

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2018
8. volební období

34.

USNESENÍ
výboru pro evropské záležitosti
ze 7. schůze
ze dne 15. února 2018

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel /kód dokumentu 14183/17, KOM(2017) 653 v konečném znění/

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy /kód dokumentu 14184/17, KOM(2017) 647 v konečném znění/

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy /kód dokumentu 14213/17, KOM(2017) 648 v konečném znění/

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepracované znění) /kód dokumentu 14217/17, COM(2017) 676 final/

ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Jak dosáhnout nízkoemisní mobility – Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky /kód dokumentu 14215/17, KOM(2017) 675 v konečném znění/

ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Širší využívání alternativních paliv- Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva podle čl. 10 odst. 6 směrnice 2014/94/EU, včetně posouzení vnitrostátních rámců politiky podle čl. 10 odst. 2 směrnice 2014/94/EU /kód dokumentu 14333/17, KOM(2017) 652 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR po vyslechnutí informace 1. náměstka ministra dopravy Ing. Tomáše Čočka, Ph.D., náměstkyně ministryně pro místní rozvoj Ing. Marcely Pavlové, náměstka ministryně financí Mgr. Ondřeje Landy, ředitele odboru energetické účinnosti a úspor pověřeného řízením sekce surovin a energetiky Ministerstva průmyslu a obchodu Ing. Vladimíra Sochora, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Jana Zahradníka po rozpravě

s c h v a l u j e stanovisko, které je přílohou tohoto usnesení.

František Kopřiva v. r.
ověřovatel

Jan Zahradník v. r.
zpravodaj

Ondřej Benešík v. r.
předseda

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Jak dosáhnout nízkoemisní mobility - Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky

KOM(2017) 675 v konečném znění, kód Rady 14215/17

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepracované znění)

**KOM(2017) 676 v konečném znění, kód Rady 14217/17
Interinstitucionální spis 2017/0293/COD**

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy

**KOM(2017) 648 v konečném znění, kód Rady 14213/17
Interinstitucionální spis 2017/0290/COD**

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy

**KOM(2017) 647 v konečném znění, kód Rady 14184/17
Interinstitucionální spis 2017/0288/COD**

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

**KOM(2017) 653 v konečném znění, kód Rady 14183/17
Interinstitucionální spis 2017/0291/COD**

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Širší využívání

**alternativních paliv- Akční plán pro zavádění infrastruktury pro
alternativní paliva podle čl. 10 odst. 6 směrnice 2014/94/EU, včetně
posouzení vnitrostátních rámců politiky podle čl. 10 odst. 2 směrnice
2014/94/EU**

KOM(2017) 652 v konečném znění, kód Rady 14333/17

- **Právní základ:**

Článek 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (KOM(2017) 676).

Článek 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (KOM(2017) 648, KOM(2017) 647).

Článek 192 Smlouvy o fungování Evropské unie (KOM(2017) 653).

- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**

10. 11. 2017 (KOM(2017) 676)

14. 11. 2017 (KOM(2017) 675)

15. 11. 2017 (KOM(2017) 647)

22. 11. 2017 (KOM(2017) 652)

23. 11. 2017 (KOM(2017) 648)

24. 11. 2017 (KOM(2017) 653)

- **Datum projednání ve VEZ:**

12. 1. 2018 (1. kolo)

- **Procedura:**

Řádný legislativní postup.

- **Předběžná stanoviska vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**

Datovaná dnem 8. prosince 2017, 12. prosince 2017, 9. ledna 2018, 23. ledna 2018, 5. února 2018 a 6. února 2018, doručená do výboru pro evropské záležitosti dne 16. a 25. ledna a 7. února 2018 prostřednictvím systému ISAP.

- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**

Návrhy jsou v souladu s principem subsidiarity.

- **Odůvodnění a předmět:**

Přechod na moderní a nízkouhlíkové hospodářství je klíčovou prioritou Evropské komise. Je reakcí na Pařížskou dohodu z roku 2015. Vize energetické unie byly představeny zejména v dokumentu Sdělení Komise Rámcová strategie k vytvoření odolné energetické unie s pomocí progresivní politiky v oblasti změny klimatu.¹ V roce 2016 byla představena Evropská strategie pro nízkouemisní mobilitu.² **Na konci května 2017 Komise představila soubor návrhů nazývaný jako balíček „Evropa v pohybu“³. Tento balíček opatření v rámci čisté mobility na květnový balík navazuje.**

Automobilový průmysl má pro EU velký význam, zaměstnává více než 12 milionů lidí v oblasti výroby, prodeje, údržby a dopravy. Nicméně podíl automobilového trhu EU na celosvětovém prodeji se v posledním desetiletí snížil. Hrozí, že při neexistenci přísnějších norem po roce 2020 EU přijde o své vůdčí technologické postavení, zejména pokud jde o vozidla s nulovými a nízkými emisemi, neboť USA, Japonsko, Jižní Korea a Čína v této oblasti zaznamenávají rychlý pokrok. Silniční doprava byla v roce 2015 odpovědná za 22% emisí skleníkových plynů v EU. Osobní automobily a dodávky byly v roce 2015 odpovědné za 73% emisí skleníkových plynů v silniční dopravě.

Cílem tohoto druhé balíčku, který Evropská komise předložila na začátku listopadu 2017, má být pomoc evropskému automobilovému průmyslu a odvětví mobility připravit se na budoucnost, a to nastavením správných podmínek a pobídek pro tento průmysl tak, aby byl globálně konkurenceschopný a generoval inovace, růst a pracovní místa. Současně mají navrhovaná opatření podle Evropské komise zajistit, aby byla mobilita v budoucnu ekologická, přístupná a cenově dostupná pro všechny a aby se mohla obnovit důvěra spotřebitelů.

Balíček se skládá z průvodního sdělení „Jak dosáhnout nízkouemisní mobility“; ze sdělení „Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva“; z návrhu nařízení, jež obsahuje nové normy pro emise CO₂; z návrhu nařízení o osobní autokarové dopravě, jež má stimulovat rozvoj dálkových autobusů; z návrhu směrnice o čistých vozidlech, jež má přispět k většímu využívání čisté mobility při zadávání veřejných zakázek; a z návrhu směrnice o kombinované dopravě, která podporuje kombinované využívání různých druhů nákladní dopravy.

Třetí a poslední balíček návrhů v rámci iniciativy „Evropa v pohybu“ představí Komise v první polovině roku 2018.⁴ Má obsahovat návrhy norem pro emise oxidu uhličitého u nákladních automobilů, opatření reagující na doporučení skupiny na vysoké úrovni GEAR 2030 z 18. října 2017, kroky v oblasti kooperativních, propojených a automatizovaných vozidel a řešení v oblasti mobility a dále návrhy na zlepšení elektronické dokumentace v dopravě a zvýšení bezpečnosti silničního provozu v EU.

¹ KOM (2015) 80 v konečném znění; VEZ projednal 15. dubna 2015 a přijal k dokumentu usnesení dostupné zde: <http://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=104872>.

² Strategie stanovuje cíl, že emise skleníkových plynů v odvětví dopravy musí být do roku 2050 sníženy alespoň o 60% v porovnání s rokem 1990 a musí se dále snižovat směrem k nule. KOM (2016) 501 v konečném znění; VEZ projednal 22. září 2016 a přijal k dokumentu usnesení – dostupné zde: <http://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=107638>.

³ Tento balíček VEZ projednal a dne 21. září 2017 k němu přijal usnesení – dostupné zde: <http://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=119297> a zde: <http://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=119292> a zde: <http://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=119291>.

⁴ Pravděpodobně v květnu 2018.

Právě představený balíček je hodnocen jako poměrně shovívavý k automobilovému průmyslu, zejména německému, který se potýká s následky aféry Dieseldgate a dalšími a který na Komisi vyvinul značný tlak. Je hodnoceno, že Komise zvolila spíše prostředky pozitivní motivace a nevyužila různých alternativních návrhů – př. kvót na minimální podíl elektrických aut. Cíle snižování emisí mnozí hodnotí jako poměrně vstřícné k automobilovému průmyslu. Komisař pro klima Miguel Arias Cañete se vyjádřil, že koneckonců automobilový průmysl je ten hlavní hráč, jelikož ten je vystaven soutěži ze strany Číny, Indie, apod. Státy, které nemají tak významný automobilový průmysl, byly pro cíl 40 % pro rok 2030 a pro minimální podíl elektrických aut. Environmentální skupiny požadovaly cíl 60 % snížení emisí pro rok 2030, automobilový průmysl naproti tomu 20 %.⁵

Návrh nařízení týkající se nových norem pro emise CO₂ a návrh směrnice o čistých vozidlech zejména rozvířily debatu na téma, zda Komise opouští od principu technologické neutrality ve prospěch elektrických vozidel. Návrhy jsou prý zaměřeny čistě na přechod od vozidel poháněných konvenčními motory k elektrickým vozidlům. Je upozorňováno na to, že je potřeba podporovat širokou škálu řešení.⁶ Některé státy se rovněž domnívají, že konkrétně návrh týkající se nových norem pro emise CO₂ ukládá největší břemeno výrobcům malých vozidel. Byl vznesen požadavek, aby výpočet specifických emisí nevycházel z hmotnosti vozidla, ale z jeho stopy.

Lze očekávat, že o zpřísnění cílů stanovených v předloženém balíčku se pokusí řada poslanců při jeho projednávání v Evropském parlamentu.

- **Obsah a dopad:**

Sdělení Jak dosáhnout nízkoemisní mobility - Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky

Úvodem je zmíněna potřeba přechodu na moderní a nízkouhlíkové hospodářství a jsou uvedena fakta týkající se odvětví dopravy: doprava tvoří téměř čtvrtinu emisí skleníkových plynů v Evropě a je hlavní příčinou snížené kvality ovzduší ve městech; silniční doprava představuje cca 73 % emisí z dopravy; předpokládá se, že doprava v Evropě bude stále růst.

Sdělení představuje 3 hlavní politické priority, na které se tento balíček soustředí:

1. Evropa, která chrání: Klíčová úloha EU v pařížském rámci a při tvorbě mezinárodních norem

Poptávka po ekologických produktech, technologiích a obchodních modelech podporující udržitelnou mobilitu je celosvětově stoupající, je potřeba, aby si EU zachovala vedoucí postavení v boji proti změně klimatu a zvýšila konkurenceschopnost evropského průmyslu.

Návrh nových norem pro emise CO₂ u osobních a dodávkových automobilů po roce 2020 je tak klíčovou součástí balíčku – normy pomohou členským státům splnit cíle v oblasti klimatu a umožní zvýšit kvalitu života a zdraví jejich občanů. Revize směrnice o čistých vozidlech pomůže povzbudit v EU poptávku veřejnosti. Revize

⁵ Zdroj Politico.eu: dostupné zde: <https://www.politico.eu/article/carmakers-get-brussels-pass-on-emissions/>; více k různým pozicím př. zde: <https://www.euractiv.com/section/electric-cars/news/eu-unveils-proposal-to-clean-up-transport-boost-electric-vehicles/>.

⁶ Více k tomuto tématu zde: <https://www.euractiv.com/section/electric-cars/news/eus-car-emission-goals-for-2030-stir-up-tech-neutrality-debate/>.

v oblasti kombinované dopravy bude stimulovat kombinované využívání nákladních vozidel a vlaků, nákladních lodí nebo plavidel pro přepravu zboží. Revize v oblasti osobní autokarové dopravy zlepší mobilitu občanů stimulací rozvoje autobusových spojů.

2. Evropa, která posiluje postavení svých občanů: Žádný spotřebitel není druhořadý a žádný region nesmí být opomenut

Je zaváděn nový rámec zkoušek pro schválení typu na základě nových zkušebních postupů, které zajistí účinné dodržování pravidel.⁷ Ten má poskytnout základ pro uplatňování nových norem pro emise CO₂ po roce 2020. Je potřeba se zaměřit na cenovou dostupnost nových a čistších forem mobility a musí být vybudována příslušná infrastruktura pro alternativní paliva. Proto balíček obsahuje akční plán na podporu investic do infrastruktury pro alternativní paliva. Zároveň je součástí balíčku podpora čistých vozidel při zadávání veřejných zakázek. Dále Komise vyvíjí spolu s členskými státy evropskou metodiku porovnávání cen paliv a kromě toho již zpřístupnila nástroj pro ekologické řízení (tzv. *Green Driving tool*), který spotřebitelům umožňuje porovnat dopad různých technologií na spotřebu paliva a emise CO₂.

3. Evropa, která brání: Podpora konkurenceschopnosti průmyslu EU s cílem stimulovat nová pracovní místa, růst a investice

Řešení otázky energetiky a změny klimatu představuje pro průmysl EU významnou možnost zvýšit svoji konkurenceschopnost. Naši hlavní obchodní partneři se tímto směrem již ubírají; Čína si pro roky 2019 a 2020 stanovila ambiciózní cíle ohledně výroby a dovozu čistých vozidel. **Automobilový průmysl má pro Evropu zásadní význam, jelikož zaměstnává 12 milionů osob ve výrobě, prodeji, údržbě a dopravě a podílí se na HDP EU 4 %.** Cílem je, aby byl průmysl EU dlouhodobě silnější a konkurenceschopnější. Důležité jsou inovace, digitalizace a dekarbonizace. Je potřeba reagovat i na potřebu transformace pracovní síly.

I přes očekávaný rychlý nárůst čistých, zejména elektrických vozidel se odhaduje, že **kvůli absenci nových politických opatření bude 90 % automobilů v roce 2030 stále poháněno spalovacím motorem.** Návrh Komise týkající se norem pro emise CO₂ pro osobní a dodávkové automobily po roce 2020 podle Komise obsahuje ambiciózní, ale realistické cíle snížení emisí do roku 2025 a 2030. Komise neopomíná ani význam propojených a automatizovaných vozidel. Komise si také uvědomuje, že zavádění elektromobility bude znamenat nárůst počtu baterií. Z pohledu průmyslu bude zvýšení poptávky vyžadovat do roku 2025 rozsáhlé investice do hodnotového řetězce baterií, včetně masivního navýšení výroby bateriových článků.⁸

Návrh nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke

⁷ KOM (2016) 031 v konečném znění.

⁸ EU má rozsáhlé portfolio nástrojů, které mohou být při vývoji baterií využity. Mezi ně patří Evropský fond pro strategické investice, Evropský fond pro regionální rozvoj (se 44 miliardami eur potenciálně k dispozici mimo jiné pro výzkum a inovace baterií v rámci strategií inteligentní specializace vypracovaných v regionech EU a 35 miliardami eur určenými na energeticky účinnou a dekarbonizovanou dopravu). Kromě 150 milionů eur, které byly již přiděleny, vyčlení Evropská komise v rámci programu Horizont 2020 (2018–2020) 200 milionů eur přímo na výzkum a inovaci baterií; problematika se řeší i na politické úrovni – ČR se stala účastníkem HLG group k bateriím, Maroš Šefčovič plánuje na Clean Energy Industrial Forum v rámci EU Industry Day ve dnech 22. – 23. února představit roadmap v této oblasti.

snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepracované znění)

Tento návrh má přispět ke snížení emisí CO₂ z odvětví silniční dopravy. Stanovuje nákladově efektivní cíle v oblasti snížení emisí CO₂ u nových lehkých vozidel do roku 2030 ve spojení se zvláštním pobídkovým mechanismem na zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Úrovně snížení pro vozové parky nových osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel v celé Unii by měly být stanoveny pro roky 2025 a 2030, přičemž by se měla zohlednit doba obnovy vozového parku a potřeba, aby odvětví silniční dopravy přispělo k cílům v oblasti energetiky a klimatu pro rok 2030.

Normy týkající se emisí CO₂ z osobních automobilů a dodávek jsou na úrovni EU zavedeny od roku 2009 pro osobní automobily a od roku 2011 pro dodávky a stanovují cíle do roku 2020, resp. 2021. Nařízení EP a Rady (ES) č. 443/2009 a nařízení EP a Rady (EU) č. 510/2011 byla již několikrát podstatně změněna. Tyto normy představují základní nástroj k prosazování inovací a investic do nízkouhlíkových technologií. Komise však zjistila tři klíčové problémy: 1. nedostatečné využívání nejúčinnějších vozidel, které proto nepostačuje ke splnění závazků vyplývajících z Pařížské dohody, 2. spotřebitelům unikají příležitosti k úsporám paliva, 3. hrozí ztráta konkurenční výhody EU kvůli nedostatečným inovacím. Dochází tedy k přepracování norem tak, aby došlo k vyřešení zjištěných problémů a byl zajištěn koherentní a účinný přechod po roce 2020. Bez dalších opatření na úrovni EU by u nových osobních automobilů a dodávek pravděpodobně došlo k méně výraznému dalšímu snížení emisí CO₂. Stávající nařízení budou zrušena a nahrazena předloženým nařízením ke dni 1. ledna 2020.

Konkrétně k nejdůležitějším ustanovením:

Článek 1 stanoví cíle pro vozový park EU v oblasti emisí CO₂ pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla, které se použijí od roku 2020, 2025 a 2030. Nařízení se má použít od roku 2020, zahrnuje proto již zavedené cíle na rok 2020 ve výši 95 g CO₂/km pro osobní automobily a ve výši 147 g CO₂/km pro lehká užitková vozidla. Dále jsou stanoveny nové cíle pro rok 2025 a 2030. Od 1. ledna 2025 se použijí pro vozový park EU tyto cíle:

- Pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů a nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl pro vozový park, který se rovná 15 % snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného dle přílohy.

Od 1. ledna 2030 se použijí tyto cíle:

- Pro průměrné emise z vozového parku nových osobních automobilů se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná 30 % snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného dle přílohy;
- Pro průměrné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná 30 % snížení průměru cílů pro specifické emise v roce 2021 stanoveného dle přílohy.

Počínaje rokem 2021 budou cíle pro specifické emise založeny na novém zkušebním postupu pro emise – celosvětově harmonizovaném zkušebním postupu pro lehká vozidla (WLTP), proto jsou nové cíle vyjádřeny jako procentní snížení ve srovnání s průměrem cílů pro rok 2021 stanovených pro každého výrobce v souladu s přílohou.

Článek 4 stanoví obecnou povinnost výrobce zajistit, aby průměrné emise CO₂ z jeho vozového parku nově registrovaných vozidel v kalendářním roce nepřekročily jeho roční cíl

pro specifické emise. Tento cíl je specifický pro výrobce, vzorce pro výpočet jsou obsaženy v příloze.⁹ Od roku 2025 by měl být cíl pro specifické emise daného výrobce vypočítán s přihlédnutím k podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi¹⁰ ve vozovém parku tohoto výrobce; pokud podíl přesáhne referenční hodnotu pro vozový park EU, získá výrobce výhodu v podobě vyššího cíle pro specifické emise.

Poplatek za překročení emisí je stanoven dle vzorce (překročení emisí *95 EUR) * počet nově registrovaných vozidel, tj. 95 EUR/g/CO₂/km. Výše poplatku vychází ze stávajících nařízení. Zůstává zachována možnost výjimek pro určité výrobce. Upravuje se článek týkající se ekologických inovací. Komise v roce 2024 předloží zprávu Evropskému parlamentu a Radě o účinnosti tohoto nařízení a v případě potřeby připojí návrh na jeho změnu.

Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy

Směrnice 92/106/EHS o kombinované dopravě motivuje k přesunu od silniční nákladní dopravy ke způsobům dopravy s nižšími emisemi, jako je vnitrozemská vodní doprava, námořní doprava a železniční doprava. Směřuje ke zvýšení konkurenceschopnosti kombinované dopravy v porovnání s nákladní dopravou pouze po silnici. Směrnice byla přijata v roce 1992, je tedy pochopitelné, že od té doby se udály značné změny. Směrnice je nadále relevantní pro plnění svého cíle, ale je možné revizí zlepšit její efektivnost a účelnost.

Cílem této revize je dále zvýšit konkurenceschopnost kombinované dopravy v porovnání s dálkovou silniční nákladní dopravou, a podpořit tak přechod od silniční nákladní dopravy k jiným formám dopravy. Mělo by to snížit podíl dopravních externalit z nákladní dopravy. Bude toho dosaženo prostřednictvím: upřesnění a rozšíření definice kombinované dopravy; lepšího monitorování podmínek způsobilosti a vymáhání; zvýšení účinnosti pobídek a zdokonalení podmínek směrnice týkajících se předkládání zpráv a monitorování. Iniciativa je součástí programu REFIT.

Konkrétně k nejdůležitějším ustanovením:

Rozšiřuje se oblast působnosti a definice kombinované dopravy. Kombinovanou dopravou se nově rozumí i vnitrostátní kombinovaná doprava. Dále se navrhuje specifikovat maximální vzdálenost silničního úseku na 150 km nebo 20 % celkové vzdálenosti bez ohledu na druh nesilničního úseku (železnice, vnitrozemské vodní cesty nebo mořská cesta) a zároveň se vypouští omezení nesilničního úseku. Jsou specifikovány druhy nákladových jednotek, které jsou v kombinované dopravě přípustné.

Zavádí se povinnost pro členské státy, aby do 18 měsíců po uplynutí lhůty pro provedení směrnice předložily Komisi údaje o podmínkách trhu kombinované dopravy na svém území. Komise na základě národních zpráv posuzuje provádění směrnice a může předjímat další opatření. ČS předkládají informace pravidelně každé 3 roky.

Dále je rozšířena působnost ekonomických podpůrných opatření pro kombinovanou dopravu.

⁹ Cíl se vypočítává jako funkce platného cíle pro vozový park EU, křivky limitních hodnot, průměrné hmotnosti vozového parku výrobce a referenční hmotnosti. Výpočet hmotnosti je do roku 2024 včetně založen na hmotnosti v provozním stavu. Od roku 2025 by se měla místo toho používat zkušební hmotnost vozidla, která je blíže skutečné hmotnosti dokončeného vozidla. Vzorce pro výpočet cílů pro specifické emise na období od roku 2020 do roku 2030 jsou uvedeny v částech A a B přílohy I. Výpočty cílů použitelné v letech 2020 až 2024 jsou stanoveny ve stávajících právních předpisech.

¹⁰ „Vozidlem s nulovými a nízkými emisemi“ se dle nové definice rozumí osobní automobil nebo lehké užitkové vozidlo s výfukovými emisemi, jak byly stanoveny v souladu s nařízením (EU) 2017/1151, od nuly do 50 g CO₂/km.

Doplňuje se článek 9a, aby byla zajištěna transparentnost pro všechny účastníky přepravních operací v rámci kombinované dopravy. Za tímto účelem bude vytvořena síť příslušných orgánů.

Návrh nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy

V období 2015 až 2017 bylo nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 vyhodnoceno ex post. Výsledkem byl závěr, že nařízení je při dosahování svého původního cíle spočívajícího v podpoře autokarové a autobusové dopravy jako udržitelné alternativy individuální automobilové dopravy účinné pouze částečně. K hlavním zjištěným problémům patřily překážky na vnitrostátních trzích, které brání rozvoji meziměstské autokarové a autobusové dopravy, a nízký podíl udržitelných druhů osobní dopravy. Předložený návrh má nedostatky odstranit. Návrh spadá pod iniciativu REFIT.

Konkrétně k nejdůležitějším ustanovením:

Navrhuje se oblast působnosti pozměnit tak, aby byla **zahrnuta veškerá linková doprava pro cizí potřebu provozovaná podnikatelem v silniční dopravě nerezidentem**. Pozměňují se definice tak, aby bylo jasné, že se za linkovou dopravu považují i expresní služby; jsou doplněny nové definice terminálu a provozovatele terminálu, atp. Navrhuje se vložit nový článek, který vyžaduje, aby členské státy určily regulační orgán, jenž by měl být nezávislý na ostatních orgánech veřejné moci. Navrhuje se vložit nový článek, který vyžaduje, aby podnikatelé v silniční osobní dopravě měli za účelem provozování linkové dopravy právo na přístup k terminálům za spravedlivých, nestranných, nediskriminačních a transparentních podmínek. Navrhuje se vložit nový článek, který stanoví postup pro získání přístupu k terminálům. Upřesňují se kontroly podnikatelů v silniční osobní dopravě provozujících kabotáž ve formě linkové dopravy. Navrhuje se uložit povinnost členským státům podávat zprávy Komisi. Komise podá EP a Radě do pěti let ode dne použitelnosti tohoto nařízení zprávu o tom, nakolik nařízení přispělo k lepšímu fungování trhu silniční osobní dopravy.

Upravují se ustanovení vztahující se na linkovou dopravu podléhající povolení. Stanoví se odlišný povolovací postup pro mezinárodní přepravu cestujících na vzdálenost kratší než 100 km vzdušnou čarou, pro vzdálenost 100 km a více vzdušnou čarou (zde nelze zamítnout novou dopravní službu z důvodu narušení ekonomické rovnováhy o veřejných službách) a pro vnitrostátní linkovou dopravu (zde je takové zamítnutí možné).

Navrhuje se pozměnit článek týkající se povolené kabotáže tak, že se zrušuje požadavek, aby se linková doprava prováděla v rámci mezinárodní linkové dopravy, a zákaz kabotáže ve formě linkové dopravy prováděné nezávisle na linkové dopravě. Místní výlety představují povolenou kabotáž a vztahuje se na ně ustanovení písmene b) (proto je rušen článek 13 týkající se místních výletů).

Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

Přibližně 95 % vozidel na evropských silnicích stále používá fosilní paliva. Již Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu deklaruje, že Komise pracuje na pobídkách v pravidlech pro zadávání veřejných zakázek, aby podpořila poptávku.

Směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných vozidel doplňuje horizontální právní předpisy EU v oblasti zadávání veřejných zakázek. Směrnice stanoví povinnost

zohledňovat při zadávání veřejných zakázek na nákup silničních vozidel energetické a ekologické dopady provozu těchto vozidel za dobu jejich životnosti. Hodnocení ex-post provedené v roce 2015 ukázalo, že směrnice má závažné nedostatky. Navíc jsou v členských státech čistá vozidla zaváděna velmi málo. Revize zajišťuje, aby směrnice zahrnovala všechny příslušné metody zadávání veřejných zakázek, aby poskytovala jednoznačné a dlouhodobé signály pro trh a aby byla její ustanovení jednodušší a účelná.

Konkrétně k nejdůležitějším ustanovením:

- Působnost směrnice se rozšiřuje kromě zadávání veřejných zakázek i na další druhy nákupů, a to jmenovitě na leasing, pronájem nebo nákup vozidel na splátky a na smlouvy na veřejné služby v oblasti veřejné silniční dopravy, účelové silniční přepravy cestujících, nepravidelné osobní dopravy a pronájmu autobusů a autokarů s řidičem podle jejich kódů společného slovníku pro veřejné zakázky uvedených v příloze;
- Definice podle směrnice se pozměňují (stanoví se definice čistých lehkých užitkových vozidel podle kombinované prahové hodnoty emisí CO₂ a látek znečišťujících ovzduší);
- Umožňuje se také přijmout akt v přenesené pravomoci, aby mohl být upraven stejný přístup pro těžká nákladní vozidla poté, co budou v budoucnu přijaty emisní standardy CO₂ na úrovni EU;
- **Ustanovení o nákupu čistých vozidel se revidují tak, aby byly stanoveny minimální cíle při zadávání veřejných zakázek pro čistá vozidla rozlišené podle členských států a kategorií segmentů vozidel podle kombinovaných prahových hodnot pro emise CO₂ a látky znečišťující ovzduší (lehká užitková vozidla) a podle alternativních paliv (těžká užitková vozidla – do přijetí aktu v přenesené pravomoci), jak je uvedeno v příloze a určeno podle údajů v ní uvedených. Pro ČR jsou cíle pro roky 2025 a 2030 27 % podílu pro lehká užitková vozidla, 9% a 11 % pro nákladní vozidla a 46 % a 70 % pro autobusy.**
- Zavádí se povinnost členských států předkládat zprávy a smlouvá se povinnost Komise předkládat zprávy - předběžná zpráva bude předložena v roce 2023 a v roce 2026 bude předložena úplná zpráva o plnění cílů na rok 2025 a poté každé tři roky.

Sdělení - Širší využívání alternativních paliv- Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva podle čl. 10 odst. 6 směrnice 2014/94/EU, včetně posouzení vnitrostátních rámců politiky podle čl. 10 odst. 2 směrnice 2014/94/EU

Přibližně 95 % silničních vozidel stále využívá konvenční paliva, včetně směsí obsahujících obnovitelná biopaliva. Příčinou nízkého počtu vozidel a plavidel poháněných alternativními energiemi je i absence infrastruktury pro dobíjení vozidel a plavidel a doplňování paliva, nedostatečný rozvoj inteligentní sítě a obtíže, které spotřebitelům znemožňují infrastrukturu snadno využívat. **Je potřeba zavádění infrastruktury ve dvou oblastech: vytvoření interoperabilní páteřní infrastruktury EU do roku 2025 a posílení infrastruktury v městských a příměstských oblastech. Zavádění infrastruktury si vyžádá značné veřejné a soukromé investice.** Dohromady činí celkové odhadované investiční potřeby veřejně přístupné infrastruktury pro alternativní paliva v EU zhruba 5,2 miliardy EUR do roku 2020 a dalších 16 až 22 miliard EUR do roku 2025. K pokrytí těchto značných potřeb by se

měla využít veřejná finanční podpora, která by stimulovala významné soukromé investice, včetně inovativního financování.

Směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva členskými státy ukládá, aby přijaly vnitrostátní rámce politiky, které stanoví minimální pokrytí infrastrukturou do roku 2020, 2025 a 2030, v závislosti na druhu paliva, a oznámily tyto rámce Komisi do 18. listopadu 2016. Komise tyto rámce posoudila a konstatuje, že se velmi liší co do úplnosti, soudržnosti a ambicióznosti.

Analýza rámců ukazuje, že nebudou-li přijata žádná opatření, zůstanou v EU mezery v infrastruktuře. V zájmu urychlení přechodu na mobilitu s nízkými a nulovými emisemi je proto podle názoru Komise potřeba okamžitě přijmout rozhodná opatření pro rychlejší zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ve všech členských státech. Proto navrhuje tento akční plán. Dle tohoto plánu si orgány veřejné moci a soukromý sektor musí uvědomit, že nesou společně odpovědnost. Veřejné investice do infrastruktury musí být doprovázeny spolehlivou nabídkou vozidel a plavidel, která zmírní nejistotu ohledně budoucí nabídky a poptávky.

Akční plán navrhuje tato opatření:

- Podpořit dokončení a realizaci vnitrostátních rámců politiky: všechny členské státy se vyzývají, aby spolupracovaly a využívaly podporu Komise k efektivnímu realizování vnitrostátních rámců politiky.
- Podpora investic: Je potřeba do začátku roku 2018 dokončit stěžejní opatření v oblasti infrastruktury pro alternativní paliva v síti TEN-T, urychlit zavádění vozidel na alternativní paliva a infrastruktury pro tato paliva v síti TEN-T, včetně všech městských uzlů, s cílem dosáhnout pokrytí do roku 2025 a viditelného dopadu opatření do roku 2020. Komise vyzývá k využívání příležitostí k integrovaným projektům a inovativnímu financování a zvyšuje svou finanční podporu až o 800 milionů EUR.
- Podpurná opatření v městských oblastech: Komise využije příští výroční fórum o plánech udržitelné městské mobility ke spolupráci s orgány veřejné moci na úpravě plánů udržitelné městské mobility do jara 2018.
- Zlepšení přijetí ze strany spotřebitelů: Členské státy by měly určit orgány odpovědné za registraci jedinečných identifikačních kódů pro elektromobilitu. Komise zváží související podpurný mechanismus. Komise v roce 2018 přijme prováděcí akt o srovnávání cen paliv, jehož uplatňování bude dále usnadněno prostřednictvím podpurných opatření.
- Začlenění elektrických vozidel do elektroenergetické soustavy: Členské státy by měly rychle provést příslušná ustanovení směrnice o energetické účinnosti a související uspořádání trhu s elektřinou. Členské státy by měly podporovat zavádění dobíjecích stanic a instalaci kabeláže na parkovacích místech v obytných a neobytných budovách. Členské státy by měly zajistit, aby byly zaváděny technologie umožňující inteligentní dobíjení. Potřeby související s elektromobilitou budou zohledněny v rámci plánování programu Horizont 2020, jakož i v rámci realizace Evropského strategického plánu pro energetické technologie (plánu SET) a dalších fór zúčastněných stran.
- Nové otázky: Zde je zmíněno větší využívání přimíchávání udržitelného biomethanu do zemního plynu nebo nahrazování zemního plynu biomethanem; rozvíjení využívání

alternativních paliv v letectví a rozšíření spektra čistých technologií pohonu železničních vozidel.

Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:

Sdělení nemají přímý dopad na státní rozpočet a právní řád ČR. Nařízení je přímo použitelný právní předpis, nicméně může být potřeba změna určité vnitrostátní právní úpravy.

V souvislosti s návrhem nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepřelované znění), se očekává, že výrobní náklady se zvýší, což ovlivní cenu vozidel, a spotřebitelé/podniky tak zaznamenají vyšší náklady na pořízení nového vozidla. Očekává se rovněž úbytek příjmů ze spotřební daně z paliv.

Dopad návrhu nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy, na státní rozpočet zatím nelze vyčíslit. Dají se očekávat náklady pro vnitrostátní orgány v souvislosti s vynučením pravidel ohledně terminálů (ty by ale byly dle EK podstatně nižší než úspory pro podniky).

ČS budou muset uvést v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s návrhem směrnice, kterou se mění směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované dopravy, do jednoho roku od přijetí směrnice. Lze očekávat náklady v souvislosti se zřízením kontrolního orgánu.

Ohledně návrhu směrnice, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných vozidel se očekává, že dodatečné náklady na zadávání veřejných zakázek v období let 2020–2035 budou činit 2,2 miliardy EUR. Odhaduje se, že za celé sledované období (do roku 2035) bude dosaženo mírných úspor správních nákladů ve výši 2,4 milionu EUR. Lze očekávat značné dopady do rozpočtů dotčených subjektů. ČR bude povinna revizi směrnice transponovat do svého právního řádu (ve lhůtě 24 měsíců), dle pozice vlády by bylo patrně nezbytné postupovat cestou zvláštního zákona nebo zásadnější novelizací stávajících předpisů.

- **Stanovisko vlády ČR:**

Sdělení Jak dosáhnout nízkoemisní mobility - Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky

Vláda toto sdělení chápe jako průvodní sdělení k celému balíčku, proto ve své rámcové pozici ze dne 6. února 2018 k tomuto dokumentu odkazuje na své rámcové pozice k jednotlivým návrhům. Nicméně lze shrnout, že vláda si je vědoma, že sektor dopravy se musí významně podílet na řešení výzev spojených se změnou klimatu, ale návrhy v této oblasti musí být realistické. **Vláda ČR zejména považuje za důležité neklást překážky pro rozvoj vozidel CNG (což návrhy Komise odklánějící se od technologické neutrality činí) a také postrádá konkrétnější zmínky směrem k problematice vodíkové elektromobility.**

Návrh nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepřacované znění)

Vláda ČR ve své rámcové pozici ze dne 5. února 2018 k tomuto návrhu připomíná, že automobilový průmysl je pro ČR velmi důležitý, ačkoliv chápe nutnost snižovat dopady silniční dopravy na životní prostředí. **Vláda nesouhlasí s navrženými hodnotami snížení průměrných emisí výrobců** (požaduje 10 %, resp. 20-25 %) a navrhuje zvýšení limitu v definici pro nízkoemisní vozidla dle WLTP na úroveň cca 65 g CO₂/km.

Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy

Vláda ČR ve své rámcové pozici ze dne 12. prosince 2017 k této revizi uvádí, že vítá novelizaci směrnice, a to především z důvodu zavedení současných trendů podpory převádění nákladní dopravy ze silnice na železnici. Na druhou stranu Vláda ČR uvádí, že není jasné, z jakého důvodu je směrnice novelizována, což by mělo být Komisí osvětleno. ČR se domnívá, že současná podoba navrhované směrnice neodpovídá skutečným potřebám kombinované dopravy. Dle vlády je pro konkurenceschopnost kombinované dopravy kromě hraniční vzdálenosti důležitým faktorem i přepravní objem a pravidelnost přepravních vazeb. Vláda nesouhlasí s tím, že forma podpory kombinované dopravy zvyšující o 4 tuny váhový limit silniční soupravy není využívána. Vláda ČR se zejména staví kriticky k návrhu, že na silniční část v rámci národní kombinované dopravy by se měla plně vztahovat budoucí pravidla vysílání, jak je zamýšleno v návrhu týkajícím se vysílání pracovníků v silniční dopravě. Vláda ČR bude požadovat vyjmutí kombinované dopravy z tohoto návrhu.

Návrh nařízení, kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy

Vláda ČR v předložené rámcové pozici ze dne 8. prosince 2017 k tomuto dokumentu shrnuje, že vítá záměr Komise zlepšit mobilitu v rámci EU, ale k předloženému návrhu má určité výhrady. Považuje za nekonceptní postup, kdy je v rámci balíčku mobility tendence omezovat vnitrostátní přepravy prováděné nerezidenty v oblasti nákladní dopravy a naopak v rámci osobní dopravy nastolit zcela opačný trend, tedy de facto naprosté uvolnění trhu pro dopravce nerezidenty. Další výhrady má Vláda ČR ke vzniku regulačního úřadu a vůči nově zavedeným druhům řízení, kdy může docházet k vytváření „umělé“ prodloužených mezinárodních autobusových linek za účelem vyhnutí se posuzování dopadu na ekonomickou rovnováhu smluv o veřejných službách. Vláda naopak vítá, že návrh nařízení upravuje pravidla pro přístup k terminálům.

Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

Vláda ČR ve svojí rámcové pozici ze dne 9. ledna 2018 k tomuto dokumentu obecně souhlasí se sledovanými cíli, neboť souhlasí, že veřejný sektor by měl jít v oblasti zavádění čisté mobility příkladem.

Za hlavní problémy, které dle pozice vlády potřebují zásadní přepracování, považuje:

- Navržená definice čistého vozidla – vláda požaduje zahrnutí vozidel na zemní plyn (CNG), případně i další alternativní paliva dle definice ve směrnici 2014/94/EU;

- Absence oprávněných výjimek (př. pro vozidla, která nejsou vůbec uzpůsobena pro alternativní elektrický pohon nebo pro ně v současnosti neexistují na trhu adekvátní modely);
- Cíle by měly být ponechány na rozhodnutí jednotlivých členských států, př. by měly být změněny ze závazných na indikativní;
- Z důvodu obtížné proveditelnosti do právního řádu ČR požaduje prodloužení transpoziční lhůty na min. 30 měsíců (nyní je navrženo 24 měsíců).

Sdělení - Širší využívání alternativních paliv - Akční plán pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva podle čl. 10 odst. 6 směrnice 2014/94/EU, včetně posouzení vnitrostátních rámců politiky podle čl. 10 odst. 2 směrnice 2014/94/EU

Vláda ve své rámcové pozici ze dne 23. ledna 2018 k tomuto dokumentu uvádí, že souhlasí s nutností urychlit přechod na nízkouhlíkovou ekonomiku, ve kterém má hrát důležitou roli i sektor dopravy. Akční plán vnímá jako žádoucí nástin připravovaných kroků. V souvislosti s kritikou nekonzistence vnitrostátních rámců politiky Vláda ČR upozorňuje na to, že výchozí podmínky v jednotlivých státech v oblasti čisté mobility nejsou v současnosti totožné, a že tudíž logicky nelze v této oblasti předpokládat totožnou míru ambice. Proto lze ambice ČR v této oblasti srovnávat např. s ambicemi států V4 či dalších zemí východní Evropy, nikoliv však s ambicemi států typu Německo či Nizozemsko. A v tomto srovnání vyznívá ČR dle vlády velmi dobře.

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

Návrhy byly představeny v první polovině listopadu 2017. Lhůta pro zaslání odůvodněného stanoviska ještě neuplynula u návrhu nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (přepřpracované znění).¹¹ Projednávání v EP ještě nebylo započato. U návrhu nařízení týkajícího se nových norem pro emise CO₂ a návrhu směrnice o čistých vozidlech je garančním výborem výbor pro životní prostředí (ENVI), nicméně plánují se jimi zabývat i další výbory (př. výbor pro průmysl, výzkum a energetiku – ITRE). U dalších dvou návrhů je garančním výborem výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN).

- **Závěr:**

Výbor pro evropské záležitosti

1. **b e r e n a v ě d o m í** dokumenty představené v rámci druhého balíčku mobility;
2. **p o d p o r u j e** rámcové pozice Vlády ČR k těmto dokumentům;
3. **j e s i v ě d o m** nutnosti snižovat emise a snižovat znečištění ovzduší pocházející z odvětví dopravy;
4. **v y z ý v á** ke stanovení realistických cílů v této oblasti;
5. **u p o z o r ň u j e** na nutnost zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu;

¹¹ Uplyne 27. března 2018.

- 6. považuje za důležité** i nadále klást důraz na technologickou neutralitu;
- 7. považuje za důležité** neklást překážky pro rozvoj vozidel na zemní plyn (CNG), proto **požaduje** rozšíření definice čistého vozidla pro silniční vozidla kategorie M1, M2 a N1 v návrhu směrnice EP a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel tak, aby zahrnovala i vozidla na CNG případně i další alternativní paliva dle příslušné definice obsažené ve směrnici 2014/94/EU;
- 8. upozorňuje na to**, že dobíjecí infrastruktura v současnosti není primární bariérou pro rozvoj elektromobility v ČR, klíčovým problémem je nedostatečný trh vozidel, nicméně i přesto se **domnívá**, že prioritou by měla být primárně infrastruktura v městských a příměstských oblastech a teprve poté páteří infrastruktura pro hlavní síť;
- 9. apeluje na vládu**, aby hledala cesty, jak podpořit další rozvoj nízkoemisních osobních i nákladních vozidel;
- 10. pověřuje** předsedu výboru pro evropské záležitosti, aby v rámci politického dialogu postoupil toto usnesení předsedovi Evropské komise;
- 11. postupuje** dokumenty představené v rámci druhého balíčku mobility včetně rámcových pozic vlády k nim a svého usnesení pro informaci hospodářskému výboru a výboru pro životní prostředí.

František Kopřiva v. r.
ověřovatel

Jan Zahradník v. r.
zpravodaj

Ondřej Benešík v. r.
předseda