



EVROPSKÁ KOMISE

Brusel 24.7.2018
C(2018) 4899 final

Vážený pane předsedo,

Komise děkuje Senátu za jeho stanovisko ke sdělení „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“ (COM(2017) 652 final).

Tento akční plán je součástí balíčku opatření v oblasti čisté mobility, který Komise přijala dne 8. listopadu 2017 s cílem podpořit provádění závazků Evropské unie v rámci Pařížské dohody.

Uvádí se v něm pohled Komise na celkovou situaci a pokrok, pokud jde o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v Evropské unii. Směrnice 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva po členských státech požaduje, aby Komisi předložily vnitrostátní rámce politiky, v nichž se stanoví rámec pro tržní rozvoj alternativních paliv a jejich infrastrukturu do roku 2030. Tyto rámce měly být předloženy do 18. listopadu 2016. Komise posoudila jejich obsah a jako součást uvedeného akčního plánu zveřejnila hodnocení, z něhož vyplývá, že úroveň ambicí vnitrostátních rámců politiky se v jednotlivých členských státech významně liší. Plány uvedené v těchto rámcích obecně dostatečně neřeší potřeby, jež Komise hodnotila.

V hodnocení se také uvádí, že nebudou-li přijata žádná další opatření, zůstanou v hlavních dopravních sítích Evropské unie mezery, které budou bránit celoevropské mobilitě vozidel a plavidel na alternativní pohon a dokončení vnitřního trhu v tomto odvětví. Tyto obavy se týkají zejména období po roce 2020, kdy se očekává silnější nárůst počtu vozidel na alternativní pohon.

*Milan ŠTĚCH
předseda Senátu Parlamentu České republiky
Valdštejnské náměstí 17/4
118 01 PRAHA 1*

Cílem akčního plánu je urychlit zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v Unii, zejména prostřednictvím podpory provádění vnitrostátních rámců politiky a rozvoje sítě stanic pro rychlé a interoperabilní dobíjení a čistých čerpacích stanic v celé Evropě, a dále stimulovat investice do infrastruktury pro alternativní paliva a zlepšit přijetí ze strany spotřebitelů.

Komise souhlasí s názorem Senátu, že dostatečně hustá infrastruktura pro dobíjení vozidel nebo doplňování paliva je klíčovým faktorem umožňujícím širší využívání vozidel na alternativní pohon. Cena vozidel na alternativní pohon, zejména elektrických vozidel s bateriovým pohonem, je navíc stále poměrně vysoká, což brání přijetí na trhu. Komise však s ohledem na zrychlování dynamiky trhu a na související programy strategických investic hlavních výrobců automobilů očekává v nadcházejících letech v souvislosti s těmito vozidly významné snížení nákladů. V tomto směru dne 17. května 2018 v rámci třetího balíčku opatření v oblasti mobility přijala strategický akční plán pro baterie, který má Evropské unii poskytnout rámec pro stimulaci vytvoření konkurenceschopných, inovačních a udržitelných výrobních postupů a úplného hodnotového řetězce pro elektrické baterie v Evropské unii.

Do roku 2020 a po něm bude na trhu k dispozici mnohem více modelů vozidel. Nižší náklady životního cyklu vozidel na alternativní pohon (zemní plyn, elektřina, vodík) oproti konvenčnímu palivu budou znamenat výhody pro spotřebitele. Z našeho hodnocení rovněž vyplývá, že v mnoha oblastech Evropské unie je již k dispozici základní infrastruktura. Očekávaný široký tržní rozvoj by měl proto vést ke zhoustnutí této stávající infrastruktury.

Komise souhlasí, že klíčovou prioritou je zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v městských oblastech. Převážná většina cest se uskutečňuje v městském prostředí. Směrnice 2014/94/EU vyžaduje zavedení dostatečné infrastruktury k provozu vozidel používajících stlačený zemní plyn nebo elektřinu v městských oblastech do roku 2020, což přispěje k celkovému dokončení infrastruktury podél koridorů transevropské dopravní sítě.

Komise rovněž bere na vědomí vyjádření Senátu, že jednotlivé členské státy mají rozdílné výchozí podmínky pro budování infrastruktury pro alternativní paliva, jakož i podmínky pro rozvoj jednotlivých druhů alternativních paliv. Směrnice ve skutečnosti po členských státech požaduje pouze to, aby vybudovaly příslušnou infrastrukturu pro paliva uvedená ve směrnici, a ponechává jim možnost výběru nejvhodnější varianty podle vývoje jejich trhu s alternativními palivy a podmínek dodávek energie.

Komise rovněž bere na vědomí obavy, které Senát vyjádřil v souvislosti s možným rozparem mezi návrhem na revizi směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel a návrhem na stanovení výkonnostních emisních norem pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla po roce 2020 na jedné straně a požadavky směrnice 2014/94/EU týkající se infrastruktury pro alternativní paliva na straně druhé.

Senát je znepokojen zejména způsobem, kterým se nakládá s vozidly s nulovými emisemi, jež se přednostně započítávají jako součást požadavku celkového snížení emisí nebo se započítávají jako součást celkového minimálního cílového požadavku na nízké nebo nulové emise při zadávání veřejných zakázek. Komise by nicméně chtěla zdůraznit, že návrh nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla¹, neobsahuje žádné předepsané technologie. Vozidla nepřesahující limity nízkých emisí se přednostně započítávají jednoduše proto, že více než poměrně přispívají k jejich snižování. Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel², obdobně usiluje o příspěvek ke snížení emisí z dopravy – stanoví proto pro členské státy požadavek na minimální podíl lehkých vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi v zadávání veřejných zakázek. V případě těžkých vozidel jsou tyto cíle při zadávání veřejných zakázek definovány na základě širšího souboru alternativních paliv.

Komise souhlasí, že přechod na alternativní paliva bude vyžadovat čas. V současnosti jezdí v silničním provozu na alternativní paliva pouze velmi malý podíl vozidel. Je třeba, aby konvenční pohonné technologie nadále pokračovaly v cestě směrem ke snižování emisí. Komise se v tomto ohledu domnívá, že rovněž revidovaný rámec pro schvalování typu³, o kterém se v současnosti diskutuje v Evropském parlamentu a v Radě, by měl přispět ke snížení emisí CO₂ a znečišťujících látek z vozidel používajících konvenční paliva.

Komise by Senát také ráda informovala, že dne 5. března 2018 proběhlo jednání mezi útvary Komise a orgány České republiky, na němž se diskutovalo o vnitrostátním rámci politiky České republiky. Výsledek tohoto jednání považujeme za velmi pozitivní. Mohlo by být užitečné uspořádat další setkání s českými orgány, kde by bylo možné řešit obavy vyjádřené Senátem.

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

S úctou



*Frans Timmermans
první místopředseda*



*Violeta Bulc
členka Komise*

¹ COM(2017) 676 final.

² COM(2017) 653 final.

³ COM(2016) 31 final.