajícího zatížení výroby tepla v lokálních zdrojích došlo k zásadnímu oslabení konkurenceschopnosti soustav zásobování teplem. Živelný rozpad těchto soustav by přinesl další sociální dopady a zhoršení imisní situace ve městech. S ohledem na omezení ekonomických distorzí na trhu s teplem a sociálních dopadů na domácnosti včetně energetické chudoby je v případě zpřísnění cílové redukce emisí v EU ETS třeba prosadit odpovídající navýšení bezplatné alokace povolenek na výrobu tepla ve spalovacích zařízeních v rámci soustav zásobování teplem.

Těžba a zpracování uhlí

Uhelná energetika má dodnes rozhodující podíl ve výrobě elektřiny (zhruba 45 %) a tepla (cca 60 %). Evropská unie přijala cíl, ke kterému se připojila i ČR, stát se k roku 2050 uhlíkově neutrální. To se přímo dotkne desítek tisíc lidí, kteří jsou zaměstnáni v odvětví těžby a zpracování uhlí, stejně jako pracovníků v návazném průmyslu, pro něž musí být připraveny rekvalifikační programy, zajištěna infrastruktura v dotčených regionech atd.

Ústup od uhlí bude mít hlavní dopady v tzv. uhelných regionech na území ČR (Karlovarském, Ústeckém a Moravskoslezském kraji), ovšem zprostředkovaně dopadne na celé hospodářství. Stát musí mít k dispozici instrumenty, které českou ekonomiku efektivně provedou tímto tranzitivním obdobím, jež musí být kvalitně naplánováno. Dynamika ústupu od uhlí a související opatření mají být mezi hlavními výstupy z tzv. Uhlé komise, kterou jako poradní orgán v červenci 2019 založila vláda ČR.

Automobilový průmysl a doprava

Automobilový průmysl si je vědom potřeby snižování emisí v silniční dopravě, jakož i skleníkových plynů. Je však třeba si uvědomit, že zatímco u nových vozidel se daří razantně snižovat emise CO₂, celkový negativní vývoj emisí v dopravě CO₂ ovlivňují rostoucí dopravní výkony, stárnoucí vozový park a doposud omezená motivace zákazníků pořizovat nízkoemisní a bezemisní vozidla.

Přechod směrem k uhlíkové neutralitě v dopravě představuje výraznou výzvu se zásadním dopadem na mobilitu jako takovou i výrobní řetězce. Pokud má tento plán být naplněn, vyžádá si komplexní přístup včetně řešení týkající se celého vozového parku, nikoliv pouze nových vozidel, změnu ve vnímání a chování zákazníků, řešení potřeb v oblasti vzdělávání a rekvalifikací a vytváření nových pracovních míst a významné finanční prostředky, soukromé i veřejné. Kromě potřebného technologického vývoje musí být i celé funkční prostředí nastaveno dostatečně příznivě a motivačně, např. základní podmínkou správného fungování je nutně dostatečně hustá síť infrastruktury alternativních paliv. Revidovaná směrnice 2014/94/EU by měla být přísnější ve stanovování cílů pro členské státy a více by se měla zaměřit i na infrastrukturu pro těžká užitková vozidla. Více zdrojů EU by mělo být alokovaných pro rozvoj dobíjecí a plnicí infrastruktury. Pokračovat by se mělo v podpůrných opatřeních výroby bateriových článků v ČR a EU a jejich následné recyklace. Zároveň je potřebné v ČR vytvořit příznivý ekosystém pro nástup nových technologií a konceptů mobility.

Stejně jako jiná průmyslová odvětví i automobilový průmysl potřebuje stabilitu a predikovatelnost legislativních požadavků. Jakékoliv změny harmonogramu oproti plánu dle současné legislativy a další zpřísnění emisních cílů v krátko- a střednědobém horizontu budou mít zásadní negativní dopady. Nesplnění cílů by vedlo k pokutám, které by významně ovlivnily také příjmy do státního rozpočtu ČR. Legislativa by měla zachovávat technologickou neutralitu a nepředepisovat výrobcům technologie, které mají využít; více prostoru by v tomto ohledu měla dostat také pokročilá biopaliva a syntetická paliva.
