

## III

(Přípravné akty)

## EVROPSKÝ HOSPODÁŘSKÝ A SOCIÁLNÍ VÝBOR

566. PLENÁRNÍ ZASEDÁNÍ EVROPSKÉHO HOSPODÁŘSKÉHO A SOCIÁLNÍHO VÝBORU –  
INTERACTIO, 19. 1. 2022 – 20. 1. 2022

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2019/631, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v souladu s ambicióznějšími cíli Unie v oblasti klimatu**

[COM(2021) 556 final – 2021/0197(COD)]

(2022/C 194/11)

Zpravodaj: **Dirk BERGRATH**Spoluzpravodaj: **Bruno CHOIX**

Žádost o vypracování stanoviska	Evropský parlament, 13. 9. 2021 Rada, 20. 9. 2021
Právní základ	čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná sekce	Jednotný trh, výroba a spotřeba
Přijato v sekci	13. 12. 2021
Přijato na plenárním zasedání	19. 1. 2022
Plenární zasedání č.	566
Výsledek hlasování	
(pro/proti/zdrželi se hlasování)	237/1/6

### 1. Závěry a doporučení

1.1. EHSV opakuje, že podporuje cíl Zelené dohody pro Evropu, kterým je učinit z EU do roku 2050 první klimaticky neutrální kontinent. EHSV dále zdůrazňuje význam strategie EU pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, která vytyčila řadu milníků pro dosažení ambiciózního cíle zajistit, aby doprava odpovídala potřebám klimaticky neutrální Evropy roku 2050, a která prosazuje „integrovaný systémový přístup“<sup>(1)</sup>.

1.2. EHSV sdílí názor, že nové registrace osobních automobilů a dodávek v Evropské unii by měly umožnit dosažení 100 % snížení emisí vozového parku EU do roku 2035. EHSV podporuje navrhované cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> z vozového parku EU nových osobních automobilů o 55 % (ve srovnání s cílem pro rok 2021) a celkově podporuje také cíl 50 % snížení emisí u lehkých užitkových vozidel od roku 2030.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 286, 16.7.2021, s. 158.

1.3. EHSV zdůrazňuje, že omezení vztahující se na vozový park jsou velmi silným a účinným impulsem pro technologické změny v tomto odvětví. V souladu se svým předchozím stanoviskem <sup>(2)</sup> EHSV konstatuje, že přístup založený na výfukových emisích musí být přes všechny své výhody doplněn dalšími politickými nástroji. Balíček „Fit for 55“ musí zajistit přístup založený na životním cyklu a zabránit elektrifikaci silniční dopravy vedoucí k přesunutí emisí do předchozích fází hodnotového řetězce.

1.4. EHSV důrazně opakuje, že individuální mobilita musí zůstat přístupná a cenově dostupná pro všechny, zejména pro osoby dojíždějící za prací, které nemají přístup ke kvalitní veřejné dopravě nebo jiným řešením v oblasti mobility <sup>(3)</sup>.

1.5. Automobilový průmysl má pro Evropské hospodářství strategický význam. Výroba automobilů (montáž a dodavatelské činnosti) zaměstnává 2,6 milionu pracovníků a vytváří 900 000 pracovních míst v dodavatelských odvětvích, což dohromady v EU představuje 11,6 % pracovních míst ve výrobě.

1.6. Vzhledem k tomu, že balíček „Fit for 55“ přinese prudké zrychlení dekarbonizace, zejména v automobilovém průmyslu, budou zapotřebí dodatečné zdroje – například v rozšířeném Fondu pro spravedlivou transformaci (FST) –, aby se regiony závislé na dodavatelských řetězcích automobilového průmyslu vypořádaly se sociálními důsledky opatření ke snížení emisí.

1.7. EHSV opakuje svůj požadavek, aby byla v rámci hodnocení zmapována situace ohledně kvalifikací, rekvalifikace a odborné přípravy zaměstnanců a aby byla vypracována aktuální analýza, která ukáže, ve kterých oblastech je třeba přijmout (dodatečná) opatření pro další rozvoj dovedností a kvalifikací zaměstnanců v automobilovém průmyslu s ohledem na strukturální proměnu <sup>(4)</sup>. EHSV opakuje, že by tyto aspekty měly být zahrnuty do navrhovaných ustanovení týkajících se řízení a monitorování.

1.8. EHSV se obává, že pokud nebude zavedena dobíjecí infrastruktura potřebná k podpoře transformace, bude cíl snížení emisí obtížně dosáhnout. Dobíjecí infrastrukturu je třeba zavést tam, kde lidé žijí, pracují a vykonávají svou každodenní činnost.

1.9. Obnovitelná a nízkouhlíková paliva, jakož i e-paliva, mohou hrát určitou úlohu při dekarbonizaci silniční dopravy, zejména pokud jde o stávající vozový park a obtížně elektrifikovatelné segmenty, je však třeba uplatňovat přísné normy udržitelnosti.

## 2. Souvislosti návrhu

2.1. Sdělení Zelená dohoda pro Evropu <sup>(5)</sup> zahájilo novou strategii růstu EU, jejímž cílem je transformovat EU na spravedlivou a prosperující společnost s moderní, konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje. Potvrzuje ambici Komise zvýšit své klimatické cíle a učinit z Evropy do roku 2050 první klimaticky neutrální kontinent.

2.2. Tento cíl je stanoven ve sdělení Čistá planeta pro všechny – Evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky <sup>(6)</sup>.

2.3. Na základě komplexního posouzení dopadů navrhla Komise ve svém sdělení nazvaném Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030 <sup>(7)</sup> přijmout ambicióznější cíle EU a předložila komplexní plán, jak odpovědným způsobem zvýšit závazný cíl Evropské unie pro rok 2030 na nejméně 55 % snížení čistých emisí. Cíl pro rok 2030 je v souladu s cílem Pařížské dohody udržet nárůst globální teploty výrazně pod 2 °C a pokračovat v úsilí o jeho udržení na 1,5 °C. Evropská rada nový závazný cíl EU pro rok 2030 podpořila na svém zasedání v prosinci 2020. <sup>(8)</sup> Aby Komise dosáhla této vyšší úrovně ambicí pro rok 2030, přezkoumala v současnosti platné právní předpisy v oblasti klimatu a energetiky, které mají snížit emise skleníkových plynů do roku 2030 pouze o 40 % a do roku 2050 o 60 %.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 227, 28.6.2018, s. 52.

<sup>(3)</sup> Stanovisko EHSV *Strategie EU v oblasti mobility a průmyslové hodnotové řetězce EU: Ekosystémový přístup v automobilovém průmyslu* (stanovisko z vlastní iniciativy), odstavce 1.3 (Úř. věst. C 105, 4.3.2022, s. 26).

<sup>(4)</sup> Úř. věst. C 227, 28.6.2018, s. 52, odstavce 1.6 a 4.13.

<sup>(5)</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>(6)</sup> COM(2018) 773 final.

<sup>(7)</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>(8)</sup> Závěry Evropské rady, 10. a 11. prosince 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

2.4. Tento legislativní balíček „Fit for 55“, který byl oznámen v plánu Komise pro dosažení cíle v oblasti klimatu<sup>(9)</sup>, je nejkompexnějším stavebním kamenem v úsilí o provedení nového ambiciózního cíle v oblasti klimatu do roku 2030 a všechna hospodářská odvětví a politiky včetně silniční dopravy budou muset přispět svým dílem.

2.5. Automobilový průmysl má pro hospodářství EU klíčový význam – tvoří více než 7 % HDP EU a přímo či nepřímo zajišťuje pracovní místa pro 12,6 milionu Evropanů. Investice do výzkumu a vývoje v automobilovém průmyslu v EU dosahují 60,9 miliardy EUR ročně.

2.6. Strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu<sup>(10)</sup> se zabývá širšími výzvami přechodu na mobilitu s nulovými emisemi a stanoví plán, který má evropskou dopravu pevně nasměrovat na správnou cestu k udržitelné a inteligentní budoucnosti.

2.7. Doprovodný akční plán strategie zahrnuje politiky zaměřené mimo jiné na podporu využívání vozidel s nulovými emisemi a související infrastruktury. Přechod na vozidla s nulovými emisemi zabrání znečištění a zlepší zdraví našich občanů; tím je rovněž podpořen cíl nulového znečištění v rámci Zelené dohody pro Evropu, jak je formulován v akčním plánu pro nulové znečištění<sup>(11)</sup>.

2.8. Emisní normy CO<sub>2</sub> pro osobní automobily a lehká užitková vozidla jsou hlavními hybnými silami pro snižování emisí CO<sub>2</sub> v tomto odvětví, jak vyplývá ze sdělení o zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030. Obecné cíle tohoto návrhu mají přispět k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a za tímto účelem v souladu s evropským právním rámcem pro klima přispět k alespoň 55 % snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990.

2.9. Emisní normy CO<sub>2</sub> pro dodávky nových vozidel s nulovými emisemi na trh jsou rovněž doplňkovým opatřením ke směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001<sup>(12)</sup> (směrnice o obnovitelných zdrojích energie), které bude dekarbonizovat výrobu elektřiny používané v elektrických vozidlech a bude stimulovat využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro nyní používaná vozidla se spalovacími motory. Existuje rovněž významná souvztažnost mezi emisními normami CO<sub>2</sub> a posíleným systémem obchodování s emisemi (ETS)<sup>(13)</sup> a směrnicí o obnovitelných zdrojích energie.

### 3. Obecné připomínky

3.1. EHSV opakuje, že podporuje cíl Zelené dohody pro Evropu, kterým je učinit z EU do roku 2050 první klimaticky neutrální kontinent, a revidované cíle snížení emisí do roku 2030, jak bylo uvedeno ve stanovisku Výboru k evropskému právnímu rámci pro klima<sup>(14)</sup>.

3.2. Snížení emisí skleníkových plynů v EU do roku 2030 nejméně o 55 % bude vyžadovat výrazné dodatečné úsilí ve všech hospodářských odvětvích. Pro dopravu to platí obzvláště. Odvětví dopravy patří mezi priority Zelené dohody pro Evropu, přičemž obecným cílem je dosáhnout do roku 2050 snížení emisí skleníkových plynů z dopravy o 90 %. Emise související se silniční dopravou tvoří 22 % celkových emisí skleníkových plynů EU a 27 % jejich emisí CO<sub>2</sub><sup>(15)</sup>. Podle oficiálních údajů byly emise ze silniční dopravy v roce 2018 o 26,8 % vyšší než v roce 1990.<sup>(16)</sup> Pokud jde o aktuálnější vývoj, emise z nových osobních automobilů se v roce 2019 zvýšily třetí rok v řadě, přičemž dosáhly hodnoty 122,3 gramů oxidu uhličitého na kilometr (g CO<sub>2</sub>/km).<sup>(17)</sup>

<sup>(9)</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>(10)</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>(11)</sup> COM(2021) 400 final; v této souvislosti viz také směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1) a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 ze dne 14. prosince 2016 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší a o zrušení směrnice 2001/81/ES (Úř. věst. L 344, 17.12.2016, s. 1).

<sup>(12)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

<sup>(13)</sup> Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

<sup>(14)</sup> Úř. věst. C 364, 28.10.2020, s. 143.

<sup>(15)</sup> <https://unfccc.int/documents/275968>.

<sup>(16)</sup> <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7/assessment>.

<sup>(17)</sup> <https://www.eea.europa.eu/highlights/average-car-emissions-kept-increasing>.

3.3. EHSV zdůrazňuje význam strategie EU pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, která vytyčila řadu milníků pro dosažení ambiciózního cíle zajistit, aby doprava odpovídala potřebám klimaticky neutrální Evropy roku 2050. Tato strategie staví na předchozích politických dokumentech a správně podporuje „integrováný systémový přístup“ opírající se o soubor doplňkových nástrojů k transformaci dopravy. Emisní normy hrají klíčovou úlohu, avšak dosažení stanovených cílů bude vyžadovat další úsilí při zavádění infrastruktury, posilování dekarbonizované výroby elektřiny a zavádění mechanismů pro ceny uhlíku v odvětví dopravy<sup>(18)</sup>.

3.4. Základním kamenem strategie EU pro snižování emisí v tomto odvětví je nařízení o emisních normách CO<sub>2</sub> pro osobní automobily a lehká užitková vozidla. EHSV poukazuje na to, že podrobná revize nařízení o emisích CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel<sup>(19)</sup> byla dokončena v roce 2018. EHSV však uznává, že tato nedávná revize nestačí k dosažení cílů snížení emisí skleníkových plynů stanovených v právním rámci EU pro klima.

3.5. Automobilový průmysl má pro Evropské hospodářství strategický význam. Výroba automobilů (montáž a dodavatelské činnosti) zaměstnává 2,6 milionu pracovníků a vytváří 900 000 pracovních míst v dodavatelských odvětvích, což dohromady v EU představuje 11,6 % pracovních míst ve výrobě. Činnosti spojené s automobilovým odvětvím zajišťují v Evropě zaměstnání pro celkem 12,6 milionu lidí, což znamená, že automobilový průmysl poskytuje 6,6 % všech pracovních míst v EU. Automobilový průmysl EU každoročně vytváří obchodní přebytek ve výši 76 miliard EUR a připadá na něj 33 % celkových výdajů na výzkum a vývoj v EU. V neposlední řadě je třeba zmínit, že nákup a používání motorových vozidel představují pro členské státy významný zdroj daňových příjmů, přičemž jen v Německu se každý rok vybere téměř 100 miliard EUR<sup>(20)</sup>.

3.6. Dosažení cílů snížení emisí ze silniční dopravy do roku 2030 bude vyžadovat obrovské úsilí zaměřené na transformaci automobilového průmyslu a nahrazení stávajícího vozového parku. Elektrická vozidla v Evropě se v mnoha členských státech rychle prosazují, avšak stále jen v omezené míře: v roce 2019 představovala pouze 3,5 % z celkového počtu registrací nových vozidel – a to včetně bateriových elektrických vozidel (BEV) a plug-in hybridních elektrických vozidel (PHEV) – a tvoří jen 1,2 % stávajícího vozového parku v EU<sup>(21)</sup>. Nedávné údaje naznačují rychlé rozšíření podílů BEV a PHEV na trhu. Ty ve třetím čtvrtletí roku 2021 činily 9,8 % pro BEV a 9,1 % pro PHEV<sup>(22)</sup>.

3.7. Je třeba mít na paměti, že dekarbonizace automobilového průmyslu EU bude muset probíhat v době, kdy se toto odvětví potýká s řadou dalších faktorů podněcujících strukturální změny a majících již tak výrazný dopad na jeho pracovní sílu: automatizace a robotizace montážních linek přináší zvýšení produktivity, jež bude mít dopad na počet odpracovaných hodin v tomto odvětví<sup>(23)</sup>, přetrvávající nedostatek polovodičů vedl k výrobním ztrátám, zatímco pandemie a její důsledky zapříčinily to, že prodej a výroba klesly na historická minima.

3.8. EHSV důrazně opakuje, že individuální mobilita musí zůstat přístupná a cenově dostupná pro všechny, zejména pro osoby dojíždějící za prací, které nemají přístup ke kvalitní veřejné dopravě nebo jiným řešením v oblasti mobility.<sup>(24)</sup> Významnou překážkou pro růst trhu s BEV jsou vysoké počáteční kupní ceny, které vedou k vyšším odpisovým nákladům pro první vlastníky, jež jsou určující pro skladbu vozového parku. Různé zprávy však ukazují, že zohledňují-li se celkové náklady na vlastnictví, jsou BEV v mnoha zemích již nyní pro spotřebitele cenově nejdostupnější možností<sup>(25)</sup>. V nadcházejících letech bude mít zásadní význam zachování přiměřených podpůrných opatření a pobídek, aby z nich mohli těžit uživatelé vozidel z druhé či třetí ruky, kteří budou mít z elektrifikace největší prospěch.

3.9. V květnu 2020 navrhla Evropská komise zřídit „Fond pro spravedlivou transformaci“ s prostředky ve výši 40 miliard EUR na podporu regionů, které jsou závislé na uhelném průmyslu a dalších odvětvích s vysokými emisemi CO<sub>2</sub>, v jejich úsilí o dekarbonizaci. V kontextu jednání o ujednání rozpočtu a oživení EU se členské státy dohodly, že na FST

<sup>(18)</sup> Úř. věst. C 286, 16.7.2021, s. 158.

<sup>(19)</sup> Úř. věst. C 227, 28.6.2018, s. 52.

<sup>(20)</sup> Údaje sdružení ACEA, 2021: [https://www.acea.auto/files/ACEA\\_Pocket\\_Guide\\_2021-2022.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_Pocket_Guide_2021-2022.pdf).

<sup>(21)</sup> EU + Velká Británie, Norsko a Island: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-5/assessment>; BEV 0,4 % a hybridní vozidla 0,8 %; údaje sdružení ACEA, 2021.

<sup>(22)</sup> <https://www.acea.auto/fuel-pc/fuel-types-of-new-cars-battery-electric-9-8-hybrid-20-7-and-petrol-39-5-market-share-in-q3-2021/>.

<sup>(23)</sup> Viz studie Fraunhoferova institutu ELAB 2.0.

<sup>(24)</sup> Stanovisko EHSV *Strategie EU v oblasti mobility a průmyslové hodnotové řetězce EU: Ekosystémový přístup v automobilovém průmyslu* (stanovisko z vlastní iniciativy), odstavec 1.3 (Úř. věst. C 105, 4.3.2022, s. 26).

<sup>(25)</sup> [https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2021-039\\_electric\\_cars\\_calculating\\_the\\_total\\_cost\\_of\\_ownership\\_for\\_consumers.pdf](https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2021-039_electric_cars_calculating_the_total_cost_of_ownership_for_consumers.pdf).

vyčlení 17,5 miliardy EUR. Vzhledem k tomu, že balíček „Fit for 55“ přinese prudké zrychlení dekarbonizace, zejména v automobilovém průmyslu, budou zapotřebí dodatečné zdroje, aby se regiony závislé na dodavatelských řetězích automobilového průmyslu vypořádaly se sociálními důsledky opatření ke snížení emisí.

#### 4. Konkrétní připomínky

4.1. EHSV zdůrazňuje, že omezení vztahující se na vozový park jsou velmi silným a účinným impulsem k technologickým změnám v tomto odvětví. Evropský automobilový průmysl se vydal cestou směřující k vozidlům s nulovými emisemi do značné míry právě díky tomuto regulačnímu podnětu. Přísnější limity pro vozový park pomohou zajistit, aby se Evropa do roku 2050 stala prvním klimaticky neutrálním kontinentem.

4.2. EHSV sdílí názor, že nové registrace osobních automobilů a dodávek v Evropské unii by měly umožnit dosažení 100 % snížení emisí vozového parku EU do roku 2035. EHSV poukazuje na to, že tohoto cíle snížení emisí lze dosáhnout pouze tehdy, budou-li všechny rámcové podmínky optimálně propojeny a bude-li možné zákazníkům (v celé Evropské unii) přesvědčit, aby přešli na vozidla s nulovými emisemi. Je proto důležité zavést nezbytnou dobíjecí infrastrukturu tam, kde lidé žijí, pracují a vykonávají svou každodenní činnost, a zároveň zajistit, aby jim tato dobíjecí infrastruktura vyhovovala.

4.3. EHSV podporuje navrhované cíle snížení emisí CO<sub>2</sub> z vozového parku EU nových osobních automobilů o 55 % (ve srovnání s cílem pro rok 2021) od roku 2030. EHSV poukazuje na to, že vzhledem ke specifickým výrobním a vývojovým cyklům v automobilovém průmyslu je nutné, aby nezbytná rozhodnutí v tomto odvětví, jež mají vést k dosažení tohoto cíle, byla přijata nyní.

4.4. Ačkoliv EHSV celkově podporuje i cíl 50 % snížení emisí u lehkých užitkových vozidel, upozorňuje na specifický výrobní a vývojový cyklus těchto vozidel i na to, jak jsou tato vozidla typicky využívána. EHSV se obává, že pokud nebude zavedena dobíjecí infrastruktura na podporu transformace, bude cíl snížení emisí obtížné dosáhnout, a tudíž mohou být zapotřebí další kritéria.

4.5. EHSV opakuje svůj požadavek z roku 2018, aby byla v rámci průběžného hodnocení stávajícího nařízení (původně plánovaného na rok 2024) zmapována situace ohledně kvalifikací, rekvalifikace a odborné přípravy zaměstnanců a aby byla vypracována aktuální analýza, která ukáže, ve kterých oblastech je třeba přijmout (dodatečná) opatření pro další rozvoj dovedností a kvalifikací zaměstnanců v automobilovém průmyslu s ohledem na strukturální proměnu<sup>(26)</sup>. EHSV opakuje, že by tyto aspekty měly být zahrnuty do navrhovaných ustanovení týkajících se řízení a monitorování, která musí být založena na zkouškách emisí v reálném provozu.

4.6. Revize nařízení o normách CO<sub>2</sub> musí být založena na technologické neutralitě, přičemž je třeba mít na paměti, že ne všechny možnosti nabízejí vysokou energetickou účinnost. Elektrifikace je sice jednoznačně hlavní možností, pokud jde o dekarbonizaci silniční dopravy, nemusí se však jednat o nejhodnější možnost pro těžší nebo dálkovou dopravu. Jak zdůraznila Evropská komise ve svém sdělení „Čistá planeta pro všechny“ z roku 2018, je třeba zvážit širokou škálu technologií a přístup EU musí být založen na technologické neutralitě. Při dekarbonizaci dopravního systému budou hrát roli baterie, vodík, pokročilá biopaliva, biomethan a e-kapaliny. EHSV podporuje zásadu „technologické neutrality“ a zdůrazňuje, že je třeba, aby ve skladbě prostředků mobility byla zachována všechna hnací ústrojí, která splňují normy CO<sub>2</sub> a emisní normy, a to v souladu s cíli Zelené dohody.

4.7. V souladu se svým předchozím stanoviskem<sup>(27)</sup> EHSV konstatuje, že přístup založený na výfukových emisích – tedy přístup zvolený v návrhu nařízení – musí být přes všechny své výhody doplněn dalšími politickými nástroji. Balíček „Fit for 55“ musí zajistit přístup založený na životním cyklu a zabránit elektrifikaci silniční dopravy vedoucí k přesunutí emisí do předchozích fází hodnotového řetězce. Revize systému EU pro obchodování s emisemi musí spolu se směnicí o obnovitelných zdrojích energie zajistit, aby elektrifikace silniční dopravy a dekarbonizace výroby elektřiny probíhaly stejným tempem.

4.8. Současné uplatnění na trhu ukazuje, že plug-in hybridní technologie může sloužit jako vstupní a přechodná technologie, která napomůže tomu, aby odvětví dopravy splnilo cíle v oblasti klimatu. Je však třeba zajistit, aby hybridní vozidla byla po většinu času používána v čistě elektrickém režimu a často dobývána. S ohledem na stále intenzivnější diskusi o zavádějícím označování plug-in hybridních elektrických vozidel (PHEV), měla by být urychleně podniknuta opatření ke zvýšení podílu „cest na elektrický pohon“, mimo jiné:

<sup>(26)</sup> Úř. věst. C 227, 28.6.2018, s. 52, odstavce 1.6 a 4.13.

<sup>(27)</sup> Úř. věst. C 227, 28.6.2018, s. 52.

- Dojezd PHEV na elektrický pohon by měl být navržen tak, aby pokrýval typické chování uživatele. V případě osobních automobilů by se u všech modelů mělo usilovat o dojezd zhruba 80 až 100 km v reálném provozu a o dobíjecí kapacitu 11 kW.
- Integrace digitálních služeb, informací a inteligentních provozních strategií do vozidel s cílem podpořit řidiče při používání elektrického režimu těchto vozidel.
- Dostupnost údajů o palubním měření spotřeby paliva (OBFCM) prostřednictvím (jednotně definovaného) rozhraní palubního diagnostického systému druhého stupně (OBD II) v souladu s ochranou údajů zajišťovanou technickou zkušebnou.
- Provádění vnitrostátních pobídek k používání baterií (sociálně spravedlivé systémy stanovení ceny uhlíku a postupné ukončení nepřímých dotací na fosilní paliva, jako jsou nezdaněné tankovací karty pro zaměstnance používající služební automobil).

4.9. Obnovitelná a nízkouhlíková paliva, jakož i e-paliva, mohou hrát určitou úlohu při dekarbonizaci silniční dopravy, zejména pokud jde o stávající vozový park a obtížně elektrifikovatelné segmenty, přičemž je třeba mít na paměti, že tato paliva budou přednostně zapotřebí k dekarbonizaci těch segmentů dopravního systému, které je obtížné elektrifikovat, jako jsou letecká a námořní doprava. Kromě toho musí právní předpisy EU zajistit uplatňování přísných norem udržitelnosti. Zaprvé, posouzení životního cyklu musí zajistit, aby uhlíková stopa byla v souladu s cílem dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality. Zadruhé, využívání těchto alternativních paliv – byť je jen omezené – musí být v souladu s cíli udržitelného rozvoje OSN, a v důsledku toho je třeba postupně upustit od používání biopaliv z plodin a biopaliv z palmového oleje a sóji.

4.10. EHSV podporuje, aby byla od roku 2030 zrušena výjimka pro malé výrobce, kteří registrují méně než 10 000 osobních automobilů nebo méně než 22 000 dodávek ročně. Obecný nikový trh s vozidly, na něž se nevztahují emisní cíle, je nepřijatelný. Návrh však neobsahuje ustanovení týkající se obtížně elektrifikovatelných automobilů pro zvláštní účely.

V Bruselu dne 19. ledna 2022.

*Předsedkyně*  
*Evropského hospodářského a sociálního výboru*  
Christa SCHWENG