

Revize emisních norem CO₂ pro osobní automobily a dodávky

Vyplnění polí označených * je povinné.

Úvod

[Zelená dohoda pro Evropu](#), kterou v prosinci 2019 přijala Komise, se ve své podstatě zaměřuje na řešení změny klimatu a dosažení cílů Pařížské dohody a na další otázky životního prostředí (včetně řešení znečištění ovzduší). Jedním z jejích ústředních prvků je cíl klimatické neutrality do roku 2050, který [Komise navrhla v roce 2018](#) a který potvrdily Evropská rada a Parlament (viz [závěry Evropské rady ze dne 12. prosince 2019](#); [usnesení Evropského parlamentu ze dne 14. března 2019](#); [usnesení Evropského parlamentu ze dne 28. listopadu 2019](#)). Komise [navrhla](#) zakotvit klimatickou neutralitu do práva EU. S cílem nasměrovat EU na udržitelnou cestu k dosažení klimatické neutrality do roku 2050 Komise rovněž ve svém [sdělení o zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030](#) navrhla celohospodářský cíl snížit do roku 2030 emise skleníkových plynů na úrovni celé EU o nejméně 55 % ve srovnání s rokem 1990.

V návaznosti na stávající právní předpisy do roku 2030 a sdělení o zvýšení cílů EU v oblasti klimatu do roku 2030 přezkoumá Komise do června 2021 příslušné klíčové právní předpisy a podle potřeby navrhne jejich revizi. Bude to zahrnovat ucelený soubor změn současného rámce politiky v oblasti klimatu, energetiky a dopravy do roku 2030, zejména ve vztahu ke směrnici o systému EU pro obchodování s emisemi, k nařízení o „sdílení úsilí“ a nařízení o využívání půdy, změnách ve využívání půdy a lesnictví, normám pro emise CO₂ pro osobní automobily a dodávky, směrnici o infrastruktuře pro alternativní paliva, směrnici o obnovitelných zdrojích energie a směrnici o energetické účinnosti.

K dosažení cílů EU v oblasti klimatu musí přispět každé odvětví. Jediným odvětvím, jehož emise skleníkových plynů jsou vyšší než v roce 1990 a kde emise rostou, je doprava. Silniční doprava, která dnes představuje pětinu emisí skleníkových plynů v EU a jejíž emise se od roku 1990 zvýšily o více než čtvrtinu, musí sehrát klíčovou úlohu. Jak je zdůrazněno v Zelené dohodě pro Evropu, aby odvětví dopravy přispělo k celkovému cíli klimatické neutrality do roku 2050, je třeba snížit emise z dopravy do roku 2050 o 90 % ve srovnání s rokem 1990.

Posouzení dopadů připojené ke sdělení o zvýšení cílů EU v oblasti klimatu do roku 2030 připravuje půdu pro přizpůsobení politik v oblasti klimatu a energetiky s cílem přispět k dekarbonizaci evropského hospodářství. Tato iniciativa se zaměří na posílení norem CO₂ pro osobní automobily a dodávky s cílem zajistit jednoznačnou cestu k mobilitě s nulovými emisemi. [Stávající právní předpisy](#) stanoví cíle snížení o 15 % pro osobní automobily a dodávky, jichž má být dosaženo od roku 2025, a o 37,5 % pro osobní automobily a o 31 % pro dodávky, jichž má být dosaženo od roku 2030, to vše ve srovnání s rokem 2021. Nařízení dále obsahuje mechanismus, jehož cílem je motivovat k zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi.

Účelem této veřejné konzultace je vyzvat občany a organizace k předkládání připomínek, aby Komise při přípravě budoucích legislativních opatření týkajících se norem CO₂ pro osobní automobily a dodávky byla dobře informovaná o veřejném mínění. Výsledky konzultace budou shrnuty a zveřejněny a také použity jako podklad pro posouzení dopadů, které bude přiloženo k návrhu Komise na revizi nařízení o normách CO₂ pro osobní automobily a dodávky.

Souběžně probíhají další veřejné konzultace o přezkumu nařízení o využívání půdy, změnách ve využívání půdy a lesnictví, nařízení o sdílení úsilí a směrnice o systému EU pro obchodování s emisemi.

Pokyny k dotazníku

Tato veřejná konzultace sestává z několika úvodních otázek týkajících se vašeho profilu, po nichž následuje dotazník. **Upozorňujeme, že nemusíte zodpovědět všechny otázky v dotazníku.**

Komise již uspořádala otevřenou veřejnou konzultaci o zvýšení cílů v oblasti klimatu do roku 2030, která probíhala po dobu dvanácti týdnů od 31. března do 23. června 2020. V rámci uvedené [konzultace](#) bylo vzneseno mnoho důležitých otázek ohledně zvýšených cílů v oblasti klimatu. Tento dotazník se proto zaměřuje na specializovanější a podrobnější otázky týkající se revize nařízení, kterým se stanoví emisní normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky za účelem dosažení revidovaného cíle.

Na konci dotazníku můžete uvést případné další připomínky a nahrát další informace, stanoviska nebo informativní přehledy, které vyjadřují postoj nebo názory vaše nebo vaší organizace.

Odpovědi na dotazník i nahraná stanoviska a informativní přehledy budou zveřejněny na internetu. Přečtěte si přiložené prohlášení o ochraně osobních údajů s informacemi, jak bude nakládáno s vašimi osobními údaji a příspěvky.

Odpovídáte-li jménem organizace a pokud jste tak ještě neučinili, zaregistrujte se v zájmu transparentnosti do rejstříku zástupců zájmových skupin. Registrací se zavazujete dodržovat příslušný kodex chování. Pokud se nechcete registrovat, budou vaše odpovědi zpracovány a zveřejněny spolu s odpověďmi jednotlivců.

Informace o vás

* Jazyk, v němž budete na otázky odpovídat:

- angličtina
- bulharština
- čeština
- chorvatština
- dánština
- estonština
- finština
- francouzština

- irština
- itaština
- litevština
- lotyština
- maďarština
- maltština
- němčina
- nizozemština
- polština
- portugalština
- řeština
- rumunština
- slovenština
- slovinština
- španělština
- švédština

* Konzultace se účastníte:

- jménem akademické/výzkumné instituce
- jménem sdružení podniků
- jménem podniku / obchodní organizace
- jménem spotřebitelské organizace
- jako občan EU
- jménem ekologické organizace
- jako občan země, která není členem EU
- jménem nevládní organizace (NGO)
- jako orgán veřejné správy
- jménem odborového svazu
- jiná možnost

* Jméno

* Příjmení

* E-mailová adresa (nebude zveřejněna):

* Působnost

- mezinárodní
- místní
- národní
- regionální

* Název organizace

Maximálně 255 znaků

* Velikost organizace

- mikro (1 až 9 zaměstnanců)
- malá (10 až 49 zaměstnanců)
- střední (50 až 249 zaměstnanců)
- velká (250 či více zaměstnanců)

Identifikační číslo v rejstříku transparentnosti

Maximálně 255 znaků

Je vaše organizace zaregistrována v [rejstříku transparentnosti](#)? Jde o dobrovolnou databázi pro organizace, které se snaží ovlivňovat rozhodování v EU.

* Země původu

Uveďte, ve které zemi se vy nebo vaše organizace nacházíte.

- | | | | |
|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Afghánistán | <input type="radio"/> Francouzská
Guyana | <input type="radio"/> Litva | <input type="radio"/> Šalomounovy
ostrovy |
| <input type="radio"/> Alandy | <input type="radio"/> Francouzská
jižní a
antarktická
území | <input type="radio"/> Lotyšsko | <input type="radio"/> Salvador |
| <input type="radio"/> Albánie | <input type="radio"/> Francouzská
Polynésie | <input type="radio"/> Lucembursko | <input type="radio"/> Samoa |
| <input type="radio"/> Alžírsko | <input type="radio"/> Gabon | <input type="radio"/> Macao | <input type="radio"/> San Marino |

- Americká Samoa
- Americké Panenské ostrovy
- Andorra
- Angola
- Anguilla
- Antarktida
- Antigua a Barbuda
- Argentina
- Arménie
- Aruba
- Austrálie
- Ázerbájdžán
- Bahamy
- Bahrajn
- Bangladéš
- Barbados
- Belgie
- Belize
- Bělorusko
- Benin
- Bermudy
- Gambie
- Ghana
- Gibraltar
- Grenada
- Grónsko
- Gruzie
- Guadeloupe
- Guam
- Guatemala
- Guernsey
- Guinea
- Guinea-Bissau
- Guyana
- Haiti
- Heardův ostrov a McDonaldovy ostrovy
- Honduras
- Hongkong
- Indie
- Indonésie
- Irák
- Írán
- Madagaskar
- Maďarsko
- Malajsie
- Malawi
- Maledivy
- Mali
- Malta
- Maroko
- Marshallovy ostrovy
- Martinik
- Mauricius
- Mauritánie
- Mayotte
- Menší odlehlé ostrovy USA
- Mexiko
- Mikronésie
- Moldavsko
- Monako
- Mongolsko
- Montserrat
- Mosambik
- Saúdská Arábie
- Senegal
- Severní Korea
- Severní Makedonie
- Seychely
- Sierra Leone
- Singapur
- Sint Maarten
- Slovensko
- Slovinsko
- Somálsko
- Španělsko
- Spojené arabské emiráty
- Spojené království
- Spojené státy
- Srbsko
- Šrí Lanka
- Středoafriická republika
- Súdán
- Surinam
- Svalbard a Jan Mayen

- Bhútán
- Bolívie
- Bonaire, Svatý Eustach a Saba
- Bosna a Hercegovina
- Botswana
- Bouvetův ostrov
- Brazílie
- Britské indickooceánské území
- Britské Panenské ostrovy
- Brunej
- Bulharsko
- Burkina Faso
- Burundi
- Čad
- Černá Hora
- Česko
- Chile
- Irsko
- Island
- Itálie
- Izrael
- Jamajka
- Japonsko
- Jemen
- Jersey
- Jižní Afrika
- Jižní Georgie a Jižní Sandwichovy ostrovy
- Jižní Korea
- Jižní Súdán
- Jordánsko
- Kajmanské ostrovy
- Kambodža
- Kamerun
- Kanada
- Myanmar /Barma
- Namibie
- Nauru
- Německo
- Nepál
- Niger
- Nigérie
- Nikaragua
- Niue
- Nizozemsko
- Norsko
- Nová Kaledonie
- Nový Zéland
- Omán
- Ostrov Man
- Ostrov Norfolk
- Ostrovy Severní Mariany
- Svatá Helena, Ascension a Tristan da Cunha
- Svatá Lucie
- Svatý Bartoloměj
- Svatý Kryštof a Nevis
- Svatý Martin
- Svatý Tomáš a Princův ostrov
- Svatý Vincenc a Grenadiny
- Svazijsko
- Švédsko
- Švýcarsko
- Sýrie
- Tádžikistán
- Tanzanie
- Tchaj-wan
- Thajsko
- Togo
- Tokelau

- Chorvatsko
- Čína
- Clipperton
- Cookovy ostrovy
- Curaçao
- Dánsko
- Demokratická republika Kongo
- Dominika
- Dominikánská republika
- Džibutsko
- Egypt
- Ekvádor
- Eritrea
- Estonsko
- Etiopie
- Faerské ostrovy
- Falklandy
- Fidži
- Filipíny
- Finsko
- Francie
- Kapverdy
- Katar
- Kazachstán
- Keňa
- Kiribati
- Kokosové (Keelingovy) ostrovy
- Kolumbie
- Komory
- Kongo
- Kosovo
- Kostarika
- Kuba
- Kuvajt
- Kypr
- Kyrgyzstán
- Laos
- Lesotho
- Libanon
- Libérie
- Libye
- Lichtenštejnsko
- Ostrovy Turks a Caicos
- Pákistán
- Palau
- Palestina
- Panama
- Papua-Nová Guinea
- Paraguay
- Peru
- Pitcairnovy ostrovy
- Pobřeží slonoviny
- Polsko
- Portoriko
- Portugalsko
- Rakousko
- Řecko
- Réunion
- Rovníková Guinea
- Rumunsko
- Rusko
- Rwanda
- Saint-Pierre a Miquelon
- Tonga
- Trinidad a Tobago
- Tunisko
- Turecko
- Turkmenistán
- Tuvalu
- Uganda
- Ukrajina
- Uruguay
- Uzbekistán
- Vánoční ostrov
- Vanuatu
- Vatikán
- Venezuela
- Vietnam
- Východní Timor
- Wallis a Futuna
- Zambie
- Západní Sahara
- Zimbabwe

*** Nastavení ochrany soukromí v případě zveřejnění vašich odpovědí**

Odpovědi na tuto veřejnou konzultaci Komise zveřejní. Můžete se rozhodnout, zda vaše údaje mají být zveřejněny, nebo ne.

Chci zůstat v anonymitě

Zveřejní se pouze váš příspěvek, země původu a typ profilu respondenta, který jste zvolili. Žádné další osobní údaje (jméno, název a velikost organizace, identifikační číslo v rejstříku transparentnosti) zveřejněny nebudou.

Údaje si přeji zveřejnit

Spolu s vaším příspěvkem budou zveřejněny i vaše osobní údaje (jméno, název a velikost organizace, identifikační číslo v rejstříku transparentnosti, země původu).

Souhlasím s [ustanoveními o ochraně osobních údajů](#).

Otázky

Na konci některých otázek je k dispozici oddíl pro volný text, kde můžete uvést další vysvětlení nebo připomínky.

1. Cíl

Jak je zdůrazněno v Zelené dohodě pro Evropu, doprava je jediným odvětvím, jehož emise skleníkových plynů jsou vyšší než v roce 1990 a v němž emise rostou. Silniční doprava dnes představuje přibližně 20 % emisí skleníkových plynů z dopravy. Silniční doprava také významně přispívá ke znečištění ovzduší, zejména ve městech. Aby odvětví dopravy přispělo k celkovému cíli klimatické neutrality do roku 2050, je třeba snížit emise skleníkových plynů z dopravy do roku 2050 o 90 % ve srovnání s rokem 1990. Do roku 2030 musí doprava rovněž přispět k celkovému snížení emisí alespoň o 55 %, jak je stanoveno ve sdělení Komise o zvýšení cílů EU v oblasti klimatu do roku 2030. Normy CO₂ podněcují inovace v oblasti automobilových technologií s nízkými a nulovými emisemi, které mají klíčový význam pro budoucí vedoucí postavení Evropy v průmyslu. Poskytují spotřebitelům více vozidel a modelů s nízkými a nulovými emisemi, což by mohlo mít pozitivní dopad na cenu těchto vozidel. Komise proto pracuje na revizi norem CO₂ pro osobní automobily a dodávky stanovených v nařízení (EU) 2019/631 společně s dalšími příslušnými legislativními opatřeními k dosažení ambicióznějších cílů v oblasti klimatu.

Jak důležité jsou podle vás následující cíle pro budoucí právní předpisy stanovující emise CO₂ pro osobní automobily a dodávky?

Na stupnici od 1 do 5, přičemž 5 představuje nejvyšší důležitost a 1 nejnižší důležitost

	1	2	3	4	5
Snížení emisí CO ₂ z osobních automobilů a dodávek za účelem splnění cíle celkového snížení emisí alespoň o 55 % do roku 2030 a cíle klimatické neutrality do roku 2050	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Podpora zavádění vozidel s nulovými emisemi na trh a zvýšení jejich nabídky, tak aby byla cenově dostupnější	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Posílení konkurenceschopnosti, vedoucího postavení v průmyslu, inovací a podpora zaměstnanosti v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu EU	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Snížení celkových nákladů na vlastnictví pro spotřebitele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Přispívání ke snížení znečištění ovzduší	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Snížení spotřeby energie EU a její závislosti na dovozu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Budoucí emisní cíle CO₂ pro osobní automobily a dodávky

Nařízení (EU) 2019/631 v současné době stanoví následující cíle pro průměrné emise CO₂ u nového vozového parku ve srovnání s úrovněmi v roce 2021: 15% snížení pro nové osobní automobily a dodávky od roku 2025 a 37,5% snížení pro nové osobní automobily a 31% snížení pro nové dodávky od roku 2030. Avšak s ohledem na navrhované zvýšení cílů EU v oblasti emisí skleníkových plynů do roku 2030 a na cíl dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050 Komise přezkoumá a zpřísní normy emisí CO₂ pro osobní automobily a dodávky pro rok 2030, jak je zdůrazněno ve sdělení o zvýšení cílů EU v oblasti klimatu do roku 2030.

Tento oddíl obsahuje otázky týkající se budoucích cílových úrovní emisí CO₂ pro osobní automobily a dodávky.

Cílové úrovně

Jak důležitá jsou podle vás následující opatření týkající se budoucích cílových úrovní emisí CO₂ pro osobní automobily a dodávky, která mají být předložena v červnu 2021?

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je nejdůležitější a 1 nedůležité

	1	2	3	4	5
Posílení emisních cílů CO ₂ pro osobní automobily pro rok 2025	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Posílení emisních cílů CO ₂ pro dodávky pro rok 2025	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Posílení emisních cílů CO ₂ pro osobní automobily pro rok 2030	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Posílení emisních cílů CO ₂ pro dodávky pro rok 2030	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stanovení přísnějších emisních cílů CO ₂ pro nové osobní automobily a dodávky pro rok 2035	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stanovení přísnějších emisních cílů CO ₂ pro nové osobní automobily a dodávky pro rok 2040	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Návrh evropského právního rámce pro klima v souladu se Zelenou dohodou pro Evropu stanovil cíl dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality. Sdělení o zvýšení cílů EU v oblasti klimatu do roku 2030 zdůrazňuje, že má-li být dosaženo klimatické neutrality a zajištěno, aby odvětví s emisemi, jejichž snížení je

obtížnější, měla přístup k dostatečnému množství obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, bude nutné postupně nahradit konvenční automobily vozidly s nulovými emisemi.

Dokdy by podle vašeho názoru měly být normy pro emise CO₂ tak přísné, aby všechny nové osobní automobily / dodávky byly vozidly s nulovými emisemi, aby se tak přispělo k cíli klimatické neutrality do roku 2050?

	Do roku 2035	Do roku 2040	Po roce 2040	Normy pro emise CO ₂ by neměly být tak přísné, aby všechna nová vozidla musela mít nulové emise
Pro osobní automobily...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pro dodávky...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Máte nějaké další připomínky k úrovním budoucích cílů? Pokud ano, můžete je uvést níže:

Maximálně 1000 znaků

Načasování cílů

Ve stávajícím nařízení platí pro vozový park stejné cíle po dobu pěti let, než se zpřísní. Pro zajištění účinné trajektorie snižování emisí by mohly být zváženy i jiné možnosti.

Vyznačte, nakolik souhlasíte s následujícími tvrzeními:

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas. Není třeba hodnotit všechna tvrzení.

	1	2	3	4	5
Stejně cíle by měly platit po dobu pěti let, než se zvýší, jako ve stávajícím legislativním rámci	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cíle by se měly zvyšovat každý rok.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
V případě, že se budou cíle zpřísnovat častěji, mělo by být umožněno flexibilnější dodržování ročních hodnot. Například formou převodů, aby bylo možné převést nadprůměrné výsledky v daném roce do následujících let a/nebo nedostatečné výsledky v daném roce kompenzovat lepšími výsledky v následujících letech.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Pobídky pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi

Následující otázky se týkají konkrétních prvků, jejichž cílem je zvýšit využívání vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jako jsou plug-in hybridní vozidla, bateriová elektrická vozidla a elektrická vozidla s palivovými

články.

Vedle závazných emisních cílů CO₂ pro výrobce obsahuje nařízení (EU) 2019/631 mechanismus k motivování zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi, která jsou definována jako vozidla s výfukovými emisemi CO₂ od 0 do 50 g/km. Od roku 2025 se zavádí „jednosměrný“ systém kreditů. Znamená to, že emisní cíl CO₂ výrobce se sníží, pokud jeho podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi vyjádřený jako procento jeho celkového počtu vozidel registrovaných v daném roce překročí referenční hodnoty stanovené v nařízení. Překročení referenční úrovně o jeden procentní bod sníží cíl CO₂ (v g CO₂/km) výrobce o jedno procento, přičemž toto snížení cíle je omezeno maximálně na 5 %. Pro výrobce, kteří referenční hodnotu vozidel s nulovými a nízkými emisemi nespĺňují, to nemá žádné důsledky.

Pro výpočet podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi ve vozovém parku výrobce, který má být porovnán s referenčními úrovněmi, se použije účetní pravidlo, které dává větší váhu vozidlům s nulovými a nízkými emisemi, jež produkují nižší emise. Kromě toho se v období od roku 2025 do roku 2030 a pouze u osobních automobilů použije multiplikátor 1,85 pro započítání vozidel s nulovými a nízkými emisemi registrovaných v těch členských státech, které měly v roce 2017 nejnižší podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi.

Aby právní předpisy stanovující emisní cíle CO₂ pro osobní automobily a dodávky přispěly k dosažení cíle pro rok 2030, tedy -55 %, a cíle klimatické neutrality do roku 2050, musí poskytovat silnou pobídku pro zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi. V tomto ohledu by bylo možné uvažovat o různých alternativních možnostech podpory vozidel s nulovými a nízkými emisemi, jak je popsáno níže.

Co podle vás nejvíce brání tržnímu uplatnění vozidel s nulovými emisemi?

- Cena vozidel s nulovými emisemi
- Poměr mezi cenou a kvalitou klíčových součástí, jako jsou baterie
- Dostupnost dobíjecí/čerpací infrastruktury
- Omezený rozsah
- Dostupnost daných modelů vozidel
- Jiné...

Upřesněte:

Maximálně 1000 znaků

Pro období do roku 2030

Uved'te, nakolik souhlasíte s následujícími tvrzeními o systému pobídek pro osobní automobily a dodávky:

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas.

	1	2	3	4	5
Vedle cílů CO ₂ by měl být zachován mechanismus podpory pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Uved'te, nakolik souhlasíte s následujícími tvrzeními o systému pobídek pro osobní automobily a dodávky:

Vozidla způsobilá pro systém pobídek:

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas. Není třeba hodnotit všechna tvrzení.

	1	2	3	4	5
Pouze vozidla s nulovými emisemi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Všechna vozidla s emisemi nižšími než 50 g CO ₂ /km (stejně jako ve stávajícím nařízení)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pouze vozidla s emisemi pod nižší prahovou hodnotou, než je 50 g CO ₂ /km	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jiné možnosti...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Upřesněte:

Maximálně 1000 znaků

Druh pobídky:

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas. Není třeba hodnotit všechna tvrzení.

	1	2	3	4	5
Jednosměrný systém kreditů by měl být zachován ve své stávající podobě	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jednosměrný systém kreditů by měl být nahrazen povinností každého výrobce registrovat určitý podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi (tj. povinný podíl)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jiné možnosti...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Upřesněte:

Maximálně 1000 znaků

Souvislost s cílem CO₂:

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas.

	1	2	3	4	5
Referenční/povinné úrovně vozidel s nulovými a nízkými emisemi by měly být přizpůsobeny novým cílům. Referenční úrovně by se měly zvýšit zejména v případě, že se zvýší cílové úrovně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pro období po roce 2030

Uved'te, nakolik souhlasíte s následujícími tvrzeními o systému pobídek pro osobní automobily a dodávky:

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas.

	1	2	3	4	5
Vedle cílů CO ₂ je i nadále potřebný mechanismus podpory pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi, i když se cíle pro CO ₂ zpřísní	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Uved'te, nakolik souhlasíte s následujícími tvrzeními o systému pobídek pro osobní automobily a dodávky:

Vozidla způsobilá pro systém pobídek:

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas. Není třeba hodnotit všechna tvrzení.

	1	2	3	4	5
Pouze vozidla s nulovými emisemi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Všechna vozidla s emisemi nižšími než 50 g CO ₂ /km (stejně jako ve stávajícím nařízení)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pouze vozidla s emisemi pod nižší prahovou hodnotou, než je 50 g CO ₂ /km	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jiné možnosti...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Upřesněte:

Maximálně 1000 znaků

Druh pobídky:

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas. Není třeba hodnotit všechna tvrzení.

	1	2	3	4	5
Jednosměrný systém kreditů by měl být zachován ve své stávající podobě	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Jednosměrný systém kreditů by měl být nahrazen povinností každého výrobce registrovat určitý podíl vozidel s nulovými a nízkými emisemi (tj. povinný podíl)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jiné možnosti...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Upřesněte:

Maximálně 1000 znaků

Souvislost s cílem CO₂:

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas.

	1	2	3	4	5
Referenční/povinná úroveň vozidel s nulovými a nízkými emisemi by měla být přizpůsobena novým cílům	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Máte k systému pobídek pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi nějaké další připomínky? Pokud ano, můžete je uvést níže:

Maximálně 1000 znaků

4. Příspěvek obnovitelných a nízkouhlíkových paliv

Podle nařízení (EU) 2019/631 se dodržování cíle pro specifické emise ze strany výrobce posuzuje podle průměrných emisí CO₂ jeho vozového parku, které se měří podle celosvětově harmonizovaného zkušební postupu pro lehká vozidla (WLTP).

Zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v dopravě motivují další politiky EU, jak je podrobně uvedeno ve sdělení o zvýšení cílů EU v oblasti klimatu do roku 2030. Patří mezi ně například směrnice o obnovitelných zdrojích energie, směrnice o zdanění energie, která má být v červnu 2021 revidována, nadcházející konkrétní iniciativy na podporu udržitelných leteckých a námořních paliv a případný rozšířený systém obchodování s emisemi.

Vyznačte, nakolik souhlasíte s následujícími tvrzeními:

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas. Není třeba hodnotit všechna tvrzení.

	1	2	3	4	5
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

U emisních norem CO ₂ pro osobní automobily a dodávky by měl být zaveden takový mechanismus, aby se při posuzování dodržování norem u každého výrobce zohledňoval příspěvek z hlediska obnovitelných a nízkouhlíkových paliv.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Politiky zaměřené na dekarbonizaci paliv a snižování emisí z osobních automobilů a dodávek musí zůstat v samostatných právních nástrojích	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Bude-li při posuzování dodržování norem zaveden systém pro započítávání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, uveďte, nakolik souhlasíte s těmito tvrzeními:

1. Pokud jde o účinky:

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas. Není třeba hodnotit všechna tvrzení.

	1	2	3	4	5
Tento systém zajistí ucelený přístup k dekarbonizaci silniční dopravy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pro silniční dopravu bude k dispozici více obnovitelných a nízkouhlíkových paliv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Více obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v silniční dopravě bude na úkor dostupnosti těchto paliv pro jiná odvětví / druhy dopravy, které se potýkají s většími problémy s dekarbonizací (např. letecká doprava / námořní doprava)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bude to neslučitelné s úsilím EU o zvýšení účinnosti a snížení spotřeby energie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tento systém již nebude zaručovat jednoznačné a jasné povinnosti a odpovědnost výrobců vozidel a dodavatelů paliv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mohlo by to oslabit signál pro inovace, které jsou zapotřebí k tomu, aby vozidla na silnicích měla nulové emise dostatečně brzy, aby bylo do roku 2050 dosaženo klimatické neutrality EU	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Emisní normy CO ₂ pro osobní automobily a dodávky by měly být zpřísněny rychleji, aby byla zachována celková úroveň ambicí	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vedlejších přínosů v oblasti znečištění ovzduší by nebylo dosaženo ve stejném rozsahu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Pokud jde o koncepci mechanismu

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas. Není třeba hodnotit všechna tvrzení.

	1	2	3	4	5
Při posuzování dodržování emisních norem CO ₂ pro osobní automobily a dodávky by se mělo přihlížet pouze k obnovitelným a nízkouhlíkovým palivům, která se v těchto druzích vozidel v daném roce skutečně používala	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Aby se zamezilo dvojímu započtení, měla by se obnovitelná a nízkouhlíková paliva započítávat buď do cílů stanovených v právních předpisech týkajících se paliv, nebo pro účely posuzování dodržování emisních norem CO ₂ pro osobní automobily a dodávky	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Paliva z obnovitelných zdrojů a paliva s nízkými emisemi uhlíku by se měla započítávat podle jejich skutečných úspor emisí skleníkových plynů za celý životní cyklus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zohledněna by měla být všechna obnovitelná a nízkouhlíková paliva (např. udržitelný bioplyn, biomethan a biopaliva, obnovitelná a nízkouhlíková vodíková nebo syntetická paliva), pokud splňují minimální kritéria udržitelnosti stanovená ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zohledněna by měla být pouze obnovitelná a nízkouhlíková paliva s nejvyššími úsporami emisí skleníkových plynů	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Máte nějaké další připomínky, názory, informace k případnému zavedení systému umožňujícího zohlednit obnovitelná a nízkouhlíková paliva při posuzování dodržování normy CO₂ pro vozidla? Pokud ano, můžete je uvést níže:

Maximálně 1000 znaků

5. Stanovení poplatků za překročení emisí

Podle nařízení (EU) 2019/631 by výrobci, jejichž průměrné specifické emise CO₂ překročí jejich specifické cíle, měli platit poplatky za překročení emisí, které se považují za příjem souhrnného rozpočtu Unie bez stanovení konkrétního účelu použití vybraných prostředků.

Jak by podle vás měly být tyto poplatky za překročení emisí stanovovány?

- Měly by být i nadále považovány za příjem souhrnného rozpočtu Unie
- Měly by být přiděleny do nového nebo stávajícího zvláštního fondu nebo příslušného programu s cílem zajistit spravedlivý přechod ke klimaticky neutrální ekonomice, zejména na podporu rekvalifikace, zvyšování kvalifikace, dalšího rozvoje dovedností pracovníků a přemísťování pracovníků v automobilovém odvětví na nová místa
- Jinak...

Upřesněte:

Maximálně 1000 znaků

Pokud máte další názory na stanovování poplatků za překročení emisí, můžete je uvést níže:

Maximálně 1000 znaků

6. Další prvky regulačního přístupu

Nařízení (EU) 2019/631 zahrnuje systém sledování a hlášení a obsahuje flexibilní pravidla umožňující nákladově efektivnější provádění, jako je možnost sdružování, kredity za zavádění ekologických inovací, výjimka pro velmi malé výrobce a možnost odchýlného postupu pro malé výrobce.

Je podle vás nutné některá z následujících ustanovení změnit?

	Ano	Ne	Neutrální
Ustanovení o sledování a hlášení	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ekologické inovace	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sdružování	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Výjimka pro výrobce, kteří registrují méně než 1 000 vozidel ročně	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Výjimky pro malý objem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Domníváte se, že existují další aspekty nařízení, které je třeba řešit? Pokud ano, jaké?

Maximálně 1000 znaků

7. Dopady

Souhlasíte s následujícími tvrzeními o pravděpodobných dopadech zpřísněných norem CO₂ pro osobní automobily a dodávky?

Stupnice od 1 do 5, kde 5 je naprostý souhlas a 1 nesouhlas. Nemí třeba hodnotit všechna tvrzení.

	1	2	3	4	5
--	---	---	---	---	---

Automobilový průmysl EU zvýší investice do technologií s nulovými emisemi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zvýší se konkurenceschopnost automobilového průmyslu EU na celosvětovém trhu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Z ekonomického hlediska budou mít prospěch sociální skupiny s nižšími příjmy díky nižším nákladům na vlastnictví automobilu (např. nižší pořizovací náklady na elektromobily, nižší náklady na energii/palivo)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lze očekávat makroekonomické přínosy, a to jak na HDP, tak na zaměstnanost	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lze očekávat ztrátu pracovních míst v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu v důsledku klesající výroby konvenčních hnacích ústrojí	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Budou zapotřebí nové dovednosti a kvalifikace pracovníků v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lze očekávat vedlejší přínosy, pokud jde o lepší kvalitu ovzduší, zejména v městských oblastech	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lze očekávat vedlejší přínosy z hlediska energetické závislosti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Které další dopady jsou podle vašeho názoru důležité?

Maximálně 1000 znaků

Jaká další opatření by měla být zavedena, aby byl zajištěn sociálně přijatelný a spravedlivý přechod k mobilitě s nulovými emisemi, a to s ohledem na jeho sociální dopady v celém hodnotovém řetězci automobilového průmyslu, zejména v těch regionech, které jsou obzvláště závislé na pracovních místech v automobilovém průmyslu?

Maximálně 1000 znaků

8. Další poznámky

Máte-li k odpovědím na výše uvedené otázky jakékoli připomínky nebo doplňující informace:

Maximálně 1000 znaků

Pokud chcete připojit dodatečné informace (např. písemné stanovisko) nebo uvést jiný konkrétní aspekt problematiky, který se v dotazníku neobjevil, zde můžete nahrát další dokument.

Nahráný soubor bude zveřejněn spolu s vašimi odpověďmi na dotazník, které představují pro tuto veřejnou konzultaci hlavní zdroj informací. Tento dokument je dobrovolný doplněk a slouží jako další podkladová informace k lepšímu pochopení vašeho stanoviska.

Nahrajte soubor

Maximální velikost souboru je 1 MB

Povoleny jsou pouze soubory typu pdf,txt,doc,docx,odt,rtf.