

## III

(Prípravné akty)

## EURÓPSKY HOSPODÁRSKY A SOCIÁLNY VÝBOR

566. PLENÁRNE ZASADNUTIE EURÓPSKEHO HOSPODÁRSKEHO A SOCIÁLNEHO VÝBORU –  
INTERACTIO, 19. 1. 2022 – 20. 1. 2022

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO<sub>2</sub> pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznejšími klimatickými cieľmi Únie**

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

(2022/C 194/11)

Spravodajca: **Dirk BERGRATH**Pomocný spravodajca: **Bruno CHOIX**

Konzultácia	Európsky parlament, 13.9. 2021 Rada, 20. 9. 2021
Právny základ	článok 192 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre jednotný trh, výrobu a spotrebu
Prijaté v sekcii	13. 12. 2021
Prijaté v pléne	19. 1. 2022
Plenárne zasadnutie č.	566
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	237/1/6

### 1. Závbery a odporúčania

1.1. EHSV opakovane zdôrazňuje svoju podporu pre cieľ Európskej zelenej dohody, a to dosiahnuť, aby sa EÚ do roku 2050 stala prvým klimaticky neutrálnym kontinentom. EHSV okrem toho zdôrazňuje význam stratégie EÚ pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, v ktorej sa stanovil rad míľnikov na dosiahnutie tohto ambiciózneho cieľa, ktorým je prispôsobiť dopravu klimaticky neutrálnej Európe v roku 2050, pričom podporuje „integrovateľný systémový prístup“<sup>(1)</sup>.

1.2. EHSV súhlasí s názorom, že nové registrácie osobných automobilov a dodávok v Európskej únii by mali umožniť dosiahnuť 100-percentné zníženie emisií pre celý vozový park EÚ do roku 2035. EHSV podporuje navrhované ciele zníženia emisií CO<sub>2</sub> pre celý vozový park EÚ pre nové osobné automobily o 55 % (v porovnaní s cieľom do roku 2021) a vo všeobecnosti podporuje aj cieľ zníženia o 50 % pre ľahké úžitkové vozidlá od roku 2030.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 286, 16.7.2021, s. 158.

1.3. EHSV zdôrazňuje, že obmedzenia vozových parkov sú veľmi silným a účinným impulzom na technologické zmeny v tomto odvetví. V súlade so svojim predchádzajúcim stanoviskom<sup>(2)</sup> EHSV poznamenáva, že napriek všetkým výhodám treba „výfukový“ prístup doplniť o ďalšie politické nástroje. Balík Fit for 55 musí zabezpečiť prístup založený na životnom cykle a zabrániť elektrifikácii cestnej dopravy, ktorá vedie k presunu emisií smerom nahor v hodnotovom reťazci.

1.4. EHSV opätovne potvrdzuje, že individuálna mobilita musí zostať prístupná a cenovo dostupná všetkým, najmä pracovníkom dochádzajúcim do zamestnania bez prístupu ku kvalitnej verejnej doprave alebo k iným riešeniam v oblasti mobility<sup>(3)</sup>.

1.5. Automobilový priemysel má pre európske hospodárstvo strategický význam. Výroba automobilov (montáž a dodávatelia) zamestnáva 2,6 milióna pracovníkov a vytvára 900 000 pracovných miest v dodávateľských odvetviach, čo spolu predstavuje 11,6 % zamestnanosti vo výrobnom odvetví v EÚ.

1.6. S dramatickým zrýchlením tempa dekarbonizácie, ktoré bude zahŕňať balík Fit for 55, najmä v automobilovom priemysle, budú potrebné dodatočné zdroje – napríklad v rozšírenom Fonde na spravodlivú transformáciu (FST) – na zvládnutie sociálnych dôsledkov opatrení na zníženie emisií v regiónoch závislých od dodávateľských reťazcov automobilového priemyslu.

1.7. EHSV opätovne potvrdzuje svoju požiadavku na hodnotenie, ktoré by zahŕňalo preskúmanie kvalifikácie, rekvalifikácie a odbornej prípravy zamestnancov, a aby sa takisto vypracovala aktualizovaná analýza oblastí, v ktorých treba prijať (dodatočné) opatrenia s cieľom ďalej rozvíjať zručnosti a kvalifikácie zamestnancov v automobilovom priemysle potrebné na realizáciu štrukturálnej zmeny<sup>(4)</sup>. EHSV opakovane zdôrazňuje, že tieto aspekty by mali byť zahrnuté do navrhovaných ustanovení o riadení a monitorovaní.

1.8. EHSV sa obáva, že pokiaľ nebude zavedená infraštruktúra nabíjajúcich staníc potrebná na podporu transformácie, bude ťažké dosiahnuť ciele zníženia emisií. Infraštruktúra nabíjajúcich staníc sa musí zaviesť tam, kde ľudia žijú, pracujú a vykonávajú svoje každodenné činnosti.

1.9. Určitú úlohu pri dekarbonizácii cestnej dopravy, najmä pokiaľ ide o existujúci vozový park a ťažko elektrifikovateľné časti, môžu zohrávať obnoviteľné a nízkouhlíkové palivá, ako aj e-palivá, musia sa však uplatňovať prísne normy v oblasti udržateľnosti.

## 2. Kontext návrhu

2.1. Oznámením o Európskej zelenej dohode<sup>(5)</sup> sa v EÚ rozbehla nová stratégia rastu, ktorej cieľom je transformovať EÚ na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom, ktoré efektívne využíva zdroje. Opätovne potvrdzuje ambíciu Komisie zvyšovať jej ciele v oblasti klímy a dosiahnuť, aby sa Európa stala do roku 2050 prvým klimaticky neutrálnym kontinentom.

2.2. Tento cieľ sa stanovuje v oznámení Čistá planéta pre všetkých – Európska dlhodobá strategická vízia pre prosperujúce, moderné, konkurencieschopné a klimaticky neutrálné hospodárstvo<sup>(6)</sup>.

2.3. Na základe komplexného posúdenia vplyvu Komisia v oznámení s názvom Ambicióznejšie klimatické ciele pre Európu na rok 2030<sup>(7)</sup> navrhla zvýšiť ambície EÚ a predstavila komplexný plán na zvýšenie záväzného cieľa Európskej únie do roku 2030 zodpovedným spôsobom dosiahnuť čisté zníženie emisií aspoň o 55 %. Cieľová hodnota na rok 2030 je v súlade s cieľom Parížskej dohody udržať zvyšovanie globálnej teploty výrazne pod úrovňou 2 °C a usilovať sa o udržanie tohto nárastu na úrovni 1,5 °C. Európska rada na svojom zasadnutí v decembri 2020 schválila nový záväzný cieľ EÚ na rok 2030<sup>(8)</sup>. S cieľom dosiahnuť túto vyššiu úroveň ambícií do roku 2030 Komisia preskúmala v súčasnosti platné právne predpisy v oblasti klímy a energetiky, podľa ktorých sa očakáva len zníženie emisií skleníkových plynov o 40 % do roku 2030 a o 60 % do roku 2050.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 227, 28.6.2018, s. 52.

<sup>(3)</sup> Stanovisko EHSV na tému *Európska stratégia v oblasti mobility a priemyselné hodnotové reťazce v EÚ: prístup založený na automobilovom ekosystéme* (stanovisko z vlastnej iniciatívy), bod 1.3 (Ú. v. EÚ C 105, 4.3.2022, s. 26).

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ C 227, 28.6.2018, s. 52, body 1.6 a 4.13.

<sup>(5)</sup> COM(2019) 640 final/2.

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

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

<sup>(8)</sup> Závery Európskej rady z 10. – 11. decembra 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

2.4. Tento balík právnych predpisov s názvom Fit for 55, ktorý Komisia oznámila v rámci plánu cieľov v oblasti klímy<sup>(9)</sup>, predstavuje najkomplexnejší stavebný prvok úsilia o vykonávanie nového ambiciózneho cieľa v oblasti klímy do roku 2030 a k jeho splneniu budú musieť prispieť všetky hospodárske odvetvia a oblasti politiky vrátane cestnej dopravy.

2.5. Automobilový priemysel má kľúčový význam pre hospodárstvo EÚ a predstavuje vyše 7 % HDP EÚ. Priamo alebo nepriamo zabezpečuje pracovné miesta pre 12,6 milióna Európanov. Investície automobilového priemyslu EÚ do výskumu a vývoja dosahujú 60,9 miliardy EUR ročne.

2.6. Komisia sa vo svojej stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu<sup>(10)</sup> zaoberá širšími problémami prechodu na mobilitu s nulovými emisiami a stanovuje v nej plán na pevné nasmerovanie európskej dopravy na správnu cestu k udržateľnej a inteligentnej budúcnosti.

2.7. Akčný plán sprevádzajúci stratégiu obsahuje politiky, ktoré sú okrem iného zamerané na zvýšenie využívania vozidiel s nulovými emisiami a súvisiacej infraštruktúry. Prechodom k vozidlám s nulovými emisiami sa zabráni znečisťovaniu a zlepší sa zdravie našich občanov. V rámci tohto prechodu sa podporuje aj cieľ nulového znečistenia stanovený v Európskej zelenej dohode a sformulovaný v akčnom pláne nulového znečistenia<sup>(11)</sup>.

2.8. Emisné normy CO<sub>2</sub> pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá sú kľúčovými stimulmi na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> v tomto odvetví, ako vyplýva z oznámenia o ambicióznejších klimatických cieľoch pre Európu na rok 2030. Všeobecným cieľom tohto návrhu je prispieť k dosiahnutiu klimatickej neutrality do roku 2050 a na tento účel v súlade s európskym právnym predpisom v oblasti klímy prispieť k dosiahnutiu čistého zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990.

2.9. Emisné normy CO<sub>2</sub>, na základe ktorých sa na trh dodávajú nové vozidlá s nulovými emisiami, takisto predstavujú opatrenie doplnujúce smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001<sup>(12)</sup> o obnoviteľných zdrojoch energie, prostredníctvom ktorej sa uskutoční dekarbonizácia výroby elektrickej energie používanej v elektrických vozidlách a stimuluje sa využívanie obnoviteľných a nízkouhlíkových palív pre vozidlá so spaľovacími motormi, ktoré sa v súčasnosti používajú. Významné synergie existujú aj medzi emisnými normami CO<sub>2</sub> a posilneným systémom na obchodovanie s emisiami<sup>(13)</sup> a smernicou o obnoviteľných zdrojoch energie.

### 3. Všeobecné pripomienky

3.1. EHSV opakovane zdôrazňuje svoju podporu pre cieľ Európskej zelenej dohody, a to dosiahnuť, aby sa EÚ do roku 2050 stala prvým klimaticky neutrálnym kontinentom, a svoju podporu pre revidované ciele zníženia emisií do roku 2030, ako sa stanovuje v stanovisku výboru k európskemu právnemu predpisu v oblasti klímy<sup>(14)</sup>.

3.2. Zníženie emisií skleníkových plynov v EÚ aspoň o 55 % do roku 2030 si bude vyžadovať značné dodatočné úsilie vo všetkých odvetviach hospodárstva. To platí najmä pre dopravu. Sektor dopravy patrí medzi priority Európskej zelenej dohody, ktorej všeobecným cieľom je do roku 2050 dosiahnuť 90 % zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy. Emisie súvisiace s cestnou dopravou sú zodpovedné za 22 % celkových emisií skleníkových plynov v EÚ a za 27 % jej emisií CO<sub>2</sub><sup>(15)</sup>. Podľa oficiálnych údajov boli emisie z cestnej dopravy v roku 2018 o 26,8 % vyššie než v roku 1990<sup>(16)</sup>. Emisie z nových osobných vozidiel sa v roku 2019 už tretí rok po sebe zvýšili a dosiahli 122,3 gramu oxidu uhličitého na kilometer (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 tejto súvislosti pozri aj smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1) a smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2284 zo 14. decembra 2016 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie, ktorou sa mení smernica 2003/35/ES a zrušuje smernica 2001/81/ES (Ú. v. EÚ L 344, 17.12.2016, s. 1).

<sup>(12)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

<sup>(13)</sup> Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32.

<sup>(14)</sup> Ú. v. EÚ 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 zdôrazňuje význam stratégie EÚ pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, v ktorej sa stanovil rad mílnikov na dosiahnutie tohto ambiciózneho cieľa, ktorým je prispôbiť dopravu klimaticky neutrálnej Európe v roku 2050. Stratégia vychádza z predchádzajúcich politických dokumentov a správne podporuje „integrovateľný systémový prístup“, pričom sa opiera o portfólio doplnkových nástrojov na transformáciu dopravy. Emisné normy zohrávajú kľúčovú úlohu, ale dosiahnutie stanovených cieľov si bude vyžadovať dodatočné úsilie pri zavádzaní infraštruktúry, zrýchľovaní dekarbonizovanej výroby elektriny a pri vytváraní mechanizmov na stanovenie cien uhlíka v doprave <sup>(18)</sup>.

3.4. Nariadenie o emisných normách CO<sub>2</sub> pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá je základným kameňom stratégie EÚ na zníženie emisií v tomto odvetví. EHSV poukazuje na to, že v roku 2018 bola dokončená hĺbková revízia nariadenia o emisiách CO<sub>2</sub> z osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel <sup>(19)</sup>. EHSV uznáva, že táto nedávna revízia je však nedostatočná na dosiahnutie cieľov zníženia emisií skleníkových plynov, ako sú stanovené v právnom predpise EÚ v oblasti klímy.

3.5. Automobilový priemysel má pre európske hospodárstvo strategický význam. Výroba automobilov (montáž a dodávatelia) zamestnáva 2,6 milióna pracovníkov a vytvára 900 000 pracovných miest v dodávateľských odvetviach, čo spolu predstavuje 11,6 % zamestnanosti vo výrobnom odvetví v EÚ. Činnosti súvisiace s automobilovým priemyslom zamestnávajú v Európe celkovo 12,6 milióna ľudí, to znamená, že automobilový sektor je zodpovedný za 6,6 % celkovej zamestnanosti v EÚ. Automobilový priemysel EÚ generuje 76 miliárd EUR obchodného prebytku ročne a je zodpovedný za 33 % celkových výdavkov na výskum a vývoj v EÚ. V neposlednom rade je nákup a používanie motorových vozidiel hlavným zdrojom daňových príjmov členských štátov, pričom len Nemecko vyberie ročne takmer 100 miliárd EUR <sup>(20)</sup>.

3.6. Dosiahnutie cieľov zníženia emisií v cestnej doprave do roku 2030 si bude vyžadovať veľké úsilie na transformáciu automobilového priemyslu a nahradenie existujúceho vozového parku. Používanie elektrických vozidiel v Európe sa rýchlo zvyšuje v mnohých členských štátoch, ale je stále obmedzené, pričom elektrické vozidlá predstavujú v roku 2019 len 3,5 % celkových registrácií nových vozidiel vrátane elektrických vozidiel na batériu a plug-in hybridov, zatiaľ čo elektrické vozidlá predstavujú len 1,2 % existujúceho vozového parku v EÚ <sup>(21)</sup>. Najnovšie údaje naznačujú rýchly nárast podielu na trhu s elektrickými vozidlami na batériu o 9,8 % a plug-in hybridmi o 9,1 % v treťom štvrtroku 2021 <sup>(22)</sup>.

3.7. Treba mať na pamäti, že automobilový priemysel EÚ bude musieť dekarbonizovať v situácii, keď zápasí s radom ďalších hnacích síl štrukturálnych zmien, ktoré už výrazne ovplyvňujú jeho pracovnú silu: automatizácia a robotizácia montážnych liniek prináša rast produktivity, ktorý bude mať vplyv na počet odpracovaných hodín v odvetví <sup>(23)</sup>, pretrvávajúci nedostatok polovodičov viedol k výrobným stratám, zatiaľ čo pandémie a jej dôsledky spôsobili historický prepád predaja a výroby.

3.8. EHSV opätovne potvrdzuje, že individuálna mobilita musí zostať prístupná a cenovo dostupná všetkým, najmä pracovníkom dochádzajúcim do zamestnania bez prístupu ku kvalitnej verejnej doprave alebo k iným riešeniam v oblasti mobility <sup>(24)</sup>. Významnou prekážkou rastu trhu s elektrickými vozidlami na batériu sú vysoké počiatočné kúpne ceny, ktoré spôsobujú vyššie náklady na odpisy pre prvých vlastníkov, ktoré určujú mix zásob. Z rôznych správ však vyplýva, že elektrické vozidlá na batériu sú pre spotrebiteľov v mnohých krajinách už najdostupnejšou možnosťou, keď sa zohľadňujú celkové náklady na vlastníctvo <sup>(25)</sup>. Zachovanie primeraných podporných opatrení a stimulov bude mať v nadchádzajúcich rokoch zásadný význam z toho dôvodu, aby prinieslo výhody používateľom z druhej a tretej strany, ktorí budú mať najväčší prospech z elektrifikácie.

3.9. V máji 2020 Európska komisia navrhla zriadiť Fond na spravodlivú transformáciu s hodnotou 40 miliárd EUR na podporu regiónov závislých od uhoľného priemyslu a priemyslu s vysokými emisiami CO<sub>2</sub> v ich úsilí o dekarbonizáciu. V kontexte rokovaní o rozpočte EÚ a obnove EÚ sa členské štáty dohodli, že na FST vyčlenia 17,5 miliardy EUR.

<sup>(18)</sup> Ú. v. EÚ C 286, 16.7.2021, s. 158.

<sup>(19)</sup> Ú. v. EÚ C 227, 28.6.2018, s. 52.

<sup>(20)</sup> Údaje ACEA z roku 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> EÚ + UK, Nórsko, Island: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-5/assessment>; elektrické vozidlá na batériu 0,4 % a hybridy 0,8 %; údaje ACEA z roku 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> Pozri inštitút Fraunhofer, štúdia ELAB 2.0.

<sup>(24)</sup> Stanovisko EHSV na tému *Európska stratégia v oblasti mobility a priemyselné hodnotové reťazce v EÚ: prístup založený na automobilovom ekosystéme* (stanovisko z vlastnej iniciatívy), bod 1.3. (Ú. v. EÚ 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).

S dramatickým zrýchlením tempa dekarbonizácie, ktoré bude zahŕňať balík Fit for 55, najmä v automobilovom priemysle, budú potrebné dodatočné zdroje na zvládnutie sociálnych dôsledkov opatrení na zníženie emisií v regiónoch závislých od dodávateľských reťazcov automobilového priemyslu.

#### 4. Konkrétne pripomienky

4.1. EHSV zdôrazňuje, že obmedzenia vozových parkov sú veľmi silným a účinným impulzom na technologické zmeny v tomto odvetví. Práve vďaka tomuto regulačnému impulzu sa európsky automobilový priemysel vydal na cestu k vozidlám bez emisií. Ambicióznejšie obmedzenia vozových parkov pomôžu zabezpečiť, aby sa Európa mohla stať do roku 2050 prvým klimaticky neutrálnym kontinentom.

4.2. EHSV súhlasí s názorom, že nové registrácie osobných automobilov a dodávok v Európskej únii by mali umožniť dosiahnuť 100-percentné zníženie emisií pre celý vozový park EÚ do roku 2035. EHSV poukazuje na to, že tento cieľ zníženia možno dosiahnuť len vtedy, ak budú všetky rámcové podmienky optimálne prepojené a zákazníkovi (v celej Európskej únii) bude možné presvedčiť, aby prešli na vozidlá s nulovými emisiami. Preto je dôležité zaviesť potrebnú infraštruktúru nabíjajúcich staníc tam, kde ľudia žijú, pracujú a vykonávajú svoje každodenné činnosti, a zároveň zabezpečiť, aby im táto infraštruktúra nabíjajúcich staníc vyhovovala.

4.3. EHSV podporuje navrhované ciele zníženia emisií CO<sub>2</sub> pre celý vozový park EÚ pre nové osobné automobily o 55 % (v porovnaní s cieľom do roku 2021) od roku 2030. EHSV poukazuje na to, že vzhľadom na špecifické cykly výroby a vývoja v automobilovom priemysle treba v tomto odvetví už teraz prijať potrebné rozhodnutia na dosiahnutie tohto cieľa.

4.4. EHSV vo všeobecnosti podporuje aj cieľ zníženia o 50 % v prípade ľahkých úžitkových vozidiel, zároveň však upozorňuje na špecifický cyklus výroby a vývoja, ako aj na typické používanie týchto vozidiel. EHSV sa obáva, že pokiaľ nebude zavedená infraštruktúra nabíjajúcich staníc na podporu transformácie, bude ťažké dosiahnuť ciele zníženia emisií, a preto budú možno potrebné dodatočné kritériá.

4.5. EHSV opätovne potvrdzuje svoju požiadavku z roku 2018 na hodnotenie súčasného nariadenia v polovici trvania (pôvodne naplánované na rok 2024), ktoré by zahŕňalo preskúmanie kvalifikácie, rekvalifikácie a odbornej prípravy zamestnancov, a aby sa takisto vypracovala aktualizovaná analýza oblastí, v ktorých treba prijať (dodatočné) opatrenia s cieľom ďalej rozvíjať zručnosti a kvalifikácie zamestnancov v automobilovom priemysle potrebné na realizáciu štrukturálnej zmeny<sup>(26)</sup>. EHSV opakovane zdôrazňuje, že tieto aspekty by mali byť zahrnuté do navrhovaných ustanovení o riadení a monitorovaní, ktoré musia byť založené na skúškach emisií pri skutočnej jazde.

4.6. Revízia nariadenia o normách CO<sub>2</sub> musí vychádzať z technologickej neutrality, pričom treba mať na pamäti, že nie všetky možnosti ponúkajú vysokú energetickú účinnosť. Hoci je elektrifikácia jednoznačne hlavnou možnosťou, pokiaľ ide o dekarbonizáciu cestnej dopravy, nemusí byť najrelevantnejšou možnosťou pre ťažšie alebo diaľkové spôsoby dopravy. Ako zdôraznila Európska komisia vo svojom oznámení z roku 2018 „Čistá planéta pre všetkých“, treba zvážiť širokú škálu technológií a prístup EÚ musí byť založený na technologickej neutralite. Batérie, vodík, pokročilé biopalivá, biometán a e-kvapaliny budú zohrávať úlohu pri dekarbonizácii dopravného systému. EHSV podporuje zásadu „technologické neutrality“ a zdôrazňuje potrebu zachovať v mixe mobility všetky hnacie sústavy, ktoré splňajú normy CO<sub>2</sub> a emisné normy v súlade s cieľmi zelenej dohody.

4.7. V súlade so svojím predchádzajúcim stanoviskom<sup>(27)</sup> EHSV poznamenáva, že napriek všetkým výhodám treba „výfukový“ prístup zvolený v návrhu nariadenia doplniť o ďalšie politické nástroje. Balík Fit for 55 musí zabezpečiť prístup založený na životnom cykle a zabrániť elektrifikácii cestnej dopravy, ktorá vedie k presunu emisií smerom nahor v hodnotovom reťazci. Revíziou systému EÚ na obchodovanie s emisiami, ako aj smernice o energii z obnoviteľných zdrojov sa musí zabezpečiť, aby elektrifikácia cestnej dopravy a dekarbonizácia výroby elektriny prebiehali rovnakým tempom.

4.8. Súčasnú úvážnosť na trh ukazuje, že plug-in hybridná technológia môže pôsobiť ako vstupný bod a prechodná technológia, ktorá pomôže dosiahnuť klimatické ciele v sektore dopravy. Treba však zabezpečiť, aby sa hybridné vozidlá väčšinu času používali v čisto elektrickom režime s častým nabíjaním. S cieľom čeliť rozvíjajúcej sa diskusii o zavádzajúcom označovaní plug-in hybridov by sa mali urýchlene prijať opatrenia na zvýšenie podielu „elektrických jзд“, napríklad:

<sup>(26)</sup> Ú. v. EÚ C 227, 28.6.2018, s. 52, body 1.6 a 4.13.

<sup>(27)</sup> Ú. v. EÚ C 227, 28.6.2018, s. 52.

- elektrický dojazd plug-in hybridov by sa mal navrhnuť tak, aby pokryl typické správanie používateľa. Pri vozidlách by sa mali pri všetkých modeloch dosahovať dojazdy približne 80 až 100 km v reálnej prevádzke a nabíjacia kapacita 11 kW.
- Integrácia digitálnych služieb, informácií a inteligentných prevádzkových stratégií vo vozidle s cieľom podporiť vodičov pri používaní elektriny.
- Dostupnosť údajov z palubného zariadenia na monitorovanie spotreby paliva a/alebo energie (OBFCM) cez (jednotne definované) rozhranie palubného diagnostického systému (OBD) II v súlade s ochranou údajov zo strany technických služieb.
- Vykonávanie vnútroštátnych stimulov na používanie batérií (sociálne spravodlivé systémy stanovovania cien uhlíka a postupné rušenie nepriamych dotácií na fosílna palivá, ako sú nezdanené palivové karty pre zamestnancov, ktorí používajú služobné vozidlo).

4.9. Určitú úlohu pri dekarbonizácii cestnej dopravy, najmä pokiaľ ide o existujúci vozový park a ťažko elektrifikovateľné časti, môžu zohrávať obnoviteľné a nízkouhlíkové palivá, ako aj e-palivá, pričom treba mať na pamäti, že tieto palivá budú prioritne potrebné na dekarbonizáciu častí dopravného systému, ktoré sa ťažko elektrifikujú, ako je napríklad letecká a námorná doprava. Okrem toho treba prostredníctvom právnych predpisov EÚ zabezpečiť, aby sa uplatňovali spoľahlivé normy udržateľnosti. Po prvé sa pri posudzovaní životného cyklu musí zabezpečiť, aby uhlíková stopa bola v súlade s cieľom dosiahnuť v roku 2050 klimatickú neutralitu. Po druhé musí byť používanie týchto alternatívnych palív, aj keď obmedzené, v súlade s cieľmi OSN v oblasti udržateľného rozvoja a v dôsledku toho sa musia postupne vyradiť rastlinné biopalivá a biopalivá na báze palmy a sóje.

4.10. EHSV sa zasadzuje za to, aby sa od roku 2030 zrušila výnimka pre malovýrobcov, ktorí registrujú menej ako 10 000 osobných automobilov alebo menej ako 22 000 dodávok ročne. Všeobecný menšinový trh pre vozidlá, ktoré nie sú viazané na emisné ciele, je neprijateľný. V návrhu však chýbajú ustanovenia pre ťažko elektrifikovateľné vozidlá na špeciálne účely.

V Bruseli 19. januára 2022

*Predsedníčka*  
*Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru*  
Christa SCHWENG

---