

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2023
9. volební období

131.

USNESENÍ
výboru pro evropské záležitosti
z 21. schůze
ze dne 1. února 2023

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životní baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 /kód Rady 14598/22, KOM(2022) 586 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR po vyslechnutí informace vrchního ředitele Ministerstva dopravy Zdeňka Jelínka, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Pavla Staňka a po rozpravě

1. **b e r e n a v ě d o m í** návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, o schvalování typu motorových vozidel a motorů a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla s ohledem na jejich emise a životnost baterií (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009;
2. **p o d p o r u j e** stanovisko vlády ČR k předloženému dokumentu;
3. **p o v a Ź u j e** návrh v předložené podobě za příliš ambiciózní a sdílí obavy, že rozsah jeho požadavků ohrozí budoucnost automobilového průmyslu v České republice a způsobí vážné ekonomické a sociální dopady;
4. **v a r u j e**, že požadavky předložené Evropskou komisí mohou vést ke zdražení a snížení dostupnosti automobilů a ve výsledku přispět k tomu, že o to déle budou v provozu starší vozidla s vyššími emisemi;
5. **u p o z o r ň u j e** na možné dopady nařízení na rozvoj elektromobility a riziko, že povede k růstu cen vozidel na elektrický pohon v návaznosti na konkrétní navrhovaná opatření, jako je aplikace OBM (On-Board-Monitoring), OBFCM (On-Board-Fuel-

Consumption-Monitoring, pokud bude pro e-mobily aplikován), živostnost baterií a emise otěru z brzd a pneumatik, nadto při absenci žádoucích metod a technologií měření;

6. **u p o z o r ň u j e** na nereálnost stanovených termínů pro naplňování předloženého nařízení;
7. **p o v a Ź u j e** zmocnění Evropské komise k vydání prováděcích aktů ve vztahu k jednotlivým článkům předloženého návrhu za příliš benevolentní a považuje za žádoucí, aby byl tento rozsah zmocnění zásadním způsobem zpřesněn;
8. **p o v ě ř u j e** předsedu výboru pro evropské záležitosti, aby v rámci politického dialogu postoupil toto usnesení předsedkyni Evropské komise.

Jaroslava Pokorná Jermanová v. r.
ověřovatelka

Pavel Staněk v. r.
zpravodaj

Petr Fifka v. r.
místopředseda



Emisní normy Euro 7

Informační podklad k návrhu nařízení o schvalování typu motorových vozidel a motorů a systémů, součástí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla s ohledem na jejich emise a trvanlivost baterie (Euro 7)

NÁVRH NAŘÍZENÍ

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009
COM(2022) 586 final, kód Rady 14598/22
Interinstitucionální spis 2022/0365/COD

- **Právní základ:**
Článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie.
- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**
10. 11. 2022
- **Datum projednání ve VEZ:**
23. 11. 2022 (1. kolo)
- **Procedura:**
Řádný legislativní postup.
- **Předběžné stanovisko vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**
Datované dnem 21. 12. 2022, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 22. 12. 2022 prostřednictvím systému ISAP.
- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**
Návrh je v souladu s principem subsidiarity.

- **Odůvodnění a předmět:**

[Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie \(Euro 7\) a o zrušení nařízení \(ES\) č. 715/2007 a \(ES\) č. 595/2009](#) (dále též „návrh“ nebo „návrh nařízení“) **nahrazuje** stávající samostatná pravidla emisních norem pro látky znečišťující ovzduší z nových osobních automobilů a dodávek (Euro 6) a nákladních vozidel a autobusů (Euro VI). **Jeho cílem je zjednodušit stávající systém a v určitých parametrech pravidla zpřísnit.**

Návrh stanovuje **stejně mezní hodnoty oxidů dusíku** pro všechna vozidla, ať už mají benzinový, naftový, elektrický či alternativní pohon. Pro nákladní automobily a autobusy jsou mezní hodnoty zpřísněny. Nově se zavádí **emisní limity pro tuhé znečišťující látky z brzd a pneumatik** pro všechny automobily včetně elektrických, jakož i pro **další znečišťující látky** pro některé případy.

Návrh **prodlužuje dobu**, po kterou automobily mají splňovat stanovená pravidla. Rovněž stanoví parametry pro **životnost baterií** do elektromobilů.

Nařízení má být **použitelné od 1. července 2025** pro nová lehká vozidla (automobily a dodávky) a od **1. července 2027** pro nová těžká vozidla (nákladní automobily a autobusy). **Výjimka** je stanovena pro vozidla vyráběná malosériovými výrobci, pro které je použitelnost nařízení navrhována od 1. července 2030.

V [Zelené dohodě pro Evropu](#) se Evropská komise zavázala, že v roce 2021 předloží návrh na přísnější emisní normy pro látky znečišťující ovzduší pro vozidla se spalovacím motorem. V březnu 2020 Evropská komise zveřejnila [Počáteční posouzení dopadů – Vývoj emisních norem po Euro 6/VI pro osobní automobily, dodávky, nákladní automobily a autobusy](#). Od července do listopadu 2020 probíhala veřejná konzultace. Podle pracovního programu Komise na rok 2021 měl být legislativní návrh zveřejněn ve čtvrtém čtvrtletí roku 2021, k čemuž však nedošlo.

Návrh nařízení byl Komisí předložen 10. listopadu 2022 s cílem řešit stávající problémy, které brání normě Euro 6/VI účinně omezovat emise škodlivých látek z nových vozidel. Stávající pravidla jsou složitá (např. existence více regulací podle typu vozidla, velké množství emisních testů, rozdíly v emisních normách podle paliv a technologií) a vyžadují čas a značné zdroje jak pro výrobce, tak pro vnitrostátní orgány. Stanovené limity také již nejsou aktuální a vhodné a rovněž není zajištěno, aby nová vozidla udržela své emise látek znečišťujících ovzduší pod kontrolou po celou dobu své životnosti a za všech podmínek používání.

Podle odhadů Komise by mělo nařízení zajistit do roku 2035 snížení emisí oxidů dusíku o 35 % u osobních vozidel a dodávek a o 56 % u nákladních vozidel a autobusů ve srovnání s Euro 6/VI.

- **Obsah a dopad:**

Návrh směrnice zjednodušuje stávající systém Euro 6/Euro VI, zejména slučuje úpravu do **jednoho nařízení** a nově stanovuje **jednotné limity pro všechna vozidla** bez ohledu na druh jejich pohonu.

Ve srovnání se současnou právní úpravou přináší tyto konkrétní změny:

- **aktualizuje a zpřísňuje** některé mezní hodnoty emisí znečišťujících látek a nově **rozšiřuje** seznam regulovaných znečišťujících látek
- u emisí **oxidů dusíku** snižuje požadavky pro diesellová vozidla z 80 miligramů na kilometr na 60 miligramů na kilometr (pro benzinové automobily zůstávají mezní hodnoty stejné ve srovnání s Euro 6) a zpřísňuje také limity pro nákladní automobily,

- nově zavádí mezní hodnoty pro **amoniak** (znečišťující látka zásadní pro vytváření městského smogu) i pro osobní automobily a dodávky (dosud platily jen pro nákladní automobily a autobusy),
- nově upravuje hodnoty **formaldehydu** (dráždivý karcinogenní plyn) a **oxidu dusného** (silný skleníkový plyn) pro nákladní automobily a autobusy, který je v normách Euro regulován poprvé,
- jako první na světě reguluje **emise z brzd a pneumatik** (pro všechna vozidla včetně elektrických) a **ultrajemné částice** (do 10 nanometrů),
- stanovuje **delší dobu životnosti všech vozidel**, po kterou bude dána povinnost dodržovat pravidla nařízení, jejichž splnění bude kontrolováno, např. u osobních automobilů a dodávek do doby, než dosáhnou 200 000 ujetých kilometrů nebo stáří deseti let (dvojnásobek oproti Euro 6),
- reguluje **životnost baterií** instalovaných do osobních automobilů a dodávek, například u osobních automobilů by měla jejich kapacita po 5 letech provozu a 100 tisících najetých kilometrů dosahovat 80 % a po 8 letech a 160 tisících najetých kilometrů 70 %,
- **rozšiřuje rozsah jízdních podmínek**, za nichž jsou prováděny **zkoušky emisí** v silničním provozu, např. o teploty do 45 °C nebo krátké cesty typické pro každodenní dojíždění,
- **zjednodušuje kontrolu** souladu vozidel s emisními pravidly po celou dobu životnosti vozidla, a to prostřednictvím povinnosti instalovat měřící čidla uvnitř vozidla (palubní diagnostický systém – OBD) a upravuje jeho technické požadavky.

Nařízení nereguluje emise CO₂ ze silničních vozidel, které jsou upraveny v samostatných unijních předpisech.

Povinnosti výrobců

Nařízení ukládá povinnosti výrobcům ve vztahu ke konstrukci vozidel z hlediska emisí znečišťujících látek a ve vztahu k životnosti baterií. Zejména mají povinnost, aby nová vozidla, která vyrábějí a která jsou prodávána, registrována nebo uváděna do provozu v Unii, byla **typově schválena** a aby navrhovaná, vyráběná a smontovaná vozidla **splňovala požadavky nařízení**, pokud jde o **dodržování mezních hodnot emisí** (stanovených v příloze I) a dodržování hodnot uvedených v prohlášení o shodě a v dokumentaci ke schválení typu, a to po celou dobu životnosti vozidla (stanovenou v tabulce 1 přílohy IV). Dále mají např. povinnost instalovat do vozidel určitých kategorií palubní diagnostický systém (OBD) schopný rozpoznat nesprávně fungující systémy, které způsobují překročení emisí. Ve vztahu k bezpečnosti jsou výrobci povinni zabránit možnosti zneužití zranitelností, které mohou vést k nedovoleným zásahům např. do systému vstřikování paliva a čidla nebo motoru a řídicí jednotky motoru. Rovněž mají povinnost zajistit bezpečný přenos údajů týkajících se emisí a životnosti baterie přijetím opatření pro zajištění kybernetické bezpečnosti.

Výrobci mají také možnost deklarovat lepší výkon s nižšími mezními hodnotami emisí a/nebo lepší životností baterie, jakož i využití technologií geo-fencingu umožňujících režim nulových emisí výfukových plynů.

Nařízení dále stanovuje povinnosti ve vztahu k požadavkům na životnost vozidel, systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků. Povinnosti výrobce ve vztahu k emisím a minimálním výkonostním požadavkům na životnost baterie platí **po celou dobu životnosti vozidla**. Jsou rovněž stanoveny požadavky na systém OBD, který musí např. registrovat rozsah a dobu trvání všech případů překročení emisí a sdělovat údaje o chování vozidla z hlediska emisí prostřednictvím portu a bezdrátové komunikace za účelem provádění technických prohlídek a silničních technických kontrol.

Za účelem prokázání souladu s pravidly pro schvalování typu z hlediska emisí je **výrobce povinen provést zkoušky**. Výrobce předloží schvalovacímu orgánu podepsané prohlášení o shodě. Pro každé vozidlo výrobce vydá **ekologický pas vozidla** a tento pas předá kupujícímu vozidla společně s vozidlem, přičemž uvede příslušné údaje ze zdrojů, jako je prohlášení o shodě a dokumentace ke schválení typu.

Nařízení stanovuje **zvláštní pravidla pro malé výrobce**. Například malí výrobci mohou nahradit zkoušky týkající se emisí znečišťujících látek prohlášením o shodě, shodu vozidel vyrobených a uvedených na trh lze testovat v rámci zkoušek shodnosti v provozu a dozoru nad trhem a zkoušky shodnosti výroby se nevyžadují. Pro účely ověření shodnosti v provozu a dozoru nad trhem musí velmi malí výrobci splnit mezní hodnoty emisí při laboratorních zkouškách na základě náhodných jízdních cyklů v reálném provozu.

Další pravidla týkající se schvalování typu z hlediska emisí a dozoru nad trhem

Vnitrostátní orgány jsou povinny zavést opatření týkající se schvalování typu a dozoru nad trhem. Nařízení stanovuje postup týkající se procesů schvalování typu a prohlášení o shodě s ohledem na účinnost nových pravidel. Komise se zmocňuje k přijetí prováděcích aktů ke stanovení správních a technických prvků nezbytných k provádění zkoušek, kontrol a inspekcí, jakož i k provádění kontrol dozoru nad trhem.

Komise nebo třetí strany mohou provádět kontroly shodnosti v provozu a dozoru nad trhem za účelem ověření souladu s nařízením. Výrobci jsou v této souvislosti povinni poskytnout údaje nezbytné k provádění těchto kontrol.

Postupy a zkoušky

Postupy schvalování typu z hlediska emisí a požadavky na provádění zkoušek k prokázání souladu s nařízením jsou stanoveny v příloze V. **Mezní podmínky pro zkoušky** (tj. jízdní a povětrnostní podmínky, za nichž jsou emisní zkoušky platné a mohou je provádět úřady nebo třetí strany) byly pro lehká vozidla rozšířeny tak, aby se zajistilo, že emise zůstanou nízké ve větším rozsahu podmínek. Zkoušky u těžkých vozidel reflektují specifické vlastnosti těchto vozidel a zaměřují se více na zkoušky celého vozidla namísto zkoušek motoru. Dochází rovněž ke změně mezních hodnot zaměřených na snižování emisí vzniklých při startu za studena (důležité pro jízdu ve městě).

Evropská komise má pravomoc přijímat **akty v přenesené pravomoci** za účelem **přizpůsobení pravidel technickému pokroku**, které se týkají zkoušek a ověřování shody, jakož i postupů týkajících se schvalování typu z hlediska emisí, shodnosti výroby, shodnosti v provozu, prohlášení o shodě a ekologického pasu vozidla.

- **Stanovisko vlády ČR:**

Vláda obecně podporuje cíl návrhu, považuje jej však za příliš ambiciózní. Obává se, že rozsah jeho požadavků, jakož i navržený časový rámec pro jejich plnění může zásadním způsobem ohrozit budoucnost automobilového průmyslu v ČR a způsobit vážné ekonomické a sociální dopady. Česká republika bude usilovat o změny v nastavení náběhu příslušných požadavků a termínů účinnosti předpisu v návaznosti na přijetí všech prováděcích předpisů, které odpovídají realistickým možnostem sektoru. Rovněž bude požadovat úpravu některých parametrů zkoušek v reálném provozu, a to s ohledem na možnosti jejich splnění, odpovědný přístup ke správě veřejných rozpočtů a jejich sociální dopady na společnost. Bude usilovat o zásadní změny v části týkající se způsobu měření a hodnocení emisí v rámci stanovených okrajových podmínek (krajních limitů pro platnost emisních zkoušek), které nejsou zatím detailně známy. Pokud jde o limity pro nákladní vozidla, vláda se obává, že implementace limitů může ohrozit cenovou dostupnost nových vozidel. Nelze rovněž souhlasit s tím, aby vymezení okrajových podmínek bylo ponecháno zcela na rozhodnutí Evropské

komise v rámci aktů v přenesené pravomoci, a vláda proto považuje za zásadní, aby rozsah těchto pravomocí pro Evropskou komisi byl v tomto předpisu jasně definován. **Pokud nebude návrh podstatně upraven tak, aby v něm byly reflektovány zásadní připomínky ČR, nebude ČR moci daný návrh podpořit.**

- **Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:**

V Evropském parlamentu je výborem odpovědným za projednání návrhu nařízení výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (ENVI). Návrh byl také postoupen k vyjádření stanoviska výboru pro dopravu a cestovní ruch (TRAN), výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů (IMCO) a výboru pro průmysl, výzkum a energetiku (ITRE). Projednávání návrhu je v přípravné fázi, zpravodajem byl určen Alexandr Vondra.

V Radě se návrhem zabývají její přípravné orgány.

Ve spolupráci se zpravodajem výboru pro evropské záležitosti Pavlem Staňkem zpracovala Mgr. Andrea Pokorná, odborná konzultantka Parlamentního institutu Kanceláře PS PČR.