

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů - Jak dosáhnout nízkemisní mobility - Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svobodě práce 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 postupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (upravené 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, v rámci
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 sněmovny 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:**

obvyklý legislativní postup.

- **Podle známá 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, doručena 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.

- **Od vodn ní a p edm t:**

P echod na moderní a nízkouhlíkové hospodá ství je klí ovou prioritou Evropské komise. Je reakcí na Pa ížskou dohodu z roku 2015. Vize energetické unie byly p edstaveny zejména v dokumentu Sd lení Komise Rámcová strategie k vytvo ení odolné energetické unie s pomocí progresivní politiky v oblasti zm ny klimatu.¹ V roce 2016 byla p edstavena Evropská strategie pro nízkoe emisní mobilitu.² **Na konci kv tna 2017 Komise p edstavila soubor návrh nazývaný jako balí ek „Evropa v pohybu“³. Tento balí ek opat ení v rámci ísté mobility na kv tnový balík navazuje.**

Automobilový pr mysl má pro EU velký význam, zam stnává více než 12 milion lidí v oblasti výroby, prodeje, údržby a dopravy. Nicmén podíl automobilového trhu EU na celosv tovém prodeji se v posledním desetiletí snížil. Hrozí, že p í neexistenci p ísn jších norem po roce 2020 EU p ijde o své v d í technologické postavení, zejména pokud jde o vozidla s nulovými a nízkými emisemi, nebo USA, Japonsko, Jižní Korea a ína v této oblasti zaznamenávají rychlý pokrok. Silni ní doprava byla v roce 2015 odpov dná za 22% emisí skleníkových plyn v EU. Osobní automobily a dodávky byly v roce 2015 odpov dné za 73% emisí skleníkových plyn v silni ní doprav .

Cílem tohoto druhé balí ku, který Evropská komise p edložila na za átku listopadu 2017, má být pomoc evropskému automobilovému pr myslu a odv tví mobility p ipravit se na budoucnost, a to nastavením správných podmínek a pobídek pro tento pr mysl tak, aby byl globáln konkurenceschopný a generoval inovace, r st a pracovní místa. Sou asn mají navrhovaná opat ení podle Evropské komise zajistit, aby byla mobilita v budoucnu ekologická, p ístupná a cenov dostupná pro všechny a aby se mohla obnovit d v ra spot ebitel .

Balí ek se skládá z pr vodního sd lení „Jak dosáhnout nízkoe emisní mobility“; ze sd lení „Ak ní plán pro zavád ní infrastruktury pro alternativní paliva“; z návrhu na ízení, jež obsahuje nové normy pro emise CO₂; z návrhu na ízení o osobní autokarové doprav , jež má stimulovat rozvoj dálkových autobus ; z návrhu sm rnice o ístých vozidlech, jež má p ísp t k v tšímu využívání ísté mobility p í zadávání ve ejných zakázkách; a z návrhu sm rnice o kombinované doprav , která podporuje kombinované využívání r zných druh nákladní dopravy.

T etí a poslední balí ek návrh v rámci iniciativy „Evropa v pohybu“ p edstaví Komise v první polovin roku 2018.⁴ Má obsahovat návrhy norem pro emise oxidu uhli ítého u nákladních automobil , opat ení reagující na doporu ení skupiny na vysoké úrovni GEAR 2030 z 18. íjna 2017, kroky v oblasti kooperativních, propojených a automatizovaných vozidel a ešení v oblasti mobility a dále návrhy na zlepšení elektronické dokumentace v doprav a zvýšení bezpe nosti silni ního provozu v EU.

Práv p edstavený balí ek je hodnocen jako pom rn shovívavý k automobilovému pr myslu, zejména n meckému, který se potýká s následky aféry Dieseltgate a dalšími a který na Komisi vyvinul zna ný tlak. Je hodnoceno, že Komise zvolila spíše prost edky pozitivní motivace a

¹ KOM (2015) 80 v kone ném zn ní; VEZ projednal 15. dubna 2015 a p ijal k dokumentu usnesení dostupné zde: <http://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=104872>.

² Strategie stanovuje cíl, že emise skleníkových plyn v odv tví dopravy musí být do roku 2050 sníženy alespo o 60% v porovnání s rokem 1990 a musí se dále snižovat sm rem k nule. KOM (2016) 501 v kone ném zn ní; VEZ projednal 22. zá í 2016 a p ijal k dokumentu usnesení – dostupné zde: <http://www.psp.cz/sqw/text/text2.sqw?idd=107638>.

³ Tento balí ek VEZ projednal a dne 21. zá í 2017 k n mu p ijal 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 Pravd podobn v kv tnu 2018.

nevyužila různých alternativních návrhů – p. kvót na minimální podíl elektrických aut. Cíle snižování emisí mnozí hodnotí jako poměrně vysoké k automobilovému průmyslu. Komise pro klima Miguel Arias Cañete se vyjádřil, že konečným 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 na řízení týkající se nových norem pro emise CO₂ a návrh směrnice o čistých vozidlech zejména rozvíjí debatu na téma, zda Komise opouští od principu technologické neutrality ve prospěch elektrických vozidel. Návrhy jsou prý zaměřeny i na přechod od vozidel poháněných konvenčními motory k elektrickým vozidlům. Je upozorováno na to, že je potřeba podporovat širokou škálu řešení.⁶ Na které státy se rovněž domnívají, že konkrétní 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 i další poslanci při jeho projednávání v Evropském parlamentu.

- **Obsah a dopad:**

Sdílí Jak dosáhnout nízkoe emisní mobility - Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svobodě práce 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.

Sdílí 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 ve veřejnosti. Revize v oblasti kombinované dopravy bude stimulovat kombinované využívání nákladních vozidel a

⁵ Zdroj Politico.eu: dostupné zde: <https://www.politico.eu/article/carmakers-get-brussels-pass-on-emissions/>; více k různým pozicím p. 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/>.

vlak , nákladních lodí nebo plavidel pro přepravu zboží. Revize v oblasti osobní autokarové dopravy zlepší mobilitu občanů a stimuluje rozvoj autobusových spojů .

2. Evropa, která posiluje postavení svých občanů : Žádný spotřebitel není druhý 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 uplatnění nových norem pro emise CO₂ po roce 2020. Je třeba se zaměřit na cenovou dostupnost nových a existujících forem mobility a musí být vybudována příslušná infrastruktura pro alternativní paliva. Proto balíček obsahuje také plán na podporu investic do infrastruktury pro alternativní paliva. Zároveň je součástí balíčku podpora existujících vozidel při zadávání veřejných zakázek. Dále Komise vyvíjí spolu s členskými státy evropskou metodiku porovnávání cen paliv a kromě toho již zprovoznila nástroj pro ekologické řízení (tzv. *Green Driving tool*), který spotřebitelům umožní porovnat dopad různých technologií na spotřebu paliva a emise CO₂.

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

řešení otázky energetiky a změny klimatu představuje pro mysl 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 existujících 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. Klíčové jsou inovace, digitalizace a dekarbonizace. Je třeba reagovat i na potřebu transformace pracovní síly.

I přes očekávaný rychlý nárůst existujících, zejména elektrických vozidel se odhaduje, že **kvůli absenci nových politických opatření bude 90 % automobilů v roce 2030 stále poháněno spalovacími motory.** 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 poptávky po bateriích. 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 postupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (upravené znění)

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, vyhlásí Evropská komise v rámci programu Horizont 2020 (2018–2020) 200 milionů eur příjmu na výzkum a inovaci baterií; problematika se řeší i na politické úrovni – Rada se stala ústředním HLG skupiny 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.

Tento návrh má p ísp ít ke snižování emisí CO₂ z odv tví silni ní dopravy. Stanovuje nákladov efektivní cíle v oblasti snižování emisí CO₂ u nových lehkých vozidel do roku 2030 ve spojení se zvláštním pobídkových mechanismem na zvýšení podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Úrovn snížení pro vozové parky nových osobních automobil a lehkých užitkových vozidel v celé Unii by m ly být stanoveny pro roky 2025 a 2030, p í emž by se m la zohlednit doba obnovy vozového parku a pot eba, aby odv tví silni ní dopravy p ísp ílo k cíl m v oblasti energetiky a klimatu pro rok 2030.

Normy týkající se emisí CO₂ z osobních automobil 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. Na ízení EP a Rady (ES) . 443/2009 a na ízení EP a Rady (EU) . 510/2011 byla již n kolikrát podstatn zm n na. Tyto normy p edstavují základní nástroj k prosazování inovací a investic do nízkouhlíkových technologií. Komise však zjistila t í klí ové problémy: 1. nedostate né využívání nejú inn jších vozidel, které proto neposta uje ke spln ní závazk vyplývajících z Pa ížské dohody, 2. spot ebitel m unikají p íležitosti k úsporám paliva, 3. hrozí ztráta konkuren ní výhody EU kv lí nedostate ným inovacím. Dochází tedy k p epracování norem tak, aby došlo k vy ešení zjišt ných problém a byl zajišt n koherentní a ú inný p echod po roce 2020. Bez dalších opat ení na úrovni EU by u nových osobních automobil a dodávek pravd podobn došlo k mén výraznému dalšímu snižování emisí CO₂. Stávající na ízení budou zrušena a nahrazena p edloženým na ízením ke dni 1. lednu 2020.

Konkrétn k nejd ležit jším ustanovením:

lánek 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. Na ízení 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 pr m rné emise z vozového parku nových osobních automobil a nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl pro vozový park, který se rovná 15 % snížení pr m ru cíl pro specifické emise v roce 2021 stanoveného dle p ílohy.

Od 1. ledna 2030 se použijí tyto cíle:

- Pro pr m rné emise z vozového parku nových osobních automobil se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná 30 % snížení pr m ru cíl pro specifické emise v roce 2021 stanoveného dle p ílohy;
- Pro pr m rné emise z vozového parku nových lehkých užitkových vozidel se použije cíl pro vozový park EU, který se rovná 30 % snížení pr m ru cíl pro specifické emise v roce 2021 stanoveného dle p ílohy.

Po ínaje rokem 2021 budou cíle pro specifické emise založeny na novém zkušebním postupu pro emise – celosv tov harmonizovaném zkušebním postupu pro lehká vozidla (WLTP), proto jsou nové cíle vyjád eny jako procentní snížení ve srovnání s pr m rem cíl pro rok 2021 stanovených pro každého výrobce v souladu s p ílohou.

lánek 4 stanoví obecnou povinnost výrobce zajistit, aby pr m rné emise CO₂ z jeho vozového parku nov registrovaných vozidel v kalendá ním roce nep ekro ily jeho ro ní cíl pro specifické emise. Tento cíl je specifický pro výrobce, vzorce pro výpo et jsou obsaženy

v p íloze.⁹ Od roku 2025 by m l být cíl pro specifické emise daného výrobce vypo ítán s p íhlédnutím k podílu vozidel s nulovými a nízkými emisemi¹⁰ ve vozovém parku tohoto výrobce; pokud podíl p esáhne referen ní hodnotu pro vozový park EU, získá výrobce výhodu v podob vyššího cíle pro specifické emise.

Poplatek za p ekro ení emisí je stanoven dle vzorce (p ekro ení emisí *95 EUR) * po et nov registrovaných vozidel, tj. 95 EUR/g/CO₂/km. Výše poplatku vychází ze stávajících na ízení. Z stává zachována možnost výjimek pro ur ité výrobce. Upravuje se lánek týkající se ekologických inovací. Komise v roce 2024 p edloží zprávu Evropskému parlamentu a Rad o ú innosti tohoto na ízení a v p ípad pot eby p ípojí návrh na jeho zm nu.

Návrh sm rnice, kterou se m ní sm rnice 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro ur ité druhy kombinované p epravy zboží mezi členskými státy

Sm rnice 92/106/EHS o kombinované doprav motivuje k p esunu od silni ní nákladní dopravy ke zp sob m dopravě s nižšími emisemi, jako je vnitrozemská vodní doprava, námo ní doprava a železni ní doprava. Sm uje ke zvýšení konkurenceschopnosti kombinované dopravy v porovnání s nákladní dopravou pouze po silnici. Sm rnice byla p íjata v roce 1992, je tedy pochopitelné, že od té doby se udály zna né zm ny. Sm rnice je nadále relevantní pro pln ní svého cíle, ale je možné revizí zlepšit její efektivnost a ú elnost. **Cílem této revize je dále zvýšit konkurenceschopnost kombinované dopravy v porovnání s dálkovou silni ní nákladní dopravou, a podpo it tak p echod od silni ní nákladní dopravy k jiným formám dopravy. M lo by to snížit podíl dopravních externalit z nákladní dopravy.** Bude toho dosaženo prost ednictvím: up esn ní a rozší ení definice kombinované dopravy; lepšího monitorování podmínek zp sobilosti a vymáhání; zvýšení ú innosti pobídek a zdokonalení podmínek sm rnice týkajících se p edkládání zpráv a monitorování. Iniciativa je sou ástí programu REFIT.

Konkrétn k nejd ležit ějším ustanovením:

Rozší uje se oblast p sobnosti a definice kombinované dopravy. Kombinovanou dopravou se nov rozumí i vnitrostátní kombinovaná doprava. Dále se navrhuje specifikovat maximální vzdálenost silni ního úseku na 150 km nebo 20 % celkové vzdálenosti bez ohledu na druh nesilni ního úseku (železnice, vnitrozemské vodní cesty nebo mo ská cesta) a zároveň se vypouští omezení nesilni ního úseku. Jsou specifikovány druhy nákladových jednotek, které jsou v kombinované doprav p ípustné.

Zavádí se povinnost pro členské státy, aby do 18 m síc po uplynutí lh ty pro provedení sm rnice p edložily Komisi údaje o podmínkách trhu kombinované dopravy na svém území. Komise na základ národních zpráv posuzuje provád ní sm rnice a m že p edjímat další opat ení. S p edkládají informace pravideln každé 3 roky.

Dále je rozší ena p sobnost ekonomických podp rných opat ení pro kombinovanou dopravu.

⁹ Cíl se vypo ítává jako funkce platného cíle pro vozový park EU, k ivky limitních hodnot, pr m rné hmotnosti vozového parku výrobce a referen ní hmotnosti. Výpo et hmotnosti je do roku 2024 v etn založen na hmotnosti v provozním stavu. Od roku 2025 by se m la místo toho používat zkušební hmotnost vozidla, která je blíže skute né hmotnosti dokon eného vozidla. Vzorce pro výpo et cíl pro specifické emise na období od roku 2020 do roku 2030 jsou uvedeny v ástech A a B p ílohy I. Výpo ty cíl použitelné v letech 2020 až 2024 jsou stanoveny ve stávajících právních p edpisech.

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

Dopl ůje se l ánek 9a, aby byla zajišt na transparentnost pro všechny ů astníky p epravních operací v rámci kombinované dopravy. Za tímto ů elem bude vytvo ena sí p íslušných orgán .

Návrh na ízení, kterým se m ní na ízení (ES) . 1073/2009 o spole ných pravidlech pro p ístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy

V období 2015 až 2017 bylo na ízení (ES) . 1073/2009 o spole ných pravidlech pro p ístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o zm n na ízení (ES) . 561/2006 vyhodnoceno ex post. Výsledkem byl záv r, že na ízení je p í dosahování svého p vodního cíle spo ívajícího v podpo e autokarové a autobusové dopravy jako udržitelné alternativy individuální automobilové dopravy ů inné pouze áste n . K hlavním zjišt ným problém m pat ily p ekážky na vnitrostátních trzích, které brání rozvoji mezim stské autokarové a autobusové dopravy, a nízký podíl udržitelných druh osobní dopravy. P edložený návrh má nedostatky odstranit. Návrh spadá pod iniciativu REFIT.

Konkrétn k nejd ležit jším ustanovením:

Navrhuje se oblast p sobnosti pozm nit tak, aby byla **zahrnuta veškerá linková doprava pro cizí pot ebu provozovaná podnikatelem v silni ní doprav nerezidentem**. Pozm ůjí se definice tak, aby bylo jasné, že se za linkovou dopravu považují i expresní služby; jsou dopln ny nové definice terminálu a provozovatele terminálu, atp. Navrhuje se vložit nový l ánek, který vyžaduje, aby lenské státy ur ily regula ní orgán, jenž by m l být nezávislý na ostatních orgánech ve ejné moci. Navrhuje se vložit nový l ánek, který vyžaduje, aby podnikatelé v silni ní osobní doprav m li za ů elem provozování linkové dopravy právo na p ístup k terminál m za spravedlivých, nestranných, nediskrimina ních a transparentních podmínek. Navrhuje se vložit nový l ánek, který stanoví postup pro získání p ístupu k terminál m. Up es ůjí se kontroly podnikatel v silni ní osobní doprav provozujících kabotáž ve form linkové dopravy. Navrhuje se uložit povinnost lenským stát m podávat zprávy Komisi. Komise podá EP a Rad do p ti let ode dne použitelnosti tohoto na ízení zprávu o tom, nakolik na ízení p ísp lo k lepšímu fungování trhu silni ní osobní dopravy.

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

Navrhuje se pozm nit l ánek týkající se povolené kabotáže tak, že se zrušuje požadavek, aby se linková doprava provád la v rámci mezinárodní linkové dopravy, a zákaz kabotáže ve form linkové dopravy provád né nezávisle na linkové doprav . Místní výlety p edstavují povolenou kabotáž a vztahuje se na n ustanovení písmene b) (proto je rušen l ánek 13 týkající se místních výlet).

Návrh sm rnice, kterou se m ní sm rnice 2009/33/EU o podpo e ístých a energeticky ů inných silni ních vozidel

P íbližn 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 ve ejných zakázek, aby podpo ily poptávku.

Sm rnice 2009/33/ES o podpo e ístých a energeticky ů inných vozidel dopl ůje horizontální právní p edpisy EU v oblasti zadávání ve ejných zakázek. Sm rnice stanoví povinnost zohled ovat p í zadávání ve ejných zakázek na nákup silni ních 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 tato 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 účinná.

Konkrétní k nejdůležitějším ustanovením:

- Povinnost 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, údržbové silniční opravy cestujících, nepravidelné osobní dopravy a pronájmu autobusů a autokarů s idem podle jejich kódů společného slovníku pro veřejné zakázky uvedených v příloze;
- Definice podle směrnice se pozmění (stanoví se definice určitých lehkých užitkových vozidel podle kombinované prahové hodnoty emisí CO₂ a látek znečišťujících ovzduší);
- Umožňuje se také přijmout akt v předepsané pravomoci, aby mohl být upraven stejný postup pro těžká nákladní vozidla poté, co budou v budoucnu přijaty emisní standardy CO₂ na úrovni EU;
- **Ustanovení o nákupu určitých vozidel se revidují tak, aby byly stanoveny minimální cíle při zadávání veřejných zakázek pro tato vozidla rozlišené podle členských států a kategorií segmentů vozidel podle kombinovaných prahových hodnot pro emise CO₂ a látek znečišťujících ovzduší (lehká užitková vozidla) a podle alternativních paliv (těžká užitková vozidla – do přijetí aktu v předepsané pravomoci), jak je uvedeno v příloze a určeno podle údajů v ní uvedených. Pro rok 2025 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 slouží se povinnost Komise předkládat zprávy - předložena 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 podílu 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 sítě infrastruktury EU do roku 2025 a posílení infrastruktury v členských a příhraničních oblastech. Zavádění infrastruktury si vyžádá značné veřejné a soukromé investice.** Dohromady činí celkové odhadované investice potřebné veřejné 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, zstanou 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 společnou 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:

- Podpora 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 stejné 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.
- Podporovaná 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 zvažuje související podporový mechanismus. Komise v roce 2018 přijme prováděcí akt o srovnávání cen paliv, jehož uplatnění bude dále usnadněno prostřednictvím podporových 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. Potřebují 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 fórní účastníků stran.
- Nové otázky: Zde je zmíněno vztah využívání směsí využívání udržitelného biomethanu do zemního plynu nebo nahrazování zemního plynu biomethanem; rozvíjení využívání alternativních paliv v letectví a rozšíření spektra těchto technologií pohonu železničních vozidel.

Dopad na státní rozpočet a právní řád ČR:

Sdělení nemá jiné dopady na státní rozpočet a právní řád ČR. Nařízení je přímo použitelný právní předpis, nicméně může být potřebná změna užití 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 postupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (pracované 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 příjmu ze spotřební daně z paliv.

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

S 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 užití druhů 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 rozpočtových 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 svobodě myšlení 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 v domě, 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 požadavky pro rozvoj vozidel CNG (což návrhy Komise odklánějí se od technologické neutrality) 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 postupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a kterým se mění nařízení (ES) č. 715/2007 (pracované znění)

Vláda ČR ve své rámcové pozici ze dne 5. února 2018 k tomuto návrhu připomíná, že automobilový průmysl je pro ČR velmi důležitý, a koliv chápe nutnost snižovat dopady silniční dopravy na životní prostředí. **Vláda nesouhlasí s navrženými hodnotami snížení**

pr m rných emisí výrobc (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 souasných trendů podpory přepravy nízkou nákladní dopravou 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 souasná 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 balíku mobility tendence omezovat vnitrostátní přepravu 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 v rámci nově zavedených druhů 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, nebo souhlasí, že veřejný sektor by měl jít v oblasti zavádění čistě mobility příkladem.

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

- Navržená definice čistého vozidla – vláda požaduje zahrnutí vozidel na zemní plyn (CNG), případně další alternativní paliva dle definice ve směrnici 2014/94/EU;
- Absence oprávněných výjimek (případně pro vozidla, která nejsou v současnosti soběstačná pro alternativní elektrický pohon nebo pro která v současnosti neexistují na trhu adekvátní modely);
- Cíle by měly být ponechány na rozhodnutí jednotlivých členských států, případně by měly být zmírněny 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 nástroj pro upravených kroků. V souvislosti s kritikou nekonzistence vnitrostátních rámců politiky Vláda ČR upozorňuje na to, že výchozí podmínky v jednotlivých státech v oblasti udržitelné mobility nejsou v souvislosti totožné, a že tudíž logicky nelze v této oblasti předpokládat totožnou míru ambice. Proto lze ambice ČR v této oblasti srovnávat například s ambicemi států V4 a dalších zemí východní Evropy, nikoliv však s ambicemi států typu Německo a 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. Lehota pro zaslání odpovědného stanoviska ještě neuplynula u návrhu nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného postupu Unie ke snížení emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel a kterým se stanoví nařízení (ES) č. 715/2007 (přepřelované znění).¹¹ Projednávání v EP ještě nebylo započato. U návrhu nařízení týkajícího se nových norem pro emise CO₂ a návrhu směrnice o udržitelných vozidlech je garantním výborem výbor pro životní prostředí (ENVI), nicméně plánují se jimi zabývat i další výbory (případně výbor pro průmysl, výzkum a energetiku – ITRE). U dalších dvou návrhů je garantním výborem výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN).

- **Závěr:**

Výbor pro evropské záležitosti

1. **bere na v domě** dokumenty představené v rámci druhého balíku mobility;
2. **podporuje** rámcové pozice Vlády ČR k tomuto dokumentu;
3. **je si v domě** nutnosti snižovat emise a snižovat znečištění ovzduší pocházející z odvětví dopravy;
4. **vyzývá** ke stanovení realistických cílů v této oblasti;
5. **upozorňuje** na nutnost zachování konkurenceschopnosti automobilového průmyslu;
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 udržitelného vozidla pro silniční vozidla kategorie M1, M2 a N1 v návrhu směrnice EP a Rady, kterou se stanoví směrnice 2009/33/EU o podpoře udržitelných a energeticky úsporných silničních vozidel tak, aby zahrnovala i vozidla na CNG případně další alternativní paliva dle příslušné definice obsažené ve směrnici 2014/94/EU;

¹¹ Uplyne 27. března 2018.

8. **u p o z o r u j e n a t o**, že dobíjecí infrastruktura v sou asnosti není primární bariérou pro rozvoj elektromobility v R, klí ovým problémem je nedostate ný trh vozidel, nicmén í p esto se **d o m n í v á**, že prioritou by m la být primárn í infrastruktura v m stských a p ím stských oblastech a teprve poté páte ní infrastruktura pro hlavní sí ;
9. **a p e l u j e n a v l á d u**, aby hledala cesty, jak podpo it další rozvoj nízkoemisních osobních i nákladních vozidel;
10. **p o v u j e** p edsedu výboru pro evropské záležitosti, aby v rámci politického dialogu postoupil toto usnesení p edsedovi Evropské komise;
11. **p o s t u p u j e** dokumenty p edstavené v rámci druhého balí ku mobility v etn rámcových pozic vlády k nim a svého usnesení pro informaci hospodá skému výboru a výboru pro životní prost edí.

František Kop iva v. r.
ov ovatel

Jan Zahradník v. r.
zpravodaj

Ond ej Benešík v. r.
p edseda