SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY
ČESKÉ REPUBLIKY

Draft pozice SP ČR k návrhu Industrial Accelerator Act (IAA) (duben 2026)

BACKGROUND:

- Evropská komise představila Industrial Accelerator Act v březnu 2026 jako rámec, který má posílit průmyslovou kapacitu v Evropě, urychlit dekarbonizaci a zvýšit ekonomickou bezpečnost. Návrh zavádí nové nástroje v oblasti veřejných zakázek, průmyslové politiky a kontroly zahraničních investic. Cílem je také zvýšit podíl průmyslu na HDP EU na 20 % do roku 2035 a posílit strategické hodnotové řetězce v odvětvích, jako je automobilový průmysl, energeticky náročná odvětví a čisté technologie.
- Mezi hlavní zaváděné nástroje patří **zrychlené povolovací procesy** v průmyslových akceleračních zónách, **vytvoření poptávky po nízkouhlíkových produktech** skrze požadavky na jejich podíl ve veřejných zakázkách, a zavedení požadavku na **unijní původ v oblasti veřejné podpory a zakázek.** Návrh zároveň přináší nová pravidla pro velké zahraniční investice ve strategických sektorech.

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY:

- **Svaz průmyslu je k návrhu obezřetný.** Návrh neřeší ani ceny energie nebo EUA/ETS ani přeregulovanost, což jsou z našeho pohledu hlavní příčiny problému konkurenceschopnosti evropského průmyslu a důvody, "proč nekupujeme víc EU-made výrobků" – jsme dražší než konkurence. Dlouhodobě voláme po skutečné evropské průmyslové politice, která podpoří výrobu, sníží strategické závislosti a posílí hodnotové řetězce. Návrh však ve své současné podobě přináší dodatečnou komplexitu a právní nejistotu, což není v souladu s cílem zjednodušení.

Rizika:

- V návrhu vidíme řadu problematických bodů. Nabízená řešení v podobě požadavků pro veřejné zakázky na unijní původ a nízkouhlíkové produkty nejsou z našeho pohledu vhodná řešení pro všechny. Rozumíme, že vytvoření trhu pro zelené produkty je v dnešních podmínkách nezbytnou podmínkou pro přežití energeticky náročných odvětví, které je v EU nezbytné zachovat. Na straně druhé, omezená konkurence ať již v unijním původu nebo v povinném obsahu nízkouhlíkových výrobků může vést k dalšímu zvýšení cen. Při nyní nejasné metodice výpočtu pak máme i obavy z dopadu českého energetického mixu do uhlíkové náročnosti jednotlivých výrobků, a tedy z možné konkurenční výhody států se „zelenějším mixem“.
- Velice problematicky vnímáme že návrh umožňuje Evropské komisi široce měnit klíčové parametry a metodiky formou **Delegovaných aktů**. Bez jejich znalosti se složitě posuzuje přínos jednotlivých navrhovaných ustanovení. Takový přístup zavádí do celého procesu velkou nejistotu a nepředvídatelnost. Není zřejmé, dle jakého klíče a za jakých podmínek bude Komise k podobným

TELEFON (+420) 225 279 111 | E-MAIL SPCR@SPCR.CZ
WEB WWW.SPCR.CZ | ADRESA FREYOVA 948/11, 190 00 PRAHA 9
ZAPSANÝ VE SPOLKOVÉM REJSTŘÍKU, VEDENÉM MĚSTSKÝM SOUDEM V PRAZE ODDÍL L, VLOŽKA 3148.
IČO: 00536211, DIČ: CZ00536211.

ČLEN BUSINESSEUROPE

krokům přistupovat. Zkušenosti z jiné legislativy EU ukazují, že tak může být potopena i dobrá myšlenka a tento mechanismus obecně často vede k postupnému rozšiřování a zpřísňování požadavků, což komplikuje dlouhodobé investiční plánování průmyslu.

- Pokud jde o navrhovaný **koncept „EU origin“**, SP ČR obecně považuje ekvivalenci pro země s dohodou o volném obchodu (FTA) nebo členy GPA za správný princip, který zajistí, aby IAA neohrozil dodavatelské řetězce sektorů s globálně integrovanou výrobou, jako jsou automotive, jaderné technologie nebo digitální infrastruktura, kde jsou partneři jako USA, Japonsko, Jižní Korea nebo Izrael nezastupitelní.
- Zároveň ale upozorňujeme, že takto široké pojetí (EU má uzavřenou dohodu o volném obchodu s desítkami zemí) může v případě některých odvětví vystavit evropský průmysl konkurenci ze zemí s výrazně odlišnými nákladovými a regulatorními podmínkami a může vést až k jeho zániku. Specificky u energeticky náročných odvětví — zejména ocelářství — může ekvivalence Union origin pro FTA země podkopat samotný účel IAA. (Ze zemí s uzavřenými FTA se do EU doveze odhadem 1/3 až 1/2 oceli, přičemž tyto země čelí výrazně nižším emisním nákladům než evropští výrobci.) SP ČR proto požaduje, aby pro ocel (a případně další energeticky náročné materiály zahrnuté v Příloze II) byla FTA ekvivalence podmíněna existencí srovnatelného uhlíkového zpoplatnění nebo podléhala mechanismu CBAM.

Příležitosti:

- **Industrial Manufacturing Acceleration Areas (průmyslové výrobní akcelerační zóny) -** Tyto zóny určují členské státy. Zóny jsou určeny pro průmyslové výrobní projekty v klíčových strategických odvětvích, jmenovitě v energeticky náročném průmyslu, automobilovém průmyslu a ve výrobě net-zero technologií.
- **Zrychlení a vyšší předvídatelnost povolovacích procesů -** IAA zavádí koordinovaný postup úřadů, digitalizaci řízení, časové limity a tzv. agregované základní povolení pro celé průmyslové akcelerační zóny. Klíčová environmentální a plánovací posouzení se provádějí předem na úrovni oblasti, jednotlivé projekty tak získávají pouze povolení specifická pro danou instalaci. Tento mechanismus má šanci snížit regulatorní nejistotu, omezit investiční riziko a může zkrátit přípravu průmyslových projektů.
- **Lepší přístup k energetické infrastruktuře -** IAA vytváří rámec pro koordinované plánování energetických sítí v průmyslových akceleračních oblastech. Členské státy musí pro každou akcelerační oblast analyzovat její budoucí energetické potřeby a tyto informace promítnout do národních plánů rozvoje přenosových a distribučních sítí. Cílem je umožnit anticipační investice do infrastruktury a zajistit rychlejší připojení nových průmyslových projektů.
- **Silnější rámec pro zajištění přístupu k surovinám -** Identifikace potenciálních úzkých míst, posílení koordinace akceleračních zón v otázkách kritických surovin, možnost využívat mechanismus společného nakupování surovin za účelem zvýšení vyjednávací síly. To je strategicky důležité, v případě ocelářství např. při přechodu na elektrické obloukové pece.

- **Lepší přístup k veřejnému financování při čerpání národních i evropských prostředků -** Usnadnění financování projektů zajištěním koordinace mezi orgány a zefektivněním interních postupů v součinnosti s programy Unie a silnější pozici při notifikaci projektů u Komise.
- **Podpora kvalifikované pracovní síly a rekvalifikace -** Může snížit sociální rizika při technologické transformaci.
- **Zavedení superkreditů a zvýhodněných podmínek pro „EU made" vozidla -** Zavedení superkreditů a veřejná podpora pro vozidla vyráběná v rámci EU zajistí evropským výrobcům příznivé podmínky a přispějí k zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY:

- **V čl. 2 vytyčený obecný cíl celé legislativy "seek to ensure that by 2035 the manufacturing industry of the Union accounts for at least 20% of the Union's gross domestic product."**

  Není nijak jasné, proč byl cíl zvolen a zda jsou navržené nástroje opravdu tou nejefektivnější cestou k jeho splnění. Kdyby evropské výrobky byly konkurenceschopné i ve třetích zemích (např. kdyby nebyly znevýhodněny vysokými cenami energie (a emisí)) a více se tam prodávaly, splnili bychom pravděpodobně takto nastavený cíl také, a možná levněji.

  - Cíl by měl být postaven na energeticky náročném průmyslu, kde je riziko úniku uhlíku nejvyšší.

- **Čl. 3 odst. 3 – definice „energy-intensive industry decarbonisation projects"**

  Navrhujeme vypustit podmínku snížení emisí skleníkových plynů "significantly and permanently to an extent which is technically feasible". Je třeba se zaměřit na veškeré způsoby a míry snižování emisí skleníkových plynů, a to zvláště v současné situaci, kdy je mnoho velkých projektů na významné snížení emisí odkládáno nebo rušeno, především z důvodu nevhodných externích podmínek.

- **Čl. 4 Single access points a čl.5 – Permit-granting procedure**

  Jedná se o pozitivně vnímaný záměr integrace povolování, který se však nesmí vymknout kontrole a nezpůsobit ještě větší zátěž pro firmy i instituce při povolovacím procesu. V ČR by to pravděpodobně znamenalo vytvoření specifických úřadů nebo jejich rolí a rozšíření dnešního konceptu jednotného environmentálního stanoviska.

  Nad rámec navržených zjednodušení navrhujeme stanovit požadavek na racionalizaci podkladů pro povolení a také účasti veřejnosti. Co se týče žádosti o vydání povolení, měly by být vyžadovány pouze takové podklady a v takové míře podrobnosti, jaká je skutečně nezbytná.

  Co se týče účasti veřejnosti, navrhujeme ji racionalizovat tak, že bude podmíněna aktivním zapojením ve fázi územního plánování, prokázáním skutečného dotčení záměrem a také prokázáním místního dotčení (tj. podmínka bydliště či sídla v místě skutečně dotčeného záměrem). V tomto ohledu je nezbytné přímo v navrženém aktu konstatovat výjimku ze směrnice EIA a dalších evropských předpisů, které upravují účast veřejnosti v povolovacích procesech.

- **Obecně k čl. 7-16 a Annexům I-III (Union origin and low-carbon requirements in public procurement and public support schemes)**
    - Není úplně jasné, proč jsou za „strategické považovány relativně široce definované sektory v rámci Annexu I, ale dle Annexu II se požadavky na nízkouhlíkový a unijní obsah pro energeticky náročná odvětví v oblasti veřejných zakázek a veřejné podpory týkají pouze oceli, betonu a malty a hliníku. Proč nejsou zahrnuty i ostatní sektory z Annexu I?
    - Podobně není jasný specifický přístup pro celý sektor automotive (příloha III)
    - V ocelářství je naopak v příloze II vynechán požadavek na Union origin – viz připomínka k příloze II
    - Předjímá se přijetí obdobného přístupu ve zvláštním delegovaném aktu pro chemický průmysl. Těžko hodnotit, když nejsou známé podmínky/metodika/cíle.
    - Upozorňujeme, že vedle unijního původu a nízkouhlíkovosti by se u veřejných zakázek a veřejné podpory mělo hledět i na bezpečností rizika (fyzická i kybernetická) u dodavatelů.
- **Čl. 7 – Union origin a čl. 8 Content equivalent to Union origin in public procurement**

  Z návrhu není zcela zřejmé, na jakou úroveň výroby/vstupů se tento koncept a plnění souvisejícího podílu vztahují. Bude se kritérium vztahovat na veškeré vstupy do daného produktu (tj. např. včetně primárních surovin?) nebo se bude vztahovat na již upravené vstupy? Toto je dost zásadní pro zaujetí pozice. Např. v ocelářství se mnoho základních vstupů dováží – v EU jsou nedostatečné (železná ruda) nebo se zdroje omezují (viz ukončování těžby uhlí).

  Hlavní strategičtí partneři by měli mít výhradní postavení přímo v textu IAA a seznam by měl být dále rozšiřován pouze o významně spolupracující státy ve zmíněných oblastech

    - V rámci tohoto konceptu by <u>země EHP – Norsko, Island a Lichtenštejnsko</u> – jakožto součást jednotného trhu - měly mít výhradní postavení a neměly by být v IAA považovány za třetí země. To by bylo v souladu s návrhem ocelářského obchodního opatření, které vylučuje země EHP z dovozních kvót "vzhledem k těsné a jedinečné integraci v rámci Dohody o Evropském hospodářském prostoru", jakož i s jejich účastí v systému EU pro obchodování s emisemi a s nadcházejícím začleněním CBAM do dohody o EHP.
    - V případě zemí EHP tedy podporujeme bezpodmínečné zahrnutí do definice původu v Unii, aby byla náležitě zohledněna hlubší integrace, kterou dohoda o EHP poskytuje ve srovnání s tradičními dohodami EU o volném obchodu.
    - <u>Partneři EU v rámci dohod o volném obchodu nebo GPA</u> by měli mít přístup k ekvivalenci “EU origin” na základě platné dohody, která zpravidla již obsahuje závazky v oblasti obchodu, udržitelného rozvoje a standardů. Výjimkou je oblast ocelářství a energeticky náročných odvětví, kde širší koncept “EU origin” (se zahrnutím zemí s FTAs) může představovat zásadní riziko pro konkurenceschopnost evropských podniků a ohrozit tak samotný účel IAA. Ekvivalence EU origin by měla platit pouze pro země, které mají stejné ambice a standardy jako EU.

- SP ČR proto požaduje, aby pro ocel (a případně další energeticky náročné materiály zahrnuté v Příloze II) bylo přímo v aktu zakotveno omezení konceptu „EU origin“ na hlavní okruh zemí s podobnými obchodními a klimatickými standardy (EHP a UK) a delegované akty využít na případné rozšiřování této skupiny. Zahrnutí dalších zemí do „EU origin“, včetně FTA zemí, by mělo být podmíněno existencí srovnatelného uhlíkového zpoplatňení nebo podléhat mechanismu CBAM.
- Kompetence svěřená Komisi prostřednictvím zmocnění k vydávání delegovaných aktů (čl. 8 a 9) je obecně velmi široká. Přinejmenším považujeme za nezbytné, aby kritéria, podle nichž má Komise přijímat delegované akty pro vyloučení některého státu podle odst. 2, byla důsledně upřesněna tak, aby byla způsobilá chránit EU podniky a zároveň neponechávala příliš prostoru k uvážení a libovůli Komise. Kritéria by měla zahrnovat např. ohrožení konkurenceschopnosti EU podniků či zda třetí státy (ne)mají stejně ambiciózní klimatickou politiku apod.

- **Čl. 10: Low-carbon products.**

  Nízkouhlíkové materiály (včetně oceli) ještě nejsou definovány a je tak nemožné hodnotit související kritérium. U oceli se low-carbon požadavky budou řídit pravděpodobně kritérii v budoucím delegovaném aktu pod ESPR (konec roku 2026?). Každopádně by tato kritéria měla být co nejméně svazující, dostatečně flexibilní, přihlížet k výrobním postupům a měla by reflektovat reálné nákladové podmínky a možnosti evropského průmyslu. Politika EU tlačí evropské firmy k transformaci tak jako tak.

  Je ke zvážení, zda bychom se v situaci, v níž se EU průmysl nachází, měli skutečně zaměřovat jak na „EU-made“ hledisko, tak na low-carbon kritéria. Je třeba si uvědomit, že EU průmysl jako takový již provozuje své závody podle nejpřísnějších environmentálních pravidel na světě.

  - **Čl. 10 odst. 2, třetí pododstavec (Such delegated acts…), písm. c)** – delegovaný akt má stanovit metodologii pro výpočet emisní intenzity. Je nezbytné, aby EK při jejich přípravě vycházela z metodologií již zakotvených v ISO normách a odchýlila se od nich pouze v případě kdy je nezbytné přihlížet k technickým specifikům konkrétních výrobních postupů.
  - **Čl. 10 odst. 2, čtvrtý podpodstavec (In developing…), písm. e) a f)** – Nejedná se o objektivní technická kritéria, tato materie nepatří do technických delegovaných aktů řešících emisní intenzitu. Naopak by mohlo podporovat přístup odporující technologické neutralitě. V některých procesech je možnost využití recyklátu minimální – z technologického hlediska, z hlediska výsledné kvality produktu. Navrhujeme vypustit.

- **Čl. 11 Public procurement**

  - **Čl. 11 (3c)** – Jde o další významné negativum návrhu pro ocelářství i vůči samotnému účelu IAA. Ustanovení de facto uvádí, že pokud je cenový rozdíl mezi EU a cizím produktem více jak 25 %, pak ve veřejných zakázkách nemusí platit podmínky dané přílohami (Union origin a low-carbon požadavky). Upozorňujeme, že evropské zelené/nízkoemisní produkty ale budou i významně dražší, a tak toto opatření nemusí sloužit svému účelu ochránit evropské výrobce.

- V případě infrastrukturních projektů může požadavek představovat riziko zúžení okruhu způsobilých dodavatelů, omezení hospodářské soutěže a zvýšení investičních nákladů. Regulatorní nejistotu navíc zvyšuje skutečnost, že definice „nízkouhlíkové oceli“ má být podle návrhu stanovena až v následných delegovaných aktech Evropské komise.

- **Čl. 12 Other forms of public intervention**
  - **odst. 1** – Z jakého důvodu se má veřejná podpora řídit požadavky Union origin a low-carbon právě u 45 % celkové národní podpory?

- **Čl. 16 Delegation of powers**
  - **odst. 1 – zmocnění vydat delegovaný akt pro produkty z chemického průmysl**. Navrhujeme toto zásadně odmítnout, jelikož se jedná o návrh k zásadnímu nadužívání formy delegovaného aktu. Pokud mají být stanovena pravidla pro produkty z chemického průmyslu, mělo by tak být učiněno přímo v předloženém návrhu.

    Přinejmenším by měla být výrazně více zpřesněna kritéria, která má Komise při formulaci delegovaného aktu vzít v úvahu a měl by být vypuštěn odkaz na klimatický rámec EU (nařízení 2021/1119).
  - **odst. 2** – Změna příloh II a III, resp. kritérií Union origin a low-carbon. Návrh stanoví, že Komise je na základě vyhodnocení vývoje a aktuální situace zmocněna přijmout delegované akty ke změně příloh. Nic ji k tomu ale nezavazuje a ani tato změna není vyvratitelná. Dle našeho názoru by ale postup měl být pro Komisi závazný; proces by tak neměl být ponechán pouze na jejím uvážení.
  - **odst. 3 – metodologie pro výpočet EU obsahu.** Navrhujeme odmítnout, že by toto mělo být stanoveno pouze implementačním aktem. Popřípadě je nezbytné alespoň specifikovat podmínky a kritéria pro obsah tohoto implementačního aktu, základní vodítka pro to, jak se má EU obsah počítat. Dále upozorňujeme na potenciálně velké riziko administrativní zátěže spojené se sběrem dat nezbytných výpočet EU obsahu.

- **Čl. 17 Scope**
  - **Odst. 2** – Mezi vyjmenovanými dekarbonizačními technologiemi chybí základní zařízení a komponenty jako např. VTE. Je třeba zajistit soulad s NZIA a současně přidat např. jaderná energetická zařízení, která jsou v EU opět vnímána jako významný a strategicky důležitý bezemisní zdroj energie.
  - **Odst. 3** – Máme obavy z výjimek pro země s FTA zejména v oblasti ocelářství. Viz zásadní komentář výše k čl. 7-8.

- **Čl. 25 Designating national industrial manufacturing acceleration areas**
  - **odst. 2 písm. c)** – Máme pochybnosti o vhodnosti kritéria „benefitů pro SMEs a SMCs“ v případě velkých průmyslových akceleračních zón. Požadujeme vypuštění. Podmínky v regionech jsou různé, stejně jako jsou odlišné podmínky pro vznik a rozvoj SMEs. Pokud by

toto kritérium či jeho zvýšená váha mohly ohrozit vznik akcelerační zóny, zásadně nesouhlasíme s jeho uplatněním.

- **Odst. 3 písm. d)** – Není jasné, co v kontextu IAA a vymezení akceleračních zón znamená, že členský stát má vyhodnotit „climate risks" v daném oblasti. Co je tímto konkrétně myšleno v takto malém geografickém měřítku? Stoupající mořská hladina?
- **Odst. 4 písm. d)** – Zohlednění dostupnosti napojení na nízkoemisní elektřinu v akcelerační zóně by nemělo být rozhodujícím faktorem pro její vznik. Podmínky v jednotlivých státech a regionech jsou odlišné a podniky by neměly doplácet na to, že se nachází na územích s horšími podmínkami pro určité typy energií.
- **Odst. 4 písm. h)** – Nerozumíme, proč je kritériem pro vytvoření akcelerační zóny zveřejňování transformačních plánů firem, jejich cílů apod. V aktuálních kritických podmínkách a situaci evropského průmyslu je často velmi těžké odhadovat vývoj a plánovat ve střednědobém horizontu. Případně nenaplněné plány (byť z objektivních důvodů) se pak často stávají terčem kritiky a zhoršují reputaci podniků.

- **Čl. 27 – Permit-granting procedures in acceleration areas**

  Je nezbytné vyjasnit, co se rozumí, když akt hovoří o „permits that are installation specific" a „additional permits". Vnímáme totiž riziko, že ve skutečnosti se stále bude jednat o dvě úrovně povolování téhož – tedy že se sice vydá rámcové „aggregated baseline permit", avšak konkrétní zařízení v něm zahrnutá stále budou muset získat veškerá povolení samostatně.

  V těchto akceleračních zónách je též nezbytné usilovat o racionalizaci účasti veřejnosti. Tato by měla být – stejně jako v případě čl. 5 – podmíněna aktivním zapojením ve fázi územního plánování, prokázáním skutečného dotčení záměrem a také prokázáním místního dotčení (tj. podmínka bydliště či sídla v místě skutečně dotčeného záměrem). Zároveň by měla být v každém případě koncentrována do fáze „aggregated baseline permit" (nikoli u individuálních povolení). V tomto ohledu je nezbytné přímo v navrženém aktu konstatovat výjimku ze směrnice EIA a dalších evropských předpisů, které upravují účast veřejnosti v povolovacích procesech. Je také ke zvážení, zda účast veřejnosti dále neomezit, jde-li o povolování na zelené louce [jelikož v čl. 25 odst. 3 písm. e) je přímo uvedeno, že se obecně mají preferovat brownfieldy apod.].

- **Annex I (+ II)**

  Není úplně jasné, proč jsou za „strategické považovány relativně široce definované sektory v rámci Annexu I, ale dle Annexu II se požadavky na nízkouhlíkový a unijní obsah pro energeticky náročná odvětví v oblasti veřejných zakázek a veřejné podpory týkají pouze oceli, betonu a malty a hliníku.

  - **Mezi strategickými sektory by měl být zařazen i additive manufacturing.**

    Odůvodnění: Tato technologie se dnes masivně používá při testování nových inovací v evropských firmách i výzkumných institucích. Odvětví výroby 3D tiskáren přitom v posledních letech masivně ovládla Čína. V klíčové kategorii desktop je její globální podíl již přes 90 % (nezávislá data společnosti Context) a v Evropě zůstává jediný velký výrobce a několik drobných. Používání čínských strojů přitom přináší zásadní kyberbezpečnostní rizika, na která

oficiálně upozornil i NUKIB. 3D tiskárny mohou sloužit jako další backdoors pro průmyslovou špionáž a krádeže duševního vlastnictví.

Využití additive manufacturingu v příštích letech v EU prudce poroste - probíhající výrazné zrychlení tisku usnadní návrat výroby do Evropy vzhledem k probíhající deglobalizaci. 3D tisk je zároveň výrazně ekologičtější vzhledem k aditivnímu principu (netvoří se odpad) i vzhledem k možnosti tisku přímo na místě výroby, tedy bez složité logistiky.

- **Annex II**
    - **Low-carbon and Union origin requirements for energy intensive industries**

      U oceli chybí Union origin kritérium. Přílohu II je třeba upravit tak, aby zavedla rovněž požadavek na původ v Unii pro ocel. Pravidla původu pro ocel v Unii musí být v souladu s nově zavedeným požadavkem "taveno a odléváno" v ocelářském obchodním opatření EU. Původ v Unii by měl být odpovídajícím způsobem definován jako "Taveno a odléváno v EU a EHP" jako standard pro ocelové výrobky v celém hodnotovém řetězci.

      Ocel je páteří ekologické transformace a nezbytným vstupem pro technologie s nulovými čistými emisemi i pro obranný průmysl. IAA proto správně poukazuje na důležitost výroby oceli pro dlouhodobou odolnost průmyslové základny EU. Legislativní návrh však plně nevyužívá svůj politický soubor nástrojů pro ocelářský průmysl, neboť ukládá kritéria původu v Unii pro cement a hliník v oblasti veřejných zakázek a systémů veřejné podpory, nikoli však pro ocel.

      Pokud je údajným důvodem této absence zavádění ochranných opatření na dovoz ocelových výrobků do EU, ubezpečujeme, že tato opatření nemohou ocelářskou výrobu v EU před masívními a levnými dovozy plně chránit, a to obzvláště za předpokladu, že ani nepokrývají veškeré kategorie ocelových výrobků. Ochranná opatření nebudou pokrývat např. polotovary a některé další výrobky. Rovněž je třeba připomenout, že návrh obchodních opatření stále prochází legislativním procesem a není tak zřejmé, v jaké podobě a kdy bude přijat. IAA zároveň silná ochranná opatření potřebuje, protože bez nich je zde riziko, že vytvořená poptávka (po nízkouhlíkové oceli) bude uspokojena importy, nikoliv evropskou výrobou (což je v rozporu s cílem IAA).

      Je třeba zajistit plný soulad s pravidly původu "taveno a odléváno" (melted and poured) používanými v ocelářských obchodních opatřeních, aby se snížila administrativní zátěž při plnění požadavku na původ v Unii.

    - **Přijetí technologicky specifických nízkouhlíkových kritérií**

      Nadcházející nízkouhlíková kritéria, která mají být definována v prováděcím aktu v přenesené pravomoci podle nařízení o ekodesignu pro udržitelné výrobky (ESPR), budou klíčová pro vymezení hranic vedoucího trhu IAA pro nízkouhlíkovou ocel. Silně podporujeme uplatnění na principu zavedeného procesu v rámci ESPR a vyzýváme k diferencovanému přístupu podle kategorie výrobku namísto jednotného označení přímo zavedeného prostřednictvím IAA.

Tedy diferenciací mezi EAF a vysokopecní technologií, aby byla umožněna transformace obou procesů.

Komise by nyní měla urychleně pokročit v procesu ESPR a přijmout delegovaný akt před přijetím IAA, aby poskytla průmyslu tolik potřebnou jistotu.

Delegovaný akt musí zohledňovat různorodé potřeby dvou hlavních výrobních postupů v Evropě: primárního postupu na bázi uhlí s využitím vysoké pece a kyslíkového konvertoru (BF-BOF) a výrobního postupu s využitím elektrické obloukové pece (EAF) založeného na recyklaci. Výzvy, jimž tyto dva výrobní postupy čelí, jsou zásadně odlišné a vyžadují odlišné politické nástroje.

Zahrnutí nízkouhlíkové oceli a hliníku, vyvolává to otázky ohledně nedostatku definice a metodiky výpočtu (rozumnou volbou by mohl být přístup hmotnostní bilance). Proto obecně navrhujeme, aby se použilo postupné zavádění cílů v souladu s realitou trhu, aby se předešlo administrativní zátěži vyvolané implementací přílohy II.

- Upozorňujeme, že označování nízkouhlíkových produktů, které zohledňuje recyklovaný obsah a intenzitu emisí samo o sobě nic nepřinese, spotřebitelé budou nakonec vždy hlasovat peněženkou a v řetězcích B2C bude snaha to přenést na dodavatele.

- **Annex III**

Základní princip sice lze považovat za správný, ale současný návrh je poměrně složitý a domníváme se, že jde nad rámec toho, co je v současné době pro evropské společnosti realistické. To platí zejména pro baterie. Vzhledem k řadě důvodů, které automobilky nemají pod kontrolou, trvá rozvoj dodavatelského řetězce baterií v EU déle, než se očekávalo, a v tomto desetiletí k němu nedojde. Důvodů je několik: dostupnost kritických surovin, energetická náročnost a náklady na energii při výrobě a složité povolovací procesy.

Zhodnotit návrh je pak problematické z důvodů neurčitých formulací a nedostatku přesných metodik. Bez objasnění je téměř nemožné návrh a jeho dopad na budoucnost řádně vyhodnotit.

Klíčové komentáře a doporučení

- **Kritéria a metodika**

Vzhledem k tomu, že návrh obsahuje řadu kritérií, ale nespecifikuje metodiky výpočtu, nelze jej v této fázi řádně posoudit. Konkrétně návrh postrádá jasnost v několika zásadních oblastech, včetně definice „montáže v Unii“, vymezení okruhu způsobilých partnerských zemí a metodiky pro výpočet původu a podílu nízkouhlíkových materiálů. Bez jednoznačných definic nemohou výrobci posoudit způsoby plnění ani činit informovaná investiční rozhodnutí.

V některých případech v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu v EU existují nepreferenční pravidla původu. V těchto případech je však při určování původu relevantní pouze poslední podstatná transformace, aniž by bylo nutné vypočítávat jakékoli poměry. Proto existuje mnoho otevřených otázek ohledně samotného uplatňování nepreferenčních pravidel, jak je navrhuje IAA.

Ověřování požadavků na původ v rámci Unie v globálních dodavatelských řetězcích bude vyžadovat rozsáhlou dokumentaci, úzkou spolupráci s dodavateli a zavedení nových systémů pro zajištění souladu.

S cílem usnadnit koncept bychom se raději zaměřili na určité strategické komponenty a přístup k montáži automobilů založený na úrovni vozového parku. Pokud se však má i nadále používat metodologie přidané hodnoty, domníváme se, že vhodným přístupem by bylo použití ceny Ex Works včetně fixních a režijních nákladů, včetně výzkumu a vývoje provedeného v EU.

Zásadní nevyřešenou otázkou zůstává, co přesně znamená, že je vozidlo „smontováno v Unii“. Není jasné, zda se bude vycházet pouze ze země uvedené v osvědčení o shodě (CoC), nebo z komplexnějších kritérií výrobního procesu.

V praxi je výroba vozidel často rozprostřena mezi více zemí. Například v rámci modelů CKD (completely knocked down) nebo SKD (semi knocked down) jsou vozidla vyráběna po částech a následně kompletována v jiné lokalitě. To znamená, že vozidlo s významným evropským obsahem může být smontováno mimo EU, a naopak.

Bez jasné definice hrozí, že obdobná vozidla budou v jednotlivých členských státech posuzována rozdílně a že vozidla s vysokou evropskou průmyslovou hodnotou budou vyloučena z čistě technických důvodů. Návrh se navíc ve velké míře opírá o delegované a prováděcí akty, které mají teprve vymezit klíčové prvky rámce.

- **Časový harmonogram a fázování týkající se bateriových článků**

  Návrh předpokládá zavedení určitých požadavků do 6 měsíců od vstupu v platnost. Tento přístup považujeme za nepraktický vzhledem k současným technologickým, ekonomickým a dodavatelským omezením – zejména u bateriových článků. Požadavky by měly být zaváděny postupně, v souladu s investičními cykly a realitou trhu. Domníváme, že podmínky pro baterie by měly zpočátku zahrnovat výrobu systémů pro správu baterií (battery management systems) v EU, přičemž zahrnutí výroby bateriových článků v EU by mělo být zvažováno až v následné fázi, v závislosti na vývoji trhu, ale až po roce 2030. V současné době není v EU vybudován dodavatelský řetězec baterií. Totéž platí pro dodávky materiálů, které jsou nezbytné pro výrobu bateriových článků. Regulační požadavek na výrobce automobilů, aby používali baterie z EU nemůže zaplnit mezeru chybějícího průmyslu a dodavatelského řetězce. Jasné požadavky týkající se bateriových článků jsou dosažitelné pouze po zavedení výroby a dodavatelského řetězce bateriových článků v EU. Současný časový plán je příliš ambiciózní a nedosažitelný.

  Jakékoli další podmínky by měly být zavedeny pouze po důkladném posouzení jejich dopadu na dostupnost konkrétních komponentů a jejich vlivu na tržní ceny.

- **Chybějící parametry orientované na výrobce**

  Návrh se zaměřuje především na původ vozidel v Unii, a tedy na dodavatelské aktivity (řízené výrobci vozidel). Zvláštní důraz by měl být kladen na vlastní příspěvky výrobců, zejména na vývoj vozidel a využívání výzkumných a vývojových kapacit v EU.

- **Pobídky pro výrobce**

  Navrhované požadavky IAA se propisují do řady další legislativy, včetně pravidel CO_2 a předpisů pro vozový park. IAA navrhuje pro účely regulace CO2 superkredit ve výši 1.3, který by se vztahoval pouze na velmi omezenou skupinu vozidel v rámci objemů prodeje OEMs (nová kategorie malých vozidel je „vyrobeno v EU“). Podporujeme superkredity pro malé elektromobily s cílem podpořit tento segment vozidel. „Vyrobeno v EU“ by však nemělo být předpokladem pro získání superkreditu pro malé elektromobily. Místo toho by měl být zaveden samostatný superkredit „vyrobeno v EU“ (faktor 1.3), který by poskytoval smysluplné pobídky pro všechna elektromobily vyrobené v EU. V případě, že se v EU vyrábí malé elektromobily, měly by získat nejvyšší hodnotu kreditu, tj. multiplikátor 1.5. Věříme, že tento přístup může vytvořit pákový efekt pro širší lokalizaci a růst výrobního potenciálu a také umožnit mobilizaci potřebných investic do těchto procesů a zmírnit finanční dopady vyplývající z nových požadavků.

DÁLE:

- **Opatření k zabránění úniku šrotu mimo Evropu**

  SP ČR vnímá dostupnost ocelového a hliníkového šrotu a černé hmoty jako strategický předpoklad dekarbonizace evropského ocelářství a výroby baterií a podporuje zavedení opatření k zabránění jejich úniku mimo Evropu. Podmínkou je, aby rozsah těchto opatření, okruh dotčených surovin a kritéria jejich uplatnění byla jasně definována přímo v textu nařízení — nikoliv ponechány k vymezení delegovanými akty Komise. Opatření musí být přijata koordinovaně na úrovni EU a EHP (které jsou již do trhu významně integrovány) po posouzení dopadů na všechny články hodnotového řetězce, včetně firem obchodujících nebo zpracovávajících tyto suroviny mimo ocelářský sektor, a v souladu se závazky EU v rámci WTO a platných obchodních dohod.

- **Otázka výjimek pro obranný průmysl**

  Obranný průmysl není v Annexu I mezi strategickými sektory jmenován jako samostatná kategorie, ale IAA se ho dotýká průřezově.

  Obáváme se možného přenosu metodiky IAA do obranného zadávání. IAA sice nevytváří přímé povinnosti pro obranné zakázky — ty se řídí EDIRPA/EDIP, nicméně pravidla unijního původu a nízkouhlíkové výroby se mohou stát neformální šablonou pro budoucí obranné regulace nebo podmínky přístupu k fondům. Upozorňujeme, že nízkouhlíkové materiály jsou pro obranné aplikace sekundární nebo kontraproduktivní a měly by mít jasně specifikovanou výjimku.

- **Specifika těžkých užitkových vozidel (HDV)**

  Současný přístup „one-size-fits-all“ dostatečně nereflektuje specifika segmentu těžkých užitkových vozidel.

Těžká vozidla se vyznačují delšími vývojovými cykly, komplexnějšími dodavatelskými řetězci a vyšší závislostí na infrastruktuře a veřejných zakázkách.

Uplatnění jednotných požadavků proto hrozí vytvořením nepřiměřené zátěže, aniž by bylo dosaženo zamýšlených výsledků. Zároveň je s ohledem na časovou náročnost implementace vhodné zvážit krátkodobá obchodně-obranná opatření (specificky pro HDV), která by pomohla řešit aktuální narušení hospodářské soutěže a zajistit rovné podmínky pro evropské výrobce.