



SENÁT
PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY
13. FUNKČNÍ OBDOBÍ

335.

USNESENÍ SENÁTU

ze 17. schůze, konané dne 5. listopadu 2021

k Balíčku Fit for 55 – pravidla pro sektor automobilové dopravy a infrastrukturu pro alternativní paliva

Senátní tisk č. N 64/13 - Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU

Senátní tisk č. N 65/13 - Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu

Senát

I.

1. dospěl k závěru,

že předložený návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU je v rozporu se zásadou subsidiarity ve smyslu čl. 5 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii, a to z následujících důvodů:

- Komise nedoložila, že navrhované závazné cíle týkající se infrastruktury pro těžká vozidla jsou reálně dosažitelné za přiměřených nákladů pro jednotlivé členské státy, a neprokázala tak skutečnou přidanou hodnotu zvoleného způsobu jednání na úrovni EU;

2. přijímá proto

podle čl. 6 Protokolu o používání zásad subsidiarity a proporcionality připojeného ke Smlouvám k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU **odůvodněné stanovisko** o jeho rozporu se zásadou subsidiarity;

II.

1. konstatuje,

že přijetí takto ambiciózního plánu (European Green Deal) v situaci, kdy není znám způsob náhrady stávajících energetických zdrojů, je nezodpovědné;

2. bere na vědomí

skutečnost, že doprava je odvětvím, v němž emise skleníkových plynů dlouhodobě rostou, přičemž tento nárůst je ovlivněn řadou faktorů, mj. propustností dopravních sítí, řízením dopravních toků, kvalitou dopravní infrastruktury, stářím vozového parku apod.;

3. je toho názoru,

že pro technologický rozvoj a strategické plánování automobilového průmyslu je klíčová předvídatelnost regulace; je proto důležité, aby nedocházelo k revizi právních norem v krátkých časových úsecích; jedině tak je možné investovat finanční prostředky a úsilí kýženým směrem;

4. upozorňuje v té souvislosti

na skutečnost, že v případě nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011, nyní Komise předkládá návrh revize po pouhých dvou letech jeho účinnosti;

5. s politováním konstatuje,

že návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU nezachovává technologickou neutralitu, neboť je patrné, že návrh předjímá rozvoj trhu směrem k elektromobilitě a zvláště do této oblasti je též směřováno další úsilí a finanční prostředky;

6. žádá

po Evropské komisi vypracování dopadové studie, kde bude popsána konkrétní realizovatelnost navrhovaných opatření a vyčísleny efekty plánovaných změn, především pak náklady a přínosy pro ČR;

7. je toho názoru,

- že by veškeré kategorie alternativních paliv uvedené v návrhu, tj. alternativní paliva pro vozidla s nulovými emisemi, obnovitelná paliva i alternativní fosilní paliva, která jsou v návrhu určena pro přechodnou fázi, měly být považovány za rovnocenné, a to alespoň do doby, než bude zjevné a ve všech ohledech zajištěné dominantní technologické řešení budoucí mobility;
- že by se posuzování alternativních paliv nemělo řídit pouze podle měření emisí „na výfuku“ (tzv. tank-to-wheel), nýbrž by měl být posuzován celý životní cyklus těchto paliv (tzv. well-to-wheel), včetně těžby a dovozu surovin potřebných pro výrobu alternativních paliv;

8. podporuje

koncept strategické autonomie EU, která v oblasti mobility bude vyžadovat snížení závislosti EU na jiných částech světa, zvláště pokud se týká potřebných kritických surovin a technologií;

9. je přesvědčen,

že adekvátní hustota infrastruktury pro alternativní paliva je nezbytná pro zachování celistvosti a funkčnosti evropského dopravního prostoru a že vybudování kvalitní a dostatečně robustní infrastruktury musí předcházet zpřísnění výkonnostních norem pro CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla;

10. domnívá se,

že požadavky týkající se výkonu dobíjecích stanic by měly zohledňovat prognózy technologického rozvoje i skutečný vývoj trhu, zejména v sektoru užitkových vozidel;

11. obává se,

že zpřísnování výkonnostních norem pro CO₂ v sektoru dopravy může vést k omezení či ztrátě schopnosti mobility zranitelných skupin obyvatelstva, což by vedlo k dalšímu zhoršení jejich socioekonomické situace a možnému rozvoji sociálního napětí;

12. současně se obává,

že zpřísnování výkonnostních norem pro CO₂ bude mít negativní dopad na méně rozvinuté regiony EU a členské státy s nižšími příjmy, na jejichž trhy budou směřovat starší vyřazená vozidla se spalovacími motory a jejichž vozový park bude bez adekvátních protopatření zastarávat více než v rozvinutějších oblastech EU;

III.

1. žádá vládu,

aby Senát do 31. března 2022

- informovala o tom, jakým způsobem zohlednila toto usnesení, a o dalším vývoji projednávání;
- seznámila s posouzením dopadů návrhů na ČR, ze kterých vycházejí stanoviska vlády, zejména s ohledem na predikce vývoje trhu a poptávky po jednotlivých typech alternativních paliv v ČR v kontextu požadavku vlády na technologickou neutralitu;

2. pověřuje

předsedu Senátu, aby toto odůvodněné stanovisko postoupil předsedům Evropské komise, Evropského parlamentu a Rady EU.

Miloš Vystrčil v. r.
předseda Senátu

Josef Bazala v. r.
ověřovatel Senátu