

STANOVISKO REPUBLIKOVEJ ÚNIE ZAMESTNÁVATEĽOV

Riadne predbežné stanovisko k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009

<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/LPEU/2022/661>

Materiál v pripomienkovom konaní do 13.03.2023

Stručný popis podstaty materiálu najmä jeho relevancie z pohľadu RÚZ

Materiál bol predložený do medzirezortného pripomienkového konania Ministerstvom dopravy SR ako na základe uznesenia vlády SR č. 627/2013

Cieľom a obsahom materiálu je najmä:

Všeobecný cieľ iniciatívy je dvojaký: zabezpečiť riadne fungovanie jednotného trhu stanovením primeraných, nákladovo účinných a nadčasových pravidiel týkajúcich sa emisií vozidiel a zaistiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a zdravia EÚ ďalším znížením emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z cestnej dopravy.

I

iniciatíva prispeje k dosiahnutiu všeobecného cieľa plnením týchto troch špecifických cieľov:

1. zníženie zložitosti súčasných emisných noriem Euro;
2. poskytovanie aktuálnych limitov pre všetky relevantné látky znečisťujúce ovzdušie;
3. zlepšenie regulácie emisií v skutočných podmienkach.

Zlepšenie regulácie emisií v skutočných podmienkach počas celej životnosti vozidla má značný význam z hľadiska trhu s jazdenými vozidlami. Návrh normy Euro 7 sa zameriava na zníženie emisií vozidiel počas dlhšej časti životnosti vozidla, čím je prínosom aj pre používateľov jazdených vozidiel. Najmä pokiaľ ide o špecifický cieľ 3, v niekoľkých nasledujúcich rokoch budú kvalitu ovzdušia naďalej ovplyvňovať vozidlá vyhovujúce menej prísny emisným normám ako Euro 7. Mohli by sa zaviesť vhodné stimuly na obnovu starších vozidiel, aby spĺňali požiadavky normy Euro 7, pokiaľ ide o výfukové emisie, ale aj emisie z brzd a pneumatík.

Postoj RÚZ k materiálu

Cieľom návrhu je zabezpečiť riadne fungovanie jednotného trhu stanovením primeraných, nákladovo účinných a nadčasových pravidiel týkajúcich sa emisií vozidiel a zaistiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a zdravia EÚ ďalším znížením emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z cestnej dopravy. RÚZ k návrhu predkladá nižšie uvedenú pripomienku.

Pripomienky RÚZ k predkladanému materiálu

1. Zásadná pripomienka k návrhu ako celku

RÚZ navrhuje v celom stanovisku k návrhu na príslušnom mieste zohľadniť nasledovné podnety

A. Požadujeme posun termínov účinnosti

V čl. 10 predmetného návrhu nariadenia sú obsiahnuté nerealistické termíny účinnosti - júl 2025 pre vozidlá kategórií N1 a M1 a júl 2027 pre vozidlá kategórií M2, M3, N2, N3, O3 a O4. Navrhované termíny účinnosti sú nerealistické a nevykonateľné. Z hľadiska pokročilého dátumu a potreby vydania delegovaného aktu, ktorým sa stanovujú špecifikácie, sa sektor dopravy nestihne na tieto zmeny pripraviť, a preto žiadame posunutie termínov účinnosti.

Sektor cestnej dopravy sa nachádza momentálne v neistote z dôvodu doby vyrokovania návrhu nariadenia, jeho účinnosti, ako aj účinnosti potrebných delegovaných právnych aktov. Sektor potrebuje mať istotu, že mu bude poskytnutý potrebný časový priestor na prispôbenie sa daným zmenám.

B. Zachovanie neutrálneho prístupu

V súčasnej dobe v nákladnej doprave neexistuje spoľahlivá alternatíva k spaľovaciemu motoru, najmä na dlhé vzdialenosti. Vývoj elektromobility v nákladnej doprave pomaly napreduje, však momentálne je pre potreby medzinárodnej dopravy stále nedostatočný, pokiaľ ide o nabíjajúcu infraštruktúru, dojazd na jedno nabitie a rovnako aj cena predmetných vozidiel je aj trojnásobne vyššia ako vozidiel so spaľovacím motorom. Preto je potrebné hľadať cestu v už dnes dostupných technológiách, a tým zabezpečiť zníženie emisií v doprave. Rovnako je potrebné nájsť rovnováhu medzi investovanými nákladmi a dosiahnutými prínosmi.

RÚZ žiada zachovanie technologicky neutrálneho prístupu. V konečnom dôsledku podstata spočíva v znížení emisií skleníkových plynov z dopravy.

C. Zohľadnenie životnosti vozidiel

V súčasnosti je priemerná životnosť ťahača cca 800 000 tis. km približne 8-9 rokov. Prijatie novej normy Euro 7 by nemalo viesť k obave stanovenia dátumu vyradenia vozidiel Euro 6 vzhľadom na priemernú životnosť nákladných vozidiel (napr. pri ťahačoch cca 8 - 9 rokov).

Cieľom Európskej zelenej dohody je dosiahnutie klimatickej neutrality do roku 2050. Prijatím emisnej normy Euro 7 sa nastavia prísnejšie pravidlá v produkovanií emisií a dopomôže sa tak k ich zníženiu. Za združenie vyjadrujeme potrebu zaoberať sa otázkou stanovenia dátumov povinného vyradenia starších vozidiel z prevádzky (Euro 4 a staršie), nakoľko tieto vozidlá produkujú najviac emisií. Práve toto opatrenie by predstavovalo veľkú úsporu emisií, a tým by dopomohlo vo veľkej miere k dosiahnutiu vyššie stanoveného cieľa. Motiváciu na obnovu vozových parkov je potrebné podporiť aj zo strany štátu napríklad formou zavedenia tzv. šrotovného alebo inou formou zvýhodnenia nákupu nových vozidiel.

D. Brzdy a pneumatiky

Žiadame, aby sa nariadením jasne zadefinovalo rozdelenie zodpovednosti medzi výrobcov vozidiel, pneumatík a brzd. Výkonnosť brzd a pneumatík by sa mala definovať na základe typového schválenia. Meranie výkonu pneumatík a brzd si nemôže vyžadovať inštaláciu prídavných zariadení na monitorovanie v reálnom čase.

E. Monitorovacie palubné snímače

Cestní dopravcovia nesúhlasia v prípade palubných monitorovacích zariadení, aby sa údaje zasielali nepretržite. Operátorom by sa mala zaručiť možnosť voľby prístupu k údajom o vozidle. Konkrétne vopred definované údaje by sa mali na požiadanie dočasne sprístupniť autorizovaným inšpektorom pri kontrolách za štandardizovaných a bezpečných podmienok a potom by sa mali vymazať. Hlavným dôvodom je ochrana údajov a bezpečnosti. Prístup k údajom by nemal narušovať vykonávanie prepravnej operácie.

2. Zásadná pripomienka k bodu 12 (Analýza jednotlivých ustanovení predkladaného návrhu), článku 10 ods. 4

Znenie: „Najideálnejšie posunutie uvedeného dátumu na minimálne 24 mesiacov od vydania sekundárnej legislatívy (ideálne 36 mesiacov)“ navrhujeme nahradiť nasledovným znením: „Navrhujeme posunutie uvedeného dátumu na minimálne 36 mesiacov od vydania sekundárnej legislatívy“.

Odôvodnenie:

Principiálne sa stotožňujeme so stanoviskom, že účinnosť ustanovení v článku 10 by sa mala odvíjať od vydania delegovaných aktov. Sme však toho názoru, že stanovisko SR by malo konkrétne vyjadrovať návrh SR, preto žiadame o preformulovanie textu spolu s vyjadrením požiadavky na odklad účinnosť až o 3 roky od vydania delegovaných aktov. Čím dlhšie prechodné obdobie bude výrobcom vozidiel poskytnuté na splnenie požiadaviek v zmysle EURO 7, tým efektívnejšie bude môcť sektor reagovať na požiadavku implementovania nových technológií. Zároveň sa vytvára dodatočný priestor pre vývoj a výskum nových alternatív, prípadne na zvýšenie efektívnosti už súčasne dostupných alternatív (elektromobilita v nákladnej doprave), ktorých zmysluplná implementácia si vyžaduje kroky nie len na strane výrobcov vozidiel ale aj na strane členských štátov na vytvorenie dostatočnej nabíjacej / plniacej infraštruktúry.

3. Zásadná pripomienka k bodu 12 (Analýza jednotlivých ustanovení predkladaného návrhu), prílohe I

Znenie prvej vety navrhujeme nahradiť nasledovným znením: „Napriek tvrdeniu Komisie, že v súčasnosti sú dostupné technológie, ktoré umožňujú vozidlám plniť stanovené limity, je nutné upozorniť na to, že Komisia navrhuje niekoľko násobne prísnejšie emisné hodnoty pri testovaní vozidiel. Zároveň je potrebné rozlišovať dostupnosť technológií a

existenciu technológií. Nie každá technológia, ktorá je v súčasnosti vyvinutá a umožňuje dosahovať stanovené emisné limity, bude aj dostupná z ekonomického hľadiska. Práve na príklade elektromobility je možné vnímať výrazný rast investičných nákladov v porovnaní s inými technológiami. V neposlednom rade odporúčame sa vo všeobecnosti pri sledovaní cieľa dekarbonizácie dopravy zameriavať na emisie z celého životného cyklu a nie len emisie produkované na výfuku vozidiel v súlade s princípom technologickej neutrality. Tento prístup umožňuje využiť potenciál aj súčasne dostupných alternatívnych palív, ktoré majú nízku, či nulovú emisnú stopu zo životného cyklu, no sú aplikovateľné iba v spaľovacích motoroch. Emisné ciele je vhodné plniť kombináciou opatrení vo vzťahu k výrobcovi vozidiel ale aj k zdrojom energie, ktorá tieto vozidlá poháňa."

Odôvodnenie:

Návrh nariadenia zvyšuje nároky na dosahované emisné úspory nákladných vozidiel. Technológie, ktorými je možné zabezpečiť znižovanie emisií z nákladnej cestnej dopravy v súčasnosti síce existujú, no sú naďalej vo vývoji. Dostupné riešenie sú nákladné a pri niektorých technológiách (najmä elektromobilita) narážame aj na problém s nerozvinutou infraštruktúrou. Práve z tohto dôvodu dlhodobo razíme názor, že znižovanie emisií z dopravy má byť hodnotené metodikou merania emisií zo životného cyklu jednak voči palivám ale aj voči vozidlám. V tejto súvislosti je potrebné brať na vedomie, že EK vytvára tlak na výrobcov vozidiel prostredníctvom dvoch legislatívnych aktov – EURO 7 a CO2 štandardy pre ťažké úžitkové vozidlá. Oba akty majú za cieľ znižovať emisnú stopu z cestných nákladných vozidiel. Je však otázne, či prijatie násobne vyšších emisných limitov v zmysle normy EURO7 nepresmeruje výskumné kapacity výrobcov vozidiel na splnenie požiadaviek stanovených v zmysle EURO7 namiesto investovania týchto zdrojov na vývoj a výskum technológií, ktoré umožňujú splniť ešte prísnejšie ciele podľa nariadenia o CO2 štandardoch. Navrhovanou pripomienkou sledujeme aby sa SK prihlásilo k podpore princípu technologickej neutrality.

<https://www.slov-lex.sk/legislativne-procesy/SK/LPEU/2022/661>