

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2018
8. volební období

127.

USNESENÍ
výboru pro evropské záležitosti
z 15. schůze
ze dne 5. září 2018

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla /kód Rady 8922/18, KOM(2018) 284 v konečném znění/

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu, kterým se mění nařízení (EU) 2018/... a zrušují nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009 /kód Rady 9006/18, KOM(2018) 286 v konečném znění/

k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury /kód dokumentu 9040/18, KOM(2018) 274 v konečném znění/

ke sdělení Komise – Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti /kód rady 9140/18, KOM(2018) 283 v konečném znění/

ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá /kód Rady 9141/18, KOM(2018) 293 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR po vyslechnutí informace náměstka ministra dopravy Mgr. Jakuba Kopřivy, ředitele Odboru sektorové expertízy a průmyslové politiky Ing. Oldřicha Macáka a Ing. Lukáše Flídra z odboru politiky životního prostředí a udržitelného rozvoje MŽP, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Jana Zahradníka a po rozpravě

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

Jiří Kobza
ověřovatel

Jan Zahradník
zpravodaj

Ondřej Benešík
předseda

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Evropa v pohybu - Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá

KOM(2018) 293 v konečném znění, kód Rady 9141/18

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu, kterým se mění nařízení (EU) 2018/.. a ruší nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009

**KOM(2018) 286 v konečném znění, kód Rady 9006/18
Interinstitucionální spis 2018/0145/COD**

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

**KOM(2018) 274 v konečném znění, kód Rady 9040/18
Interinstitucionální spis 2018/0129/COD**

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro emise CO₂ pro nová těžká užitková vozidla

**KOM(2018) 284 v konečném znění, kód Rady 8922/18
Interinstitucionální spis 2018/0143/COD**

Sdělení Komise – Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti

KOM(2018) 283 v konečném znění, kód Rady 9140/18

• **Právní základ:**

Článek 114 Smlouvy o fungování Evropské unie. (KOM(2018) 286)

Článek 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. (KOM(2018) 284)

Článek 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. (KOM(2018) 274)

- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**
 17. 5. 2018 (KOM(2018) 286)
 18. 5. 2018 (KOM(2018) 274, KOM(2018) 284)
 23. 5. 2018 (KOM(2018) 293)
 24. 5. 2018 (KOM(2018) 283)
- **Datum projednání ve VEZ:**
 24. 5. 2018 (KOM(2018) 274, KOM(2018) 284, KOM(2018) 286, 1. kolo)
 6. 6. 2018 (KOM(2018) 283, KOM(2018) 293, 1. kolo)
- **Procedura:**
 Řádný legislativní postup.
- **Předběžné stanovisko vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**
 Datované dnem 7. 6. 2018, 21. 6. 2018, 2. 7. 2018 a 16. 7. 2018, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 20. 6. 2018, 28. 6. 2018, 4. 7. 2018, 19. 7. 2018 a 1. 8. 2018 prostřednictvím systému ISAP.
- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**
 Bude doplněno na základě jednání výboru.
- **Odůvodnění a předmět:**
 Třetí balíček mobility s názvem Evropa v pohybu, který byl představen v květnu 2018, navazuje na předchozí dva balíčky z května 2017 a z listopadu 2017. Oba tyto balíčky byly projednány výborem pro evropské záležitosti. Balík realizuje novou strategii průmyslové politiky ze září 2017 a dokončuje proces započatý v roce 2016 strategií nízkoemisní mobility a předchozími balíčky mobility. Navržené dokumenty dokončují rozsáhlý soubor návrhů a opatření, které mají dohromady tvořit ucelený, integrovaný a do budoucna zaměřený přístup k zajištění čisté, propojené a konkurenceschopné mobility. Balík obsahuje několik skupin dokumentů, k projednání byly vybrány jen nejdůležitější dokumenty. Balík obsahuje:
 - Sdělení Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá, které nastiňuje rámec nové politiky bezpečnostního silničního provozu pro období 2020 – 2030. Společně s tímto sdělením byly představeny dvě legislativní iniciativy týkající se bezpečnosti vozidel a chodců a řízení bezpečnosti infrastruktury (návrh nařízení a návrh směrnice).
 - Legislativní iniciativy týkající se norem CO₂ pro nákladní automobily, jejich aerodynamiky, označování pneumatik a společné metodiky pro srovnávání cen paliva (návrh nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro emise CO₂ pro nová těžká užitková vozidla). To je doplněno strategickým akčním plánem pro baterie.
 - Sdělení Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti.
 - Dvě legislativní iniciativy vytvářející digitální prostředí pro výměnu informací v dopravě.
 - Legislativní iniciativu pro racionalizaci povolovacích postupů u projektů v rámci hlavní transevropské dopravní sítě (TEN-T).

- **Obsah a dopad:**

Sdělení Evropa v pohybu - Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá

Průvodní sdělení k tomuto balíčku vysvětluje potřebu přijetí nových opatření. Navržená opatření se soustředí na tři aspekty mobility: 1) bezpečnost, 2) propojení a automatizaci a 3) čistotu.

V oblasti bezpečnosti je dlouhodobým cílem EU snížení počtu obětí na životech v silniční dopravě do roku 2050 co nejdříve k nule („Vize Nula“). Ke snížení dopadu nehod může napomoci například lepší konstrukce vozidel, kvalitnější silniční infrastruktura i nižší rychlost. Komise vyzývá všechny zúčastněné strany, aby přijaly dobrovolné závazky k naplnění ambiciózního cíle „Vize Nula“ (viz Strategický akční plán pro bezpečnost silničního provozu v příloze 1).

V rámci tohoto balíčku Komise přijímá dva návrhy přispívající ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. První návrh přepracovává normy EU pro bezpečnost vozidel tak, aby zahrnovaly například nejnovější bezpečnostní prvky, a druhý návrh zlepšuje řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (viz návrhy níže).

Druhá oblast, které se sdělení věnuje, je propojená a automatizovaná mobilita. Vozidla bez řidiče a vyspělé systémy propojení by měly posílit bezpečnost vozidel, umožnit jejich snazší sdílení a otevřít přístup ke službám mobility většímu počtu uživatelů. Vozidla, která řidiči alespoň za určitých podmínek jízdy ve větší míře umožní, aby se věnoval jiným úkolům, než řízení, budou na komerčním trhu k dispozici dle Komise do roku 2020. Komise reaguje na tyto výzvy a usiluje o plné využití potenciálu nových příležitostí, které tento technologický vývoj nabízí, návrhem přístupu EU založeného na třech vzájemně propojených strategických cílech: rozvinout klíčové technologie a infrastrukturu, aby se posílila konkurenceschopnost EU, zajistit bezpečné a zabezpečené zavádění propojených a automatizovaných vozidel a řešit sociálně-ekonomické dopady mobility bez řidičů.

Opatření, která pomohou dosáhnout těchto cílů, jsou uvedena ve sdělení Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti (viz níže). Kromě iniciativ, které přispívají ke strategii EU pro propojenou a automatizovanou mobilitu, obsahuje tento balíček také dva návrhy, které by měly vytvořit plně digitální a harmonizované prostředí pro výměnu informací mezi provozovateli dopravy a orgány veřejné správy (KOM(2018) 278 a KOM (2018) 279).

Třetím tématem je čistá mobilita, což zahrnuje:

- podporu odvětví vývoje a výroby baterií - Strategický akční plán pro baterie je přílohou sdělení. Tento plán má zejména zajistit přístup k surovinám a k druhotným surovinám, podpořit evropskou výrobu bateriových článků, atp.,
- dokončení právního rámce EU pro emise CO₂ ze silniční dopravy – viz dále návrh nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro emise CO₂ pro nová těžká užitková vozidla,
- novou metodiku srovnávání cen pohonných hmot pro spotřebitele,
- lepší označování pneumatik,
- konstrukční požadavky pro nákladní automobily zaměřené na snížení emisí CO₂ a zlepšení bezpečnosti,
- revizi rámce pro zdanění energie na podporu elektromobility,
- zjednodušené provádění hlavní transevropské dopravní sítě pro zajištění nízkoemisní mobility.

Návrh nařízení o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a nechráněných účastníků silničního provozu

V posledních desetiletích se bezpečnost silničního provozu výrazně zlepšila, pokrok při snižování počtu úmrtí na silnicích se však v posledních letech zastavil. Proto je dle Komise nutné celý rámec revidovat, aby lépe reagoval na změny v mobilitě, jež vyplývají ze společenských trendů (např. větší počty cyklistů a chodců, stárnutí obyvatelstva) a technologického vývoje. Z hlediska bezpečnosti vozidel to znamená, že u příslušných kategorií vozidel je třeba jako standard zavést širokou škálu vyspělých bezpečnostních opatření a zlepšit ochranu zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté, osoby menšího vzrůstu a starší lidé.

Návrh se zabývá problémem vysokého počtu dopravních nehod a stanoví opatření na zvýšení bezpečnosti vozidel. Návrh je třeba vnímat v souvislosti s dalšími iniciativami – některé systémy ve vozidlech, jako je systém pro udržování vozidla v jízdním pruhu a inteligentní systémy pro regulaci rychlosti vozidla, jsou závislé na dobrém stavu silniční infrastruktury. Aby vozidla obstála i do budoucna, musí být připravena na technologický rozvoj infrastruktury, ale také na to, že budou muset sama aktivně přispívat k tomu, aby se mohlo přejít na plně automatizované řízení. Povinné zavádění vyspělých bezpečnostních prvků do vozidel již nyní řidičům pomůže postupně si zvyknout na nové vlastnosti a posílí důvěru veřejnosti při procesu přechodu na autonomní provoz a jeho přijetí.

Návrh harmonizuje požadavky na schvalování typu motorových vozidel s ohledem na řadu bezpečnostních a environmentálních prvků, které jsou v současné době upraveny ve více právních předpisech. Tyto předpisy budou novým nařízením nahrazeny. Návrh zavádí rovněž nové bezpečnostní charakteristiky.

Návrh nařízení je rozdělen do tří kapitol a je doprovázen přílohami.

Kapitola I stanoví předmět, rozsah působnosti a definice, vychází se ze stávajících právních předpisů (odstraňují se některé výjimky, apod.).

Kapitola II stanoví povinnosti výrobců:

- Článek 4 stanoví obecné povinnosti a technické požadavky, je zařazen odkaz na přílohu I (obsahuje předpisy OSN, které se v EU povinně uplatňují) a přílohu II (obsahuje podrobné informace o příslušných požadavcích na bezpečnost vozidla).
- Článek 5 rozšiřuje oblast působnosti stávajícího požadavku na montáž systému monitorování tlaku v pneumatikách (TPMS) z osobních automobilů na všechny kategorie vozidel.
- Článek 6 uvádí povinnost vybavovat vozidla řadou vyspělých systémů:
 - inteligentní regulace rychlosti;
 - usnadnění montáže alkoholového imobilizéru;
 - monitorování ospalosti a pozornosti řidiče;
 - vyspělé rozpoznávání rozptýlenosti;
 - signál nouzového brzdění;
 - detekce zpětného chodu.
- Článek 7 stanoví zvláštní požadavky pro osobní automobily a dodávky, požadavky na vozidla kategorie M1 a N1 – vyspělé nouzové brzdové systémy, systémy pro

udržování jízdního pruhu, záznamníky nehod, konstrukce s rozšířenou ochrannou zónou pro náraz hlavy zranitelných účastníků silničního provozu.

- **Jsou stanoveny požadavky na systémy čelní ochrany.**
- **Jsou stanoveny zvláštní požadavky na nákladní vozidla a autobusy** (vozidla kategorie M2, M3, N2 a N3 - varování při vybočení z jízdního pruhu, vyspělý systém nouzového brzdění, systém pro detekci nechráněných účastníků silničního provozu, konstrukce zajišťující lepší výhled na nechráněné účastníky provozu).
- **Jsou stanoveny zvláštní požadavky pro vozidla na vodíkový pohon a na automatizovaná vozidla.**

Kapitola III obsahuje závěrečná ustanovení, tj. zmocňovací ustanovení, přechodná ustanovení, zrušující ustanovení, lhůty pro provedení:

- převážná část bezpečnostních opatření začne v případě nových typů platit od data použitelnosti nařízení (36 měsíců od vstupu v platnost) a u všech nově vyrobených vozidel pak 24 měsíců po uplynutí tohoto data, jen malá část opatření (celkem tři) začne platit později (24, resp. 48 měsíců), požadavky na lepší přímou viditelnost u nákladních vozidel a autobusů potřebují k provedení delší dobu (48, resp. 84 měsíců).

Příloha I obsahuje seznam použitelných předpisů EHK OSN, příloha II obsahuje seznam požadavků vztahující se k obecným povinnostem a technickým požadavkům, příloha IV se týká systémů přední ochrany, příloha V vozidel poháněných vodíkem.

Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

V roce 2008 byla přijata směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (2008/96/ES), její provedení členskými státy je však značně rozdílné. Cílem iniciativy je snížit počet smrtelných a vážných silničních nehod, ke konkrétním cílům patří:

- zlepšení následných opatření u zjištění v oblasti postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury,
- podpora harmonizace a sdílení poznatků o těchto postupech a požadavcích mezi členskými státy,
- ochrana zranitelných účastníků silničního provozu,
- zlepšování nasazování nových technologií a
- úsilí o dosažení soustavně vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu ve všech členských státech za účinného využívání omezených finančních prostředků.

Hlavní navrhované změny jsou:

- Vyžadování transparentnosti a následnosti postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.
- **Zavedení posouzení silniční sítě jako celku**, systematického a aktivního postupu mapování rizik s cílem posoudit „integrovanou“, tedy vlastní bezpečnost silnic v rámci EU.
- **Rozšíření oblasti působnosti směrnice mimo transevropskou dopravní síť (TEN-T), aby zahrnovala dálnice a hlavní silnice mimo síť a také silnice mimo městské oblasti**, které jsou zcela nebo zčásti budovány s využitím finančních prostředků EU. Dochází tedy k možnému významnému rozšíření působnosti návrhu na velké množství pozemních komunikací.

- **Stanovení obecných výkonnostních požadavků na dopravní značení a dopravní značky**, aby se usnadnilo zavádění spolupracujících, propojených a automatizovaných systémů mobility.
- **Uložení povinnosti systematicky brát v úvahu zranitelné účastníky silničního provozu při všech postupech řízení bezpečnosti silničního provozu.**

Do přílohy II jsou vloženy nové požadavky s cílem zajistit, že při provádění auditů bezpečnosti silničního provozu budou brány v úvahu potřeby zranitelných účastníků silničního provozu. Je vložena nová příloha IIa, která uvádí prvky inspekcí bezpečnosti silničního provozu, protože by se měly zaměřovat především na zlepšení bezpečnosti stávajících silnic. Příloha III se nahrazuje novou přílohou uvádějící prvky nového postupu „posouzení silniční sítě jako celku“. K nim patří obecné informace o posuzovaných silnicích, údaje o nehodách a objemech dopravy, provozní vlastnosti, konkrétní informace o dopravním uspořádání a bezpečnostních vlastnostech a obecných rizicích, aby se zajistilo řádné posouzení integrované bezpečnosti silnic.

Návrh nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro emise CO₂ pro nová těžká užitková vozidla

Silniční doprava má zásadní význam pro snižování emisí skleníkových plynů, k nimž je EU zavázána mezinárodními i unijními předpisy. Emise CO₂ z těžkých vozidel (nákladní vozidla, autobusy a autokary) představují přibližně 25 % emisí CO₂ v silniční dopravě EU, a přitom nejsou v současnosti na úrovni EU regulovány. Do roku 2030 se očekává další růst těchto emisí. Provozovatelé dopravy a jejich klienti přicházejí o možné úspory pohonných hmot, navíc Spojené státy americké, Kanada, Japonsko a Čína již zavedly regulatorní opatření ke snížení emisí CO₂ z těžkých užitkových vozidel.

Předkládaný návrh sleduje tři cíle:

- **snížit emise CO₂ z odvětví těžkých užitkových vozidel** v souladu s požadavky klimatické politiky EU a Pařížské dohody při současném snížení znečištění ovzduší zejména ve městech,
- **usnadnit snižování provozních nákladů provozovatelům dopravy**, zejména malým a středním podnikům, a v širším měřítku nákladů na dopravu spotřebitelů v závislosti na podpoře úspory pohonných hmot,
- **udržet vedoucí pozici výrobců těžkých užitkových vozidel a dodavatelů dílů v EU v oblasti technologií a inovací.**

Hlavní principy návrhu:

- **Hlavním záměrem návrhu nařízení je snížit specifické emise CO₂ pro nová těžká vozidla v porovnání s referenčními emisemi založenými na monitorovacích datech z roku 2019:**
 - **od 1. 1. 2025 do 31. 12. 2029 o 15 %**
 - **od 1. 1. 2030 dále nejméně o 30 % na základě přezkumu.**
- Nařízení se má vztahovat na nová vozidla kategorií N2 a N3, která splňují určité charakteristiky. Vozidla kategorií M2, M3 a N, na která se nevztahují požadavky na snížení emisí CO₂, se berou v úvahu pro stanovení faktoru nulových a nízkých emisí.
- Návrh obsahuje nezbytná ustanovení obsahující definice.

- Komise určí a každoročně zveřejní průměrné specifické emise CO₂ u každého výrobce, a to od roku 2019.
- S cílem podpořit pobídkami používání těžkých vozidel s nulovými a nízkými emisemi (méně než 350 g CO₂/km) jsou tato vozidla pro účely stanovení průměrných specifických emisí od roku 2019 započítávána vícekrát – jde o systém tzv. „superkreditů“.
- Počínaje rokem 2026 bude Komise udávat pro každého výrobce specifický emisní cíl za předcházející kalendářní rok.
- Mechanismus „ponechání a vypůjčení kreditů“ umožní výrobcům vyvážit neúspěch v plnění jeho cíle pro specifické emise v jednom roce s dosažením lepší hodnoty v roce jiném.
- Pokud se zjistí, že výrobce má nadměrné emise, Komise mu uloží finanční pokutu ve formě poplatku za překročení emisí. Poplatek je stanoven ve výši 6 800 EUR za g/tkm (ekvivalent 570 EUR za g/tkm na základě průměrného užitečného zatížení 12 tun) nadměrných emisí, což odráží mezní náklad na technologie pro snížení CO₂.
- Je popsán mechanismus pro zavedení postupu zkoušek shodnosti v provozu, pokud jde o emisní hodnoty.
- Evropská komise bude zveřejňovat emisní hodnoty CO₂ za kalendářní roky, nízkoemisní faktory, specifické cíle, emisní kredity, překročení limitů, apod. Komise dále přijme akty v přenesené pravomoci v zájmu přizpůsobení hodnot referenčních emisí.
- Komise bude monitorovat a posuzovat reprezentativnost hodnot emisí CO₂ ve skutečném provozu a zajistí informovanost veřejnosti.
- Komise je zmocněna upravit určité technické parametry stanovené v příloze I a II.
- Do roku 2022 Komise předloží zprávu o účinnosti tohoto nařízení.

Sdělení Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti

V tomto sdělení Komise navrhuje komplexní přístup EU k propojené a automatizované mobilitě, který stanoví jasný a do budoucna zaměřený ambiciózní evropský program. **Cílem je zajistit, aby Evropa byla v čele celosvětového zavádění propojené a automatizované mobility, což by pro ni znamenalo skokové snížení počtu smrtelných nehod na silnicích, omezení škodlivých emisí z dopravy a omezení dopravního přetížení.** Komise očekává, že do roku 2020 budou k dispozici osobní a nákladní automobily schopné autonomně zvládat specifické situace na dálnici (asistenti řízení, konvoje dálničních vozidel), do roku 2020 by mohly také ve městech fungovat automobily a nákladní automobily schopné zvládnout některé situace za nízkých rychlostí (př. automobily pro odvoz odpadu, parkovací služby, městská kyvadlová doprava, malá zásobovací vozidla, atp.).

Aby si Evropa i nadále zachovala konkurenceschopnost a podporovala zaměstnanost, bude nutné, aby vyvíjela a produkovala klíčové technologie, služby a infrastrukturu a aby zavedla potřebný regulační rámec.

Opatření na úrovni EU by se měla zaměřit na tři oblasti:

- **posílení EU v oblasti technologií a infrastruktury pro účely automatizované mobility** (Komise zpřístupňuje prostředky ve výši 450 milionů EUR v rámci Nástroje pro propojení Evropy s cílem podpořit digitalizaci v dopravě za účelem podpory automatizace).
- **zajištění vnitřního trhu pro bezpečné zavádění automatizované mobility** - tato oblast zahrnuje:

- **Umožnění inovací** – Komise bude spolupracovat s členskými státy na pokynech pro zajištění harmonizovaného přístupu k vnitrostátnímu ad hoc posuzování bezpečnosti automatizovaných vozidel a zahájí spolupráci s členskými státy a zúčastněnými stranami na novém přístupu k vydávání osvědčení o bezpečnosti vozidel pro automatizovaná vozidla;
 - **Zajištění bezpečnosti automatizované mobility;**
 - **Řešení problematiky odpovědnosti** – Komise navrhuje regulovat záznamová zařízení pro automatizovaná vozidla, aby bylo objasněno, kdo řídil během nehody;
 - **Podporu propojení vozidel za účelem automatizace** – Komise navrhuje regulovat tvorbu konvojů;
 - **Zajištění kybernetické bezpečnosti, ochrany údajů a přístupu k údajům** – Komise navrhuje regulovat ochranu vozidel před kybernetickými útoky, zvážit potřebu specifikací pro přístup k údajům o vozidlech pro potřeby orgánů veřejné správy, atp.
- **předjímání dopadů automatizované mobility na společnost a ekonomiku** - včetně podpory získávání nových dovedností a rekvalifikací a zajištění přístupu k sociální ochraně pro postižené pracovníky.

Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:

Sdělení nemají přímý dopad na právní řád a rozpočet ČR. Návrh směrnice, kterou se mění směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, bude mít dopad na právní řád ČR, konkrétně bude potřeba novelizovat zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a jeho prováděcí předpisy. Dopad na státní rozpočet nelze zatím určit. Nařízení jsou přímo použitelná v členských státech, nemají tedy zpravidla dopad na právní řád. U návrhu nařízení o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel se neočekává dopad na státní rozpočet. Ohledně návrhu nařízení, kterým se zavádí výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla vláda ČR uvádí, že dopad na státní rozpočet ČR by se mohl projevit ve snížení příjmů státního rozpočtu díky redukci daňového výběru při prodeji klasických paliv.

• **Stanovisko vlády ČR:**

ČR v obecné rovině vítá předložení třetího balíčku mobility, který obsahuje řadu různorodých návrhů. ČR vnímá některé návrhy jako velmi ambiciózní, podle pozice vlády ČR bude potřeba jejich dalšího propracování, aby byly pro ČR přijatelné.

Z rámcové pozice vlády ČR k návrhu nařízení o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel vyplývá, že vláda ČR k tomuto návrhu zaujímá v zásadě souhlasný postoj. Vláda ČR pouze vyjadřuje obavu, že některé z uváděných elementů obecné bezpečnosti v sobě skrývají potenciál problematické realizace se zřetelem na skutečný efekt (systémy monitorování tlaku v pneumatikách, inteligentní asistenční systémy pro sledování rychlosti, montáže blokovacích systémů v případě požití alkoholu řidičem a systémy rozpoznání rozptýlení řidiče).

Z rámcové pozice vlády ČR k návrhu směrnice, kterou se mění směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, vyplývá, že pro ČR je bezpečnost silničního provozu velkou prioritou, nicméně návrh obsahuje řadu problematických ustanovení.

Z rámcové pozice vlády ČR k návrhu nařízení, kterým se zavádí výkonnostní normy CO₂ pro nová těžká vozidla, vyplývá, že **ČR nesouhlasí s navrhovaným objemem snížení emisí a považuje pro roky 2025 – 2029 za realističtější nižší hodnoty (7 – 8 %, max. 10 %).**

V případě cíle pro rok 2030 navrhuje stanovit tento cíl jen jako indikativní, či jej snížit na 14 – 15 %, max. 20 %.

Vláda ČR v rámcové pozici ze dne 2. července 2018 vyjádřila svůj souhlas se sdělením Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti, nicméně je zdůrazněno, že je nutné se zaměřit i na další druhy dopravy, nejen dopravu silniční (př. rozvoj bezpilotních letadel).

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

Návrhy zatím nebyly diskutovány v Evropském parlamentu, bude se jimi zabývat převážně výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN). Zpravodajem návrhu směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury byla určena Daniela AIUTO (EFDD). Návrhem nařízení o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel se bude zabývat výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů (IMCO). Návrhem, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO₂ pro nová těžká vozidla se samozřejmě bude primárně zabývat výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (ENVI). Návrhy již byly prezentovány na jednání Pracovní skupiny Rady pro pozemní dopravu v červnu 2018, kde byly již v červenci projednávány.

K návrhu směrnice bylo již zasláno odůvodněné stanovisko pro rozpor se zásadou subsidiarity od švédského parlamentu.

- **Závěr:**

Výbor pro evropské záležitosti

1. **b e r e n a v ě d o m í** dokumenty představené v rámci třetího balíčku mobility;
2. **p o d p o r u j e** rámcové pozice vlády ČR k těmto dokumentům;
3. **p ř i p o m í n á**, že navržená cesta ke snížení počtu obětí na životech v silniční dopravě a snaha o propojenou, automatizovanou a čistou mobilitu mohou být v rozporu s cílem vyrábět nejlepší, nejčistší a nejvíce konkurenceschopné výrobky, který EK stanovila automobilovému průmyslu v zemích EU;
4. **v y z ý v á** ke stanovení cílů v oblasti výkonnostních emisních norem pro emise CO₂ pro nová těžká užitková vozidla respektujících technologické možnosti, dále ke stanovení realistických cílů v oblasti výše sankcí za překročení emisních limitů a v oblasti lhůt pro zavedení nových povinných technologií;
5. **u p o z o r ň u j e** na to, že (1) návrh výkonnostních emisních norem ignoruje celý životní cyklus paliv (WTW) a navrhuje měřit emise na výfuku dle systému TTW (od nádrže ke kolům), (2) zavádění nových bezpečnostních prvků významně zvýší náklady výrobců automobilů, přitom není zaručeno, že zaváděné bezpečnostní prvky přinesou očekávaný efekt, (3) návrh zjednodušeného provádění hlavní transevropské dopravní sítě pro zajištění nízkoemisní mobility neřeší problematiku procesů vyhodnocení vlivu na životní prostředí (EIA) a zjednodušení a zrychlení podmínek výkupů pozemků a jejich případného vyvlastnění;
6. **ž á d á v l á d u Č R**, aby při svém dalším jednání o třetím balíčku mobility měla na zřeteli konkurenceschopnost českého automobilového průmyslu a posílení schopnosti státu prosazovat klíčové dopravní stavby, které jsou ve veřejném zájmu;

7. **p o v ě ř u j e** předsedu výboru pro evropské záležitosti, aby v rámci politického dialogu postoupil toto usnesení předsedovi Evropské komise;
8. **p o s t u p u j e** dokumenty představené v rámci třetího balíčku mobility včetně rámcových pozic vlády k nim a svého usnesení pro informaci hospodářskému výboru.

Jiří Kobza
ověřovatel

Jan Zahradník
zpravodaj

Ondřej Benešík
předseda