**3. BALÍČEK OPATŘENÍ V OBLASTI MOBILITY**

Odkazy na dokumenty EK označeny modře (v AJ) a zeleně (v ČJ), jedná se pouze o pracovní překlad

(odkazy v rámci tohoto pracovního dokumentu červeně)

Nová opatření Evropské komise zveřejněné 17. května 2018 mají zajistit „systém mobility, který bude **bezpečný**, **čistý** a **propojený a automatizovaný“** a vytvořit „prostředí, jež umožní podnikům v EU vyrábět nejlepší, nejčistší a nejvíce konkurenceschopné výrobky“. (dostupné [[**zde**](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3708_cs.htm)](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3708_cs.htm))

Součástí 3. balíčku jsou mimo jiné:

* sdělení nastiňující rámec **nové politiky bezpečnosti silničního provozu** pro období 2020–2030. Toto sdělení doprovází dvě legislativní iniciativy týkající se **bezpečnosti vozidel a chodců** a **řízení bezpečnosti infrastruktury**,
* sdělení o **propojené a automatizované mobilitě**, aby se Evropa stala světovým lídrem v oblasti autonomních a bezpečných systémů mobility,
* legislativní iniciativy týkající se **norem CO2 pro nákladní automobily**, jejich aerodynamiky, označování pneumatik a společné metodiky pro srovnávání cen paliva. Tyto iniciativy doplňuje strategický **akční plán pro baterie**. Uvedená opatření znovu potvrzují záměr EU snížit emise skleníkových plynů z dopravy a splnit závazky Pařížské dohody.
* dvě legislativní iniciativy vytvářející **digitální prostředí pro výměnu informací v dopravě**.
* legislativní iniciativa pro **racionalizaci povolovacích postupů u projektů v rámci hlavní transevropské dopravní sítě** (TEN-T).

**3. balíček mobility** (dokumenty dostupné [zde](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3_en) v AJ + NJ, FJ)

Dokumenty:

1. **Sdělení EK:**  přejít na 1)
	1. [**Sdělení EK: Evropa v pohybu: Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-communication_en.pdf)
		1. [Příloha I: Strategický akční plán bezpečnosti silničního provozu](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-annex1_en.pdf)
		2. [Příloha II: Strategický akční plán pro baterie](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-annex2_en.pdf)
	2. [**Sdělení EK: Evropa, která chrání: čistý vzduch pro všechny**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180330-communication.pdf)
2. **Bezpečnost silničního provozu** přejít na 2)
	1. Hlavní přístup: Viz kapitola 2 "Evropa v pohybu: Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá"
	2. [Strategický akční plán pro bezpečnost silničního provozu](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-annex1_en.pdf)
	3. [**Návrh nařízení o požadavcích na schvalování typu motorových vozidel a jejich přívěsů a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich obecné bezpečnosti a ochrany cestujících v motorových vozidlech a zranitelných účastníků silničního provozu, kterým se mění nařízení (EU) 2018 / ... a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180286-proposal_en.pdf)
		1. [Přílohy](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180286-annex_en.pdf)
3. **Revize směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury** přejít na 3)
	1. [**Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180274-proposal_en.pdf)
		1. [Příloha k návrhu](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180274-annex_en.pdf)
		2. Posouzení dopadů – [část I](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180175-ia-part1_en.pdf) a [část II](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180175-ia-part2.pdf)
		3. [Shrnutí posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180176-exec-summ-ia.pdf)
		4. Hodnocení ex-post – studie k účinnosti a zdokonalení legislativního rámce EU pro řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (směrnice 2008/96/ES): [závěrečná zpráva](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2014-12-eval-directive-2008-96-ec.pdf)
	2. Revize bezpečnostních směrnic pro vozidla a pro bezpečnost chodců
		1. [Studie o implementaci a účincích směrnice 2004/54/ES o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tunnel_final_report.pdf)
		2. [Shrnutí studie](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tunnel_executive_summary.pdf)
4. **Propojená a automatizovaná doprava** přejít na 4)
	1. [**Sdělení EK k cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180283_en.pdf)
5. **Jednotný portál evropského námořního prostředí** přejít na 5)
	1. [**Návrh nařízení, kterým se zřizuje jednotný portál pro evropské námořní prostředí a kterým se zrušuje směrnice 2010/65/EU**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180278-proposal.pdf)
		1. [Příloha k nařízení](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180278-annex.pdf)
		2. [Posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180181-ia.pdf)
		3. [Manažerské shrnutí posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180182-exec-summ-ia.pdf)
6. **Kontrola účelnosti legislativního rámce námořní dopravy** přejít na 6)
	1. [**Kontrola účelnosti**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180228-fitness-check.pdf)
		1. [Manažerské shrnutí](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180229-exec-summ-fitness-check_en.pdf)
	2. [Hodnocení směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180230-ex-post-eval.pdf)
		1. [Manažerské shrnutí](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180231-ex-post-eval-exec-summ_en.pdf)
	3. [Hodnocení směrnice 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky a směrnice 2009/18/ES o vyšetřování nehod](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180232-ex-post-eval.pdf)
		1. [Manažerské shrnutí](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180233-ex-post-eval-exec-summ_en.pdf)
	4. [Hodnocení směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180199-ex-post-eval.pdf)
		1. [Manažerské shrnutí](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180227-ex-post-eval-exec-summ_en.pdf)
	5. [Hodnocení týkající se směrnice 2010/65/EU o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180234-eval.pdf)
		1. [Manažerské shrnutí](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180235-eval-exec-summ_en.pdf)
7. **Elektronická dokumentace pro dopravu** přejít na 7)
	1. [**Návrh nařízení o elektronickém předávání informací v nákladní dopravě**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180279-proposal.pdf)
		1. [Přílohy](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180279-annexes.pdf)
		2. Posouzení dopadů – [část I](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180183-ia-part1.pdf) a [část II](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180183-ia-part2.pdf)
		3. [Shrnutí posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180184-exec-summary-ia.pdf)
8. **Zjednodušující opatření pro komunikace TEN-T ("inteligentní TEN-T")** přejít na 8)
	1. [**Návrh nařízení o zjednodušujících opatřeních na podporu realizace transevropské dopravní sítě ("inteligentní TEN-T")**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180277-proposal.pdf)
		1. Posouzení dopadů – [část I](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180178-ia-part1.pdf) a [část II](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180178-ia-part2.pdf)
		2. [Shrnutí posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180179-exec-summ-ia.pdf)
9. **Hmotnosti a rozměry** přejít na 9)
	1. [**Návrh Rozhodnutí, kterým se mění směrnice 96/53/ES, pokud jde o lhůtu pro provedení zvláštních pravidel týkajících se maximální délky v případě kabin poskytujících zlepšené aerodynamické vlastnosti, energetickou účinnost a bezpečnost**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180275-proposal_en.pdf)
10. **Srovnání cen pohonných hmot** přejít na 10)
	1. [**Prováděcí nařízení Komise o společné metodice pro porovnávání jednotkových cen alternativních paliv**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com2018xxxx-fuel-price-regulation_en.pdf)
		1. [Příloha](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com2018xxxx-fuel-price-regulation-annex_en.pdf)
11. **Značení pneumatik** přejít na 11)
	1. [**Návrh nařízení o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry, kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 1222/2009**](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018PC0296)
		1. [Příloha](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180296-annex.pdf)
		2. Posouzení dopadů – [část I](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180189-ia-part1.pdf), [část II](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180189-ia-part2.pdf) a [část III](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180189-ia-part3.pdf)
		3. [Shrnutí posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180188-exec-summ-ia.pdf)
12. **Iniciativa/aliance v oblasti baterií** přejít na 12)
	1. [Zpráva o surovinách pro použití v bateriích](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180245.pdf)
	2. [**Strategický akční plán pro baterie**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-annex2_en.pdf)
13. **Normy CO2 pro těžká užitková vozidla** přejít na 13)
	1. [**Návrh nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová těžká užitková vozidla HDV**](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2018:284:FIN)
		1. [Posouzení dopadů](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2018:185:FIN)
		2. [Shrnutí posouzení dopadů](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2018:186:FIN)
		3. [Otázky a odpovědi týkající se návrhu norem pro emise CO2 pro těžká užitková vozidla HDV](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/heavy/docs/faq_hdv_proposal_en.pdf)
14. **Sdělení EK:** (manažerské shrnutí 3. balíčku) přejít na obsah
	1. [**Sdělení Komise: Evropa v pohybu: Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-communication_en.pdf)
		1. [Příloha I: Strategický akční plán bezpečnosti silničního provozu](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-annex1_en.pdf)
		2. [Příloha II: Strategický akční plán pro baterie](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-annex2_en.pdf)
	2. [**Sdělení Komise: Evropa, která chrání: čistý vzduch pro všechny**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180330-communication.pdf)

[**Sdělení Komise: Evropa v pohybu: Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-communication_en.pdf)

Třetí a poslední balíček "Evropa v pohybu" dokončuje proces umožňující Evropě plně využít výhod modernizace mobility. K tomu musí být mobilita bezpečná, čistá a účinná pro všechny občany EU. Musíme využít nových technologií a současně usilovat o bezpečnost a přístupnost mobility, konkurenceschopnost průmyslu, zajištění pracovních míst a jejich připravenost na klimatické změny. To si vyžádá plnou angažovanost EU, ČS a zúčastněných stran. Díky technologiím se mění obchodní modely dopravy, trh práce i vyžadované dovednosti pracovníků. Hranice mezi vozidlem, infrastrukturou a uživatelem se stírají. Centrem pozornosti již není dopravní prostředek; právě uživatel je díky technologiím stále více ústředním bodem mnohem pružnějšího a integrovanějšího systému mobility. Na tuto revoluci musí být Evropa připravená.

1. **Bezpečná mobilita**

Mezi roky 2001 a 2010 klesl počet úmrtí na silnicích EU o 43 % a mezi roky 2010 a 2017 o dalších 20 %. Přesto v roce 2017 na silnicích zemřelo 25 300 osob (cca 70 úmrtí denně) a přibližně 135 000 osob bylo vážně zraněno, včetně velkého procenta chodců, cyklistů a motocyklistů. V peněžním vyjádření to představuje roční náklady větší než 120 mld. EUR (cca 1 % HDP EU). V poslední době se jedná ale jen o mírné pokroky. Dosažení cíle EU snížení počtu smrtelných nehod na silnicích na polovinu mezi roky 2010 až 2020 bude tedy velkou výzvou. Významnými **faktory přispívajícími k nehodovosti** je rychlost, jízda pod vlivem alkoholu nebo drog a nepoužívání bezpečnostních pásů či helem. Zvláštní pozornost musí být věnována zranitelným účastníkům provozu, zejména cyklistům a chodcům kvůli výraznému nárůstu jejich podílu na počtu úmrtí a zranění.

Technologie vytváří příležitosti k odstranění či kompenzování lidských chyb. V přechodné fázi však existují rizika fungování automatizovaných vozidel a interakce řidiče a vozidla (**rozhraní člověk-stroj**) či kybernetické bezpečnosti. Další problémy budou následkem demografického vývoje a rozdílných přístupů k mobilitě.

Cílem EU bude v silniční dopravě se do roku 2050 **přiblížit nulovému počtu smrtelných nehod** ("Vision Zero") i vážných zranění. EU bude usilovat o nové přechodné cíle s cílem **snížit počet úmrtí a vážných zranění na silnicích o 50 % mezi roky 2020 a 2030** (s použitím nové společné definice vážných zranění).

**Komise navrhuje společný rámec** **pro bezpečnost silničního provozu** v období 2021-2030 spolu s akčním plánem, který bude podrobněji rozpracován ve spolupráci s členskými státy do poloviny roku 2019. Rámec bude zaveden přístupem "Safe system" dle doporučení WHO. Cílem je reagovat na příčiny nehod, a vytvořit systém ochranných vrstev - při selhání jednoho prvku bude selhání kompenzovat prvek jiný. Legislativa bude podpořena použitím jasných kritérií bezpečnosti silničního provozu pro podmínky financování. Akce s velkým dopadem na bezpečnost budou více financovány přímými prostředky EU. Komise rovněž žádá, aby všechny zúčastněné strany dobrovolně přijaly závazky, které by odpovídaly ambicióznímu cíli "Vision Zero".

První legislativní je **balíček nových povinných bezpečnostních opatření** ve vozidlech, který zahrnuje systémy vyhýbání se nehodám s aktualizovanými opatřeními aktivní a pasivní bezpečnosti. Nové bezpečnostní prvky jsou nákladově efektivní, vykazují vysoký potenciál pro výrazné snížení počtu úmrtí a vážných zranění uvnitř i vně vozidla a připravují širší zavádění automatizovaných vozidel. Vylepšené testovací protokoly budou vyžadovat vybavení vozidel pokročilejšími zádržnými systémy. Chodci a cyklisté budou lépe chráněni např. novými možnostmi detekce kolizí a zlepšeným výhledem („direct vision“) řidičů nákladních automobilů.

Záměrem druhého leg. návrhu je **zlepšení řízení bezpečnosti silniční infrastruktury** s cílem snížit počet nehod a jejich závažnost. Zlepšuje transparentnost a návazné postupy (posuzování dopadů, audity) a předkládá postupy mapování rizika nehod dopravní sítě. V dohledné budoucnosti budou technologie muset spoléhat na současnou infrastrukturu. Návrh umožní budoucí nastavení požadavků na výkonnost infrastruktury (např. zřetelné dopravní značení), které jsou nezbytné pro nové technologie (např. systémy pro jízdu v pruzích).

1. **Propojená a automatizovaná doprava**

***Strategie pro zavádění propojených a automatizovaných vozidel***

Aby Evropa zůstala lídrem automatizace vozidel a udržela pracovní místa, musí být klíčové technologie vyvinuty v Evropě, autonomní jízda bezpečná a právní rámec moderní a nabízející prostředí vhodné pro technologický pokrok. Komise navrhuje přístup založený na třech vzájemně propojených strategických cílech:

* vývoj klíčových technologií a infrastruktury s cílem posílit konkurenceschopnost EU;
* zajištění bezpečného nasazení propojeného a automatizovaného řízení;
* řešení sociálně-ekonomických dopadů mobility bez řidiče.

***Vytvoření digitálního prostředí pro výměnu informací v dopravě***

Dva návrhy jsou zaměřené na vytvoření plně digitálního a harmonizovaného prostředí pro výměnu informací mezi dopravci a veřejnými orgány. Nařízení o zřízení jednotného portálu pro evropské námořní prostředí a o elektronickém předávání informací v nákladní dopravě se doplňují a umožňují elektronickou a zjednodušenou výměnu informací mezi podniky a orgány. Návrhy sníží byrokracii a usnadní digitální informační toky pro logistické operace a lépe propojí různé módy dopravy.

1. **Čistá mobilita**

***Strategický akční plán pro baterie***

Dle odhadů by evropský trh s bateriemi mohl po roce 2025 dosahovat až 250 mld. eur ročně, s 10 až 20 gigatovárnami (zařízení pro masovou výrobu bateriových článků) sloužícími k pokrytí poptávky EU.

Akčním plánem Komise propaguje přeshraniční a integrovaný evropský přístup, ale také klade velký důraz na udržitelnou výrobu baterií v celém hodnotovém řetězci, počínaje těžbou a zpracováním (primárních a sekundárních) surovin, konstrukční a výrobní fázi bateriových článků a akumulátorů a jejich použití, další využití, recyklaci a likvidaci v kontextu oběhového hospodářství. Takový přístup bude podporovat výrobu a používání vysoce výkonných baterií a stanoví kritéria udržitelnosti v celém hodnotovém řetězci EU.

Akční plán kombinuje cílená opatření na úrovni EU zahrnující **suroviny, výzkum a inovace, financování/investice, standardizaci/regulace, obchod a rozvoj dovedností** tak, aby se Evropa stala lídrem v oblasti udržitelné výroby a používání baterií v kontextu oběhového hospodářství.

***Dokončení legislativního rámce EU pro emise CO2 v silniční dopravě***

Legislativní návrh norem C02 pro těžká užitková vozidla HDV je nezbytný ke splnění závazků EU vyplývajících z Pařížské dohody a implementaci rámce pro klima a energetiku 2030. Emise CO2 z těžkých užitkových vozidel tvoří zhruba čtvrtinu emisí silniční dopravy a do roku 2030 se tato hodnota ještě zvýší. Úspěšné dosažení cílů EU pro snižování emisí skleníkových plynů nebude možné bez příspěvku tohoto sektoru.

EK považuje za nejvhodnější **regulovat emise CO2 z těžkých užitkových vozidel HDV postupně s možností přezkumu**. Nákladově nejefektivnější a dostupné technologie rychle proniknou na trh **největších HDV**. Čtyři jejich hlavní skupiny jsou prvními vozidly, pro která budou od roku 2019 spolehlivé a ověřené údaje o emisích. Představují zhruba 65 až 70 % celkových emisí skleníkových plynů z těžkých nákladních vozidel. Po přezkumu v roce 2022 na základě oficiálních dat za 3 roky by měl být efekty pokročilých technologií zaváděny rychleji. Dále dojde k zahrnutí kategorií vozidel nespadajících pod emisní cíle, to se týká autobusů, menších nákladních vozidel a přívěsů. **Autobusy**, pro které jsou široce dostupné nízkoemisní a bezemisní pohony, **zatím nebudou předmětem emisních cílů**, nejdříve musí být vytvořena legislativa pro sběr dat.

**Nová metodologie pro srovnávání cen paliv**

Metodologie umožní spotřebitelům **porovnávat ceny různých druhů paliv** (konvenčních x alternativních), což by mělo posílit povědomí o výhodnosti jednotlivých paliv a přispět k diverzifikaci zdroj a snížení emisí.

**Vylepšené označování/štítkování pneumatik**

Revize posiluje účinky nařízení o označování pneumatik v oblasti bezpečnosti a šetření paliva. Záměrem je zajištění **viditelnosti štítků** při nákupu pneumatik. Dále revize míří k rozšíření výkonnostních parametrů a bere v potaz např. i cíle oběhového hospodářství. Dojde také k posílení vymáhání dodržování nařízení.

**Požadavky pro navrhování nákladních vozů za účelem snížení emisí CO2 a zvýšení bezpečnosti**

Aerodynamika vozů má přímý dopad na produkci emisí CO2, proto se navrhuje revize legislativy o hmotnosti a rozměrech určitých vozidel, aby výrobci mohly do roku 2019 uvést více **aerodynamické a kulatější kabiny** těžkých užitkových vozidel HDV. Spolu s emisními standardy pro těžká nákladní vozidla HGV by návrh měl přispět ke snížení emisí CO2 a zlepšení životního prostředí. Cílem je i **zlepšení výhledu řidičů** nákladních vozidel a zvýšení bezpečnosti dalších účastníků provozu.

**Revize rámce pro zdanění energií za účelem podpory elektromobility**

Součástí balíčku není žádný legislativní návrh, ale Komise bude hledat možnosti podpory elektromobility v kontextu budoucí revize směrnice o zdanění energií (Energy Taxation Directive). Dnešní stav ale již umožňuje členským státům zdaněním podporovat elektromobilitu.

**Zjednodušující opatření pro komunikace TEN-T**

Cílem Komise je zajištění efektivních, chytrých, bezpečných a udržitelných komunikací TEN-T. Legislativa zajistí zjednodušení výstavby TEN-T sítí a zároveň podpoří multimodální dopravu. Opatření směřují k **jednoduššímu udělování stavebních povolení**, veřejných zakázek a **snížení administrativy** za účelem efektivnějších procesů, větší transparentnosti a větší akceptaci veřejností. Balíček bude podpořen výzvou v rámci fondu **CEF se 450 mil. EUR**.

[**Sdělení Komise: Evropa, která chrání: čistý vzduch pro všechny**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180330-communication.pdf)

Od roku 2000 vzrostlo HDP EU o 32 %, zatímco emise u hlavních polutantů klesly o 10 až 70 %. Nicméně v řadě oblastech je ovzduší stále problémem a nedosahuje požadované kvality. Znečištění ovzduší má za následek přes 400 000 předčasných úmrtí, a je tak nejvážnějším dopadem životního prostředí.

**Opatření ke snížení emisí z dopravy** (pouze nová opatření)

Doprava je největší tvůrcem emisí dusíku a významným producentem prachových částic. EU připravila **nezávazný rámec pro zavádění emisních zón ve městech**. Emisní zóny musejí být součástí širšího Plánu udržitelné městské mobility a integrovány v plánech na ochranu ovzduší, které byly zřízeny směrnicí 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu.

1. **Bezpečnost silničního provozu** přejít na obsah
	1. Viz kapitola 2 "Evropa v pohybu: Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá"
	2. [Strategický akční plán pro bezpečnost silničního provozu](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-annex1_en.pdf)
	3. [**Návrh nařízení o požadavcích na schvalování typu motorových vozidel a jejich přívěsů a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich obecné bezpečnosti a ochrany cestujících v motorových vozidlech a zranitelných účastníků silničního provozu, kterým se mění nařízení (EU) 2018 / ... a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 78/2009, (ES) č. 79/2009 a (ES) č. 661/2009**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180286-proposal_en.pdf)
		1. [Přílohy](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180286-annex_en.pdf)

[**Strategický akční plán pro bezpečnost silničního provozu**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-annex1_en.pdf) (vybraná opatření)

**Z*lepšené řízení bezpečnosti silničního provozu -*** Komise vyjasní zásady politiky EU pro bezpečnost silničního provozu 2021-2030 stanovené v tomto sdělení [Q2 / 2019], sem patří mimo jiné:

* seznam výkonnostních ukazatelů navázaných na zamýšlené cíle;
* nová role evropského velvyslance pro bezpečnost silničního provozu, která bude koordinovat s členskými státy úsilí v oblasti bezpečnosti silničního provozu a šířit osvědčené postupy.

**Silnější finanční podpora bezpečnosti silničního provozu -** Komise mimo jiné:

* bude podporovat využívání finanční podpory EU z ESIF pro zvyšování bezpečnosti silniční infrastruktury, zejména v členských státech s relativně špatnou bezpečností silničního provozu a bude povzbuzovat využívání CEF [Q2 / 2018];
* zefektivní a posílí podporu financování činností v oblasti bezpečnosti silničního provozu v příštím MFF (víceletém rozpočtu) s ohledem na komplementaritu různých finančních nástrojů [Q2 / 2018];
* prozkoumá možnosti finanční podpory budování kapacit na úrovni členských států; například týkající se strategií „Safe systém“ [Q3 / 2019].

Komise také bude zkoumat, jak zajistit financování výzkumu a jak usnadnit veřejným orgánům přístup k odpovídající finanční podpoře při zajišťování bezpečnějšího vozového parku.

**Bezpečné cesty -** Komise mimo jiné:

* zřídí skupinu odborníků, jejímž úkolem bude vypracovat rámec pro klasifikaci silnic, který bude lépe odpovídat rychlostním limitům, aby silnice byly lépe navrženy a uspořádány v souladu s přístupem „Safe System“ [Q3 / 2019].

Během rámcového období se Komise bude snažit identifikovat další opatření EU, jako je definování konkrétních bezpečnostních cílů pro silnice TEN-T pro příští revizi pokynů a metodik k TEN-T komunikacím.

**Bezpečná vozidla -** Komise mimo jiné:

* začne posuzovat proveditelnost a nákladovou efektivnost dodatečného vybavení stávajícího vozového parku (zejm. autobusů a HDV) pokročilými systémy podpory řízení ADAS [Q4 / 2018]; a
* povzbudí členské státy, aby při zachování hospodářské soutěže na vnitřním trhu zvážily pobídky k urychlení zavádění osvědčených technologií prostřednictvím řady nástrojů, [Q2 / 2018].

Komise bude hledat dobrovolné závazky, například u:

* zaměstnavatelů/sdružení silničních dopravců (např. používání vozidel s ještě nepovinnými nejnovějšími bezpečnostními prvky); veřejných orgánů (např. města upřednostňující nákup nejbezpečnějších vozů); výrobců (např. zavedení nepovinných bezpečnostních prvků pro všechny výbavy); pojišťoven (např. změna pojistného ve prospěch bezpečnějších vozidel); sektoru půjčoven vozů a jejich sdílení (např. podpora bezpečných automobilů při půjčení a leasingu, pravidelná údržba) a autoškol (např. školení řidičů o používání nových bezpečnostních prvků vozidel).

***Rychlá a účinná reakce na nouzové situace -*** Komise mimo jiné:

* zahájí hodnocení dopadů zavedení systému eCall a vyhodnotí jeho možné rozšíření na další kategorie vozidel (HDV, motocykly a zemědělské traktory) [Q3 / 2019] a

Komise bude hledat dobrovolné závazky, například u:

* provozovatelů komerční a veřejné dopravy (např. školení řidičů),
* výrobců (např. zavádění eCall v nových vozidlech stávajících typů nebo jejich dodatečné vybavení),
* pojišťoven (např. snížení pojistného na automobily, které mají nainstalovaný eCall).

**Zajištění bezpečnosti silničního provozu do budoucna -** Komise mimo jiné:

* přijme specifikace týkající se kooperativních ITS (akt v přenesené pravomoci podle směrnice o ITS), včetně komunikace vozidla s vozidlem a vozidla s infrastrukturou [Q4 / 2018];
* bude spolupracovat se zúčastněnými stranami na zahájení procesu směřujícího k vypracování kodexu chování pro bezpečný přechod na vyšší úrovně automatizace, aby se zajistilo, že požadavky a postupy zohledňují otázky bezpečnosti silničního provozu (smíšená doprava, interakce s ostatními účastníky, výcvik), zejména zabránění rozporu s pravidly EU týkajícími se vozidel [Q3 / 2019].

Komise bude hledat dobrovolné závazky, například u:

* provozovatelů vozidel a dopravců (např. přijetí firemní politiky bezpečnosti silničního provozu);
* obchodních sdružení (např. pokyny pro malé a střední podniky týkající se bezpečnosti silničního provozu, zejména pokud jde o bezpečnost dodávkových vozů v městských oblastech); a
* vnitrostátních orgánů (např. příklady osvědčených postupů v boji proti manipulaci s vozidly).

Komise posoudí potřebu dalších opatření, jako je podpora harmonizace rozhraní člověk-stroj. Vyhodnotí, zda bude třeba přezkoumat právní předpisy týkající se řidičských průkazů, technické způsobilosti, odborné přípravy řidičů a délku praxe, aby se zohlednil vývoj v kooperativní, propojené a autonomní mobilitě.

[**Návrh nařízení o požadavcích na schvalování typu motorových vozidel**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180286-proposal_en.pdf)

**Posouzení dopadů**

* PO1 – Zavádění široce dostupných a vyzkoušených bezpečnostních technologií, které budou chránit zejména řidiče, implementace od účinnosti nařízení.
* PO2 – PO1 + zavádění ne zcela rozšířených technologií, které potřebují více času (jejich implementace začíná po 2 letech), zahrnuje technologie zajištující pozornost řidiče a ochranu zranitelných účastníků.
* **PO3 – PO2 + zavádění celého souboru technologií a řešení s malým rozšířením, ale velkým potenciálem, (ještě delší čas implementace pouze v případě technologií pro přímou viditelnost zranitelných účastníků silničního provozu ze strany řidičů nákladních automobilů).**

**Upřednostňovanou variantou je PO3.** Tato možnost by měla zabránit nejvyššímu počtu úmrtí a vážným zraněním cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu za přijatelných nákladů. Zaručuje také konzistentní a nediskriminační přístup ke všem kategoriím vozidel.

**Očekávané přínosy:**

* Během 16 let prvky přispějí ke snížení počtu obětí o 24 794 a vážných zranění o 140 740 osob.
* Dle současné peněžní hodnoty je **přínos 72,8 mld. EUR**.
* Zamezení kolizí -> snížení přetížení silnic (nelze kvantifikovat). Snížení ztráty času (občanů), zvýšení produktivity (podniků) a lepšího využívání stávající silniční infrastruktury (státní správou).
* Snížení emisí vozidel a zlepšení kvality ovzduší díky systémům rychlé asistence a monitorování tlaku v pneumatikách, ačkoli tyto výhody nemohou být kvantifikovány.

**Očekávané náklady**:

* Předpokládané celkové **náklady** (jednorázové a průběžné výrobní náklady) **pro výrobce automobilů činí 57,4 mld. EUR dle současné hodnoty**.
* V důsledku navržených nových bezpečnostních opatření ve vozidle **se neočekává žádné podstatné zvýšení maloobchodních cen vozidel ve střednědobém a dlouhodobém horizontu**, a proto nebyl pro analýzu nákladů a přínosů modelován žádný mimořádný dopad na prodeje vozidel.
* Neočekávají se žádné zvláštní dodatečné náklady pro správní orgány, jelikož nové bezpečnostní prvky vozidla se stanou součástí stávajícího rámce pro schvalování typu vozidel.

**Celkové ukazatele přínosů / nákladů**:

* Celkový **čistý přínos ve výši 15,4 mld. EUR**.
* Poměr nákladů a přínosů dle "nejlepšího odhadu" u preferovaného řešení je 1,27 BCR.

**Nařízení**

Kapitola 1 (předmět, rozsah a definice)

* Článek 1 - Doplňuje se odkaz na požadavky na ochranu uživatelů vozidel a zranitelných účastníků.
* Článek 2 - **Nařízení pokrývá všechny druhy vozidel**, **výjimky pro SUV a dodávky se ruší**.
* Článek 3 doplňuje se definice řady nových technologií.

Kapitola 2 (povinnosti výrobce)

* **Článek 4 stanoví obecné technické požadavky pro schvalování typu vozidel**, systémů, konstrukčních částí apod. Odkazuje se na přílohu I, která obsahuje seznam všech regulací OSN, jejichž plnění je v EU povinné, a přílohu II, která obsahuje podrobné informace o příslušných požadavcích na bezpečnost.
* Návrh předpokládá **zmocnění Komise ke změně podrobných pravidel a technických požadavků** v aktech v přenesené pravomoci a změnám přílohy I a II tak, aby zohledňovaly technický pokrok a vývoj právních předpisů na úrovni OSN a EU.
* [**Příloha**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180286-annex_en.pdf) **č. 2 stanoví pro jednotlivé typy vozidel technologie, bez nichž vůz nemůže získat registraci/být schválen.**
	+ **Prvky skup. A - Ode dne účinnosti nařízení není možná registrace** některých typů vozů **bez vyjmenovaných již zavedených technologií.**
	+ **Prvky skup. B - Po 24 měsících od účinnosti nařízení nebude možná registrace** některých typů vozů např. **bez těchto technologií** (s tím, že ode dne účinnosti nebude bez nich možné schvalování typu motorových vozidel, účinnost nařízení je 36 měsíců od platnosti): záznamové zařízení - „černá skřínka“, systém na rozpoznání pozornosti řidiče, bezpečného couvání, na zabránění jízdy v opilosti, monitorování tlaku v pneumatikách, upozornění na kolize, rozšíření zóny nárazu s chodci a cyklisty).
	+ **Prvky skup. C - Po 48 měsících nebude možná registrace** např. bez těchto technologií (s tím, že od 24 měsíců ode dne účinnosti nebude možné schvalování typu): pokročilé systémy nouzového brzdění či pokročilé rozpoznávání rozptýlení řidiče.
	+ **Prvky skup. D - Po 84 měsících** nebude možná registrace těžkých nákladních vozidel bez přímého výhledu řidiče („direct vision“) s tím, že od 48 měsíců ode dne účinnosti nebude možné schvalování typu tohoto motorového vozidla.
	+ Příloha určuje povinné prvky např. pro autonomní vozidla a další výjimky a specifikace.
* Článek 5 rozšiřuje oblast působnosti systému monitorování tlaku v pneumatikách na všechny kategorie vozidel.
* Článek 6 vyžaduje **řadu pokročilých bezpečnostních prvků vozidel pro všechna vozidla** (např. inteligentní asistent rychlosti, systém na rozpoznání pozornosti řidiče, detekce zpětného chodu).
* Článek 7 stanoví **zvláštní požadavky pro osobní automobily a dodávky** a vyžaduje, aby byly vybaveny záznamovým zařízením událostí/nehod a aby byly navrženy a zkonstruovány s rozšířenou ochranou proti nárazu hlavy pro zranitelné účastníky silničního provozu.
* Článek 8 stanoví požadavky na systémy čelní ochrany.
* Článek 9 stanoví **zvláštní požadavky pro nákladní automobily a autobusy** a zejména vyžaduje, aby byly vybaveny detekčním a výstražným systémem pro zranitelné účastníky silničního provozu v blízkosti vozidla a aby byly navrženy a konstruovány tak, aby se zlepšila viditelnost zranitelných účastníků silničního provozu ze sedadla řidiče.
* Článek 10 stanoví **zvláštní požadavky pro vozidla na vodíkový pohon** a příloha V obsahuje požadavky materiálů pro vodíkové systémy a jejich součásti.
* Článek 11 stanoví **zvláštní požadavky pro automatizovaná vozidla** a zejména obsahuje seznam v oblasti bezpečnosti, pro který je třeba dále rozvíjet podrobná pravidla a normy.

Kapitola III (Závěrečná ustanovení)

* Navrhuje se **zmocnit Komisi k přijímání aktů** v přenesené pravomoci **s cílem aktualizovat přílohy s ohledem na technický pokrok a regulační vývoj**, jakož i stanovit podrobná pravidla týkající se zvláštních postupů, zkoušek a technických požadavků pro schvalování typu vozidel, systémů, konstrukčních částí apod. s ohledem na zvláštní požadavky stanovené v tomto návrhu. Článek 12 upřesňuje podmínky přenesených pravomocí Komise. **Akty vstoupí v platnost, pokud do dvou měsíců od oznámení nebyly ze strany Rady a EP vyjádřeny žádné připomínky**.
* Článek 17 stanoví datum **účinnosti nařízení – 36 měsíců po vstupu v platnost**. Platnost je 20 dní po vyhlášení v Úředním věstníku EU. To umožní Komisi předem přijmout příslušné akty v přenesené pravomoci a poskytnout výrobcům dostatek času k přizpůsobení se novým požadavkům.
1. **Revize směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury** přejít na obsah
	1. [**Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180274-proposal_en.pdf)
		1. [Příloha k návrhu](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180274-annex_en.pdf)
		2. Posouzení dopadů – [část I](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180175-ia-part1_en.pdf) a [část II](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180175-ia-part2.pdf)
		3. [Shrnutí posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180176-exec-summ-ia.pdf)
		4. Hodnocení ex-post – studie k účinnosti a zdokonalení legislativního rámce EU pro řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (směrnice 2008/96 / ES): [závěrečná zpráva](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2014-12-eval-directive-2008-96-ec.pdf)
	2. Revize bezpečnostních směrnic pro vozidla a pro bezpečnost chodců
		1. [Studie o implementaci a účincích směrnice 2004/54/ES o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tunnel_final_report.pdf)
		2. [Shrnutí studie](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tunnel_executive_summary.pdf)

[**Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180274-proposal_en.pdf)

**Posouzení dopadů**

PO, které řeší míru zásahů politik do TEN-T (PO 1-3) a PO, které rozšiřují oblast působnosti nad rámec TEN-T (PO A-C), byly posuzovány odděleně.

* PO1 – minimálními náklady, omezené legislativní změny, které jsou poměrně snadné a rychle realizovatelné. Zahrnuje nelegislativní, "měkká" opatření, jako je podpora sdílení znalostí a výměna osvědčených postupů. Dále zavádí legislativní opatření ke zlepšení transparentnosti a jasnou povinnost soustředit se na posouzení bezpečnosti zranitelných účastníků v postupech RISM.
* **PO2 – PO1 + obsahuje prvky "Safe system". Zavádí postup celoevropské posouzení silničního provozu, který pravidelně vyhodnocuje a porovnává bezpečnost silniční sítě, aby bylo možné určit úseky k dalším inspekcím a zásahům. Zavádí obecné požadavky na výkon určitých komponentů silniční infrastruktury pro propojenou a automatizovanou mobilitu. Státy by prováděly a náležitě sledovaly postupy RISM (řízení bezpečnosti silniční infrastruktury), aby identifikovaly širokou škálu potenciálních rizik. Státy by stanovovaly potřebné úrovně bezpečnosti infrastruktury a vybírali vhodná technická řešení, přičemž předpisy EU by stanovily pouze obecné výkonnostní požadavky, které by podpořily hladké zavedení CCAM (např. čitelnost dopravních značek).**
* PO3 – PO2 + stanovuje minimální úroveň bezpečnosti silnic TEN-T, a stanoví minimální požadavky na výkon u silničního mobiliáře. Minimální úroveň bezpečnosti by byla stanovena na úrovni EU. Státy by si volně stanovily Členské státy by si ponechaly pružnost při výběru opatření v oblasti bezpečnosti silniční infrastruktury.

Oproti PO1-3, PO A, B a C zahrnují některé rozšíření postupů směrnice RISM mimo rámec TEN-T. Rozšíření jsou omezena na hlavní nebo národní silnice (typicky zastoupeny primárními silničními sítěmi ČS).

* PO A – národní silnice financované alespoň zčásti z EU fondů musí být předmětem RISM směrnice.
* PO B – předmětem směrnice musí být všechny dálnice i frekventované silnice. Mírně se rozšiřují postupy a procedury směrnice pro ty státy, které ji neaplikovaly dobrovolně.
* **PO C - Cílem je proaktivního řízení bezpečnosti silničního provozu také na primárních silničních sítích členských států. Tato možnost politiky představuje ambicióznější rozšíření aplikace revidovaných postupů RISM na větší síť silnic (včetně dálnic a primárních silnic) mimo TEN-T.**

Posouzení dopadů označilo jako **upřednostňovanou kombinaci PO2 a POC**. Tato kombinace by **mohla zachránit více než 3 200 životů a vyhnout se více než 20 700 vážným zraněním v letech 2020-2030 ve srovnání s výchozím stavem** (v letech 2020-2050 by bylo ušetřeno 14 650 životů a 97 502 vážných zranění). Jen pro rok 2030 by opatření na silniční infrastrukturu vedla k tomu, že by se ušetřilo 562 životů a zabránilo by se 3 675 vážným zraněním.

**Směrnice RISM**

* Článek 1, odst. 2 – **působnost je rozšířena na dálnice a primární/hlavní silnice mimo síť TEN-T**.
* Článek 1, odst. 3 – uplatňování směrnice je **povinné pro jakýkoli projekt silniční infrastruktury mimo městské oblasti, který je dokončen s využitím prostředků EU**, aby se zajistilo, že finanční prostředky EU nebudou využívány k výstavbě potenciálně nebezpečných silnic.
* Článek 5 – revidován. Proaktivní **posouzení všech silnic** spadajících do oblasti působnosti, s cílem zhodnotit bezpečnost stávající infrastruktury a určit oblasti pro další inspekce a zásahy. Postup bere v úvahu historické údaje o nehodách a existenci již identifikovaných úseků s vysokou koncentrací nehod. Rovněž systematicky a proaktivně hodnotí rizika spojená se silniční infrastrukturou, jako jsou její geometrické charakteristiky, přítomnost křižovatek, existenci překážek a dostupnost vhodných silničních záchytných systémů. To by mělo podnítit investice do rizikových oblastí.
* Článek 6, odst. 3 - revidován tak, aby vyžadoval společné inspekce bezpečnosti přechodových oblastí mezi silnicemi. Měla by se zajistit lepší spolupráce příslušných subjektů odpovědných za bezpečnost silnic a tunelů, protože tyto přechodové oblasti jsou části tunelů s největší nehodovostí.
* Článek 6a – nový článek zavádí následné hodnocení všech postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.
* Článek 6b – nový článek zavádí ochranu zranitelných účastníků provozu.
* Článek 6c – nový článek zavádí požadavek na instalaci a údržbu silničního značení tak, aby bylo dobře viditelné a rozpoznatelné.
* Článek 11a – nový článek stanoví požadavky pro povinný reporting států o uplatňování a výsledcích postupů řízení bezpečnosti. Vyžaduje zejména, aby členské státy klasifikovaly své silniční sítě podle zjištěného stupně rizika.
* Příloha II – jsou vloženy nové požadavky, které zajistí, že zranitelní účastníci provozu jsou zahrnuti do auditů bezpečnosti silničního provozu.
1. **Propojená a automatizovaná doprava** přejít na obsah
	1. [**Sdělení EK k cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180283_en.pdf)

***Propojená a automatizovaná mobilita jako příležitost pro EU***

EU je jedním z největších vývozců automobilových technologií. Budou potřeba velké investice pro vytvoření nových moderních technologií a služeb. Technologie samotné nicméně nevyřeší dopravní zácpy, emise či úmrtí na silnicích. Dle průzkumů je 58 % obyvatel EU ochotno jezdit v autonomních vozidlech.

***Vize EU v této oblasti***

Cílem je, aby Evropa byla světovým lídrem propojené a automatizované mobility, což by znamenalo zásadní snížení počtu smrtelných nehod na silnicích, škodlivých emisí z dopravy a dopravního přetížení. Do roku 2020 by se mohla na trhu objevit vozidla, která určité silniční situace mohou řešit samostatně.

Komise bude prosazovat automatizaci spolu s konektivitou ve vozidlech. Pokud budou vozidla stále více propojena a automatizována, budou schopna koordinovat své manévry pomocí aktivní podpory ze strany infrastruktury a umožní skutečně inteligentní řízení provozu pro nejplynulejší a nejbezpečnější dopravu.

***Provedení***

Aby Evropa zůstala konkurenceschopná a podporovala zaměstnanost, bude nezbytné, aby byly vyvinuty a vyráběny klíčové technologie, služby a infrastruktura v Evropě a aby byl zaveden potřebný regulační rámec. Skupina na vysoké úrovni GEAR 2030 již [přijala](https://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_en) (18. října 2017) řadu doporučení pro propojenou a automatizovanou mobilitu.

***Evropa silnější v technologiích a infrastruktuře pro autonomní mobilitu***

V zájmu maximalizace přínosu veřejných investic Komise propojí podpůrná opatření s klíčovými politickými a regulačními iniciativami. Dojde k posílení a dalšímu vývoji služeb Galileo. Komise navrhne, aby výzkum v oblasti kooperativní, propojené a automatizované mobility zůstal prioritou v příštím rámcovém programu pro výzkum a inovace. Dojde k aktualizaci plánu na výzkum a vývoj jízdy bez řidiče.

Komise dnes **zpřístupňuje prostředky ve výši 450 mil. EUR v rámci nástroje CEF s cílem podpořit digitalizaci v dopravě za účelem podpory automatizace** a:

* bude v roce 2018 spolupracovat s členskými státy na vypracování prioritního seznamu případů testování ve velkém měřítku a bude využívat možných synergií mezi konektivitou a automatizací.
* vytvoří v roce 2018 jednotnou platformu EU, která bude seskupovat všechny příslušné veřejné a soukromé subjekty za účelem koordinace otevřeného testování silnic.
* bude do roku 2019 nabízet bezplatně služby Galileo.
* do roku 2019 připraví pokyny pro optimální využívání pokročilých služeb (tj. vysoká přesnost, robustnost, autentizace pozic) nabízených navigačními systémy EU, EGNOS/Galileo a jejich začlenění do navigačních systémů vozidel s cílem řešit problémy odpovědnosti a bezpečnosti.
* bude v roce 2018 spolupracovat s členskými státy na pokynech pro zajištění harmonizovaného přístupu k národnímu ad-hoc posuzování bezpečnosti u automatizovaných vozidel.
* zahájí spolupráci s členskými státy a zúčastněnými stranami ohledně nového přístupu osvědčení bezpečnosti automatizovaných vozidel.
* představí v roce 2018 priority v EU a OSN pro zavedení nových právních předpisů týkající se bezpečnosti automatizovaných vozidel, zejména vozidel s nejvyšší úrovní automatizace.
* zintenzívní koordinaci (s členskými státy) dopravních pravidel (např. Ženevské a Vídeňské úmluvy), aby mohly být harmonizovanou cestou přizpůsobeny automatizované mobilitě.
* přijme do konce roku 2018 delegované nařízení podle směrnice o ITS, aby zajistila bezpečnou a důvěryhodnou komunikaci mezi vozidly a infrastrukturou, spolehlivou úroveň ochrany údajů v souladu s GDPR a interoperabilitu zpráv pro účely bezpečnostní a účely řízení dopravy.
* navrhuje regulovat záznamová zařízení pro automatizovaná vozidla s cílem objasnit, kdo řídil (vozidlo nebo řidič) během nehody.
* navrhuje regulaci výcviku s cílem zajistit standardizaci výměny údajů mezi různými značkami.
* bude nadále sledovat situaci v oblasti přístupu k datům a zdrojům uloženým ve vozidle a zváží další možnosti pro vytvoření rámce umožňujícího sdílení údajů o vozidlech, aby byla zajištěna spravedlivá hospodářská soutěž při poskytování služeb na jednotném digitálním trhu a ochrana osobních údajů.
* zváží potřebu specifikací pro přístup k údajům o vozidlech pro potřeby veřejných orgánů, zejména řízení dopravy v letech 2018/2019 a v roce 2019/2020 pro shromažďování anonymizovaných informacích o skutečné spotřebě paliva / energie.
* zavede pilotní bezpečnostní projekt pro kybernetickou infrastrukturu a procesy nutné pro bezpečnou a věrohodnou komunikaci mezi vozidly a infrastrukturou pro účely bezpečnosti provozu a zpráv souvisejících s řízením provozu.
* vydá v roce 2018 jako první krok doporučení týkající se využívání spektra pro testování 5G, kyberneticko-bezpečnostní zabezpečení a rámec, který umožní sdílení údajů v souladu s iniciativami datového balíčku pro rok 2018 a s legislativou na ochranu osobních údajů.
* bude sledovat a vyhodnocovat střednědobé a dlouhodobé dopady automatizovaného řízení, zejména v Pracovním programu 2018-2020 pro automatizaci dopravy Horizontu 2020.
* bude konzultovat se zúčastněnými stranami sociálně-ekonomické a environmentální dopady mobility bez řidiče.
* bude podporovat získávání nových dovedností, udržení a rekvalifikaci pracovníky v tomto odvětví prostřednictvím nové agendy v oblasti dovedností pro Evropu a vyhodnocovat možnosti usnadnění přechodu k automatizované mobilitě.
* podpoří členské státy v jejich úsilí zajistit hladký přechod trhu práce pro tímto postižené pracovníky.
* uskuteční fórum EU zaměřené na řešení specifických etických otázek vyvolaných mobilitou bez řidiče.

Komise vyzývá všechny zúčastněné strany, zejména členské státy, průmysl, sociální partnery a občanskou společnost, aby podpořily přístup uvedený v tomto sdělení. V rychle se měnícím světě musí Evropa využít této příležitosti jako lídra v poskytování bezpečné, účinné, sociálně odpovědné a k životnímu prostředí šetrné mobility bez řidiče občanům EU.

1. **Jednotný portál evropského námořního prostředí** přejít na obsah
	1. [**Návrh nařízení, kterým se zřizuje jednotný portál pro evropské námořní prostředí a kterým se zrušuje směrnice 2010/65/EU**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180278-proposal.pdf)
		1. [Příloha k nařízení](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180278-annex.pdf)
		2. [Posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180181-ia.pdf)
		3. [Manažerské shrnutí posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180182-exec-summ-ia.pdf)

Provozovatelé námořní dopravy čelí široké škále právních požadavků na podávání zpráv při každém vstupu či opuštění přístavu. Skutečnost, že požadavky na podávání zpráv nejsou harmonizovány, znamená značnou administrativní zátěž. V EU se každoročně uskutečňuje více než dva miliony takovýchto zastavení v přístavu. Zaměstnanci v současnosti vynakládají zhruba 4,6 mil. hodin na různá vykazování a hlášení.

**Hodnocení dopadů**

Upřednostňovanou variantou, založenou na poměru nákladů a přínosů, přijetí zainteresovaných stran a očekávané efektivnosti a hodnocení rizik, je **možnost B1**. To znamená celkové očekávané dodatečné **náklady ve výši 29,4 mil. EUR** mezi roky 2020 a 2030 a očekávané **přínosy** ve výši 22 – 25 mil. člověkohodin ušetřených ve stejném časovém období (ekvivalent **625 – 720 mil. EUR pro dopravce**). Možnost zajistí harmonizované prostředí pro podávání zpráv, při současném respektování stávajícího systému Single National Windows a využití již provedených investic. Zatížení členských států je minimalizováno tím, že se všem poskytne stejný softwarový balíček vyvinutý na úrovni EU. Podrobnosti v samotném návrhu.

1. **Kontrola účelnosti legislativního rámce námořní dopravy** přejít na obsah
	1. [**Kontrola účelnosti**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180228-fitness-check.pdf)
		1. [Manažerské shrnutí](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180229-exec-summ-fitness-check_en.pdf)
	2. [Hodnocení směrnice 2009/16/ES o státní přístavní inspekci](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180230-ex-post-eval.pdf)
		1. [Manažerské shrnutí](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180231-ex-post-eval-exec-summ_en.pdf)
	3. [Hodnocení směrnice 2009/21/ES o souladu s požadavky na stát vlajky a směrnice 2009/18/ES o vyšetřování nehod](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180232-ex-post-eval.pdf)
		1. [Manažerské shrnutí](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180233-ex-post-eval-exec-summ_en.pdf)
	4. [Hodnocení směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180199-ex-post-eval.pdf)
		1. [Manažerské shrnutí](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180227-ex-post-eval-exec-summ_en.pdf)
	5. [Hodnocení týkající se směrnice 2010/65/EU o ohlašovacích formalitách lodí připlouvajících do přístavů členských států nebo odplouvajících z nich](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180234-eval.pdf)
		1. [Manažerské shrnutí](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180235-eval-exec-summ_en.pdf)

**Doporučení**

* Zachovat úroveň právních předpisů EU a nadále stavět na kapacitě Evropské agentury pro námořní bezpečnost EMSA. Dílčí změny lze provést bez nutnosti legislativních změn.
* Prověřit možnosti lepšího využívání zdrojů. Přitom vycházet z principu komplexního pohledu na různé povinnosti týkajících se inspekcí a průzkumů, a z úlohy a podpory poskytované EMSA s cílem zvýšení efektivity, digitalizace a sdílení informací.
* Podniknout kroky k nezbytnému zjednodušení a harmonizaci ohlašovacích formalit. Kontrola účelnosti jasně deklaruje, že se jedná o a jasnou prioritu pro nadcházející roky.
* Podporovat digitalizaci a investice do digitálních systémů, aplikací a databází EMSA s cílem jejich prosazování, usnadnění provádění a snižování zátěže námořní správy a lodních dopravců.

Zatímco bezpečnost námořní dopravy je zásadní, související regulační rámec by měl podporovat podmínky, za nichž může námořní průmysl prosperovat a zůstat konkurenceschopný. To zahrnuje integraci nových přístupů a technologií. Takový proaktivní přístup k bezpečnosti, ochraně a předcházení znečištění by podpořil konkurenceschopnost odvětví bez ztráty důrazu na prosazování a kvalitu lodní dopravy. Spolu se zjednodušením ohlašovacích formalit má tento potenciál dosáhnout bezpečného a udržitelného evropského prostoru námořní dopravy bez bariér.

1. **Elektronická dokumentace pro dopravu** přejít na obsah
	1. [**Návrh nařízení o elektronickém předávání informací v nákladní dopravě**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180279-proposal.pdf)
		1. [Přílohy](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180279-annexes.pdf)
		2. Posouzení dopadů – [část I](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180183-ia-part1.pdf) a [část II](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180183-ia-part2.pdf)
		3. [Shrnutí posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180184-exec-summary-ia.pdf)

Objem nákladní dopravy vzrostl o téměř čtvrtinu za posledních 20 let a mezi roky 2015 až 2050 se dle odhadů dále zvýší o dalších 51 %. Kolem 99 % přeshraniční přepravy stále využívá v některé své fázi předávání informací v tištěné podobě. Digitalizace výměny informací má potenciál významně zvýšit efektivitu dopravě a tím přispět k bezproblémovému fungování jednotného trhu.

**Hodnocení dopadů**

* PO1 – Povinnost členských států plnit současné legislativní požadavky týkající se přijímání dopravních smluv a kontraktů v elektronické podobě s dobrovolnou harmonizací implementace.
* PO2 – Povinnost úřadů členských států přijímat dopravní smlouvy a kontrakty v elektronické podobě s minimální harmonizací implementace.
* **PO3 – Povinnost úřadů členských států přijímat legislativou žádané informace či dokumentaci o nákladní dopravě s částečnou harmonizací implementace.**
* PO4 – Povinnost úřadů členských států přijímat legislativou žádané informace či dokumentace o nákladní dopravě s plnou harmonizací implementace.
* **PO3 je upřednostňovanou variantou.** **Přínosy PO3 jsou ve výši 20 – 27 mld. uspořených EUR** v období 2018 – 2040 díky redukci administrativních nákladů, což je ekvivalentem 75 – 102 ušetřených hodin za rok. Silniční dopravci, z nichž je 99 % malých a střeních podniků, se budou na těchto úsporách podílet ze 60 %. Dále jsou předpokládány pozitivní environmentální dopady z důvodu poklesu podílu módu silniční přepravy. C02 emise klesnou o více než 1 300 tun v období 2018 – 2040. Náklady z dopravního přetížení ve stejném období by měly klesnout o 300 mil. EUR. Ušetří se 2 až 8 mld. listů papírů (cca 180 až 900 tis. stromů ročně).
* **Náklady PO3** jsou způsobeny zejména nutnými investicemi. Náklady **pro veřejné orgány** jsou odhadovány na **268 mil. EUR**. Pro **byznys** jsou náklady na IT systémy apod. odhadnuty na **4,4 mld. EUR**. Mírně negativní budou dopady na zaměstnanost, protože část zaměstnanců po zavedení elektronizace bude zbytná. Mírně negativní dopady budou také na životní prostředí v oblasti vodní dopravy v důsledku jejího většího rozšíření (odpovídající 41 mil. EUR).

**Nařízení**

* Článek 1 **umožňuje Komisi změnit nezásadní části Přílohy I, kde jsou uvedeny regulatorní požadavky na rozsah**.
* Článek 4 stanovuje **požadavky na elektronický formát** pro předávání přepravních informací (eFTI), který by měl být dostupný dotčeným dopravcům.
* Článek 5 stanovuje **povinnost úřadů členských států přijímat regulatorní informace**, které příslušné hospodářské subjekty elektronicky poskytnou v souladu s článkem 4.
* Článek 7 stanoví povinnost **Komise přijmout prováděcí akty**, kterými se stanoví společný soubor údajů ve vztahu k regulačním požadavkům v oblasti působnosti tohoto nařízení a stanoví společné postupy a pravidla pro přístup příslušných orgánů k regulatorním informacím poskytovaných elektronicky. Tím by mělo být zajištěno, aby orgány členských států jednotně provedly opatření, která implementují povinnost přijmout regulatorní informace poskytnuté elektronicky.
* Článek 8 stanoví **funkční požadavky platforem eFTI**, jejichž prostřednictvím mohou příslušné hospodářské subjekty poskytnout regulatorní informace, a zmocňuje Komisi, aby přijala prováděcí akty s podrobnými pravidly pro jejich implementaci. Cílem požadavků je zajistit, aby správa dat prostřednictvím těchto platforem mohla být prováděna způsobem, který zajistí základní aspekty, jako je dostupnost, pravost, celistvost, důvěrnost a bezpečnost dat. Konkrétní pravidla by měla být otevřena všem současným nebo budoucím technologiím, které by tyto funkcionality zajistily.
* Článek 15 požaduje, aby Komise provedla hodnocení provádění tohoto nařízení s cílem posoudit výkonnost tohoto nařízení v porovnání s cílem, který byl stanoven. Vyžaduje rovněž od členských států, aby Komisi pomáhaly shromažďovat potřebné informace pro přípravu hodnotící zprávy.
* Článek 16 stanoví povinnost členského státu poskytovat každé dva roky specifické informace zaměřené na sledování dopadu provádění tohoto nařízení.
* Článek 17 navrhuje **účinnost nařízení po 4 letech od data platnosti**.
1. **Zjednodušující opatření pro komunikace TEN-T ("inteligentní TEN-T")** přejít na obsah
	1. [**Návrh nařízení o zjednodušujících opatřeních na podporu realizace transevropské dopravní sítě ("inteligentní TEN-T")**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180277-proposal.pdf)
		1. Posouzení dopadů – [část I](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180178-ia-part1.pdf) a [část II](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180178-ia-part2.pdf)
		2. [Shrnutí posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180179-exec-summ-ia.pdf)

Investice do dopravní infrastruktury významně přispívají k hospodářské stimulaci a nastartování investic. Dokončení sítě TEN-T a jejích koridorů vytvoří dalších 4,5 mld. EUR nebo 1,8 % HDP EU do roku 2030. Odhaduje se, že investice potřebné pro dokončení hlavní části sítě TEN-T jsou pro roky 2021 až 2030 ve výši přibližně 500 mld. EUR a cca 1 500 mld. EUR při zahrnutí komplexní sítě TEN-T a dalších dopravních investic.

**Realizace** projektů hlavní části sítě TEN-T je **ovlivněna složitými administrativními postupy a regulační nejistotou**, což vyvolává další náklady a zpoždění. Zjednodušení správních povolení, pravidel pro udělování stavebních povolení a jiných regulačních postupů jsou doporučeními pro usnadnění dokončení TEN-T, jež je nezbytné pro fungování jednotného trhu, digitalizaci dopravy a přechod k nízkouhlíkové mobilitě.

**Cílem nařízení je snížit zpoždění při realizaci** projektů infrastruktury **TEN-T**. **Stanoví maximální limit tří let pro celé povolování řízení** (permitting process). Cílem je také vyjasnit procesy, kterými musí navrhovatelé projektů procházet, zejména pokud jde o udělování povolení, zadávání veřejných zakázek a další postupy.

Iniciativa se netýká se správních ani soudních opravných prostředků. **Členské státy** však **mohou stanovit zvláštní procesní pravidla**, jako je **nepřípustnost argumentu, jehož možnost předložení je zneužita či je předložen se špatným úmyslem,** což zajistí účinnost soudního řízení (legal proceedings). Cílem je zavést jednotný rámec veřejných zakázek přeshraničních projektů prováděných společným subjektem (pokud se zúčastněné státy nerozhodnou jinak), aby bylo zabráněno nárůstu nákladů a dalším komplikacím.

**Posouzení dopadů**

* PO1 – Minimální změna stávajících nástrojů a vývoj „soft law“ a doprovodná opatření.
* **PO2 – Některá závazná opatření, která mají být decentralizována a prováděna na vnitrostátní úrovni**.
* PO3 – Rámec EU pro schvalování projektů hlavních sítí TEN-T, které mají být uplatňovány na vnitrostátní úrovni (PO3a) nebo na úrovni EU (PO3b).

**Posouzení dopadů doporučilo PO2** a iniciativa se řídí tímto doporučením.

**Očekávané přínosy**

* Úspora času: lze předpokládat, že postupy vydávání povolení budou trvat **nejvýše tři roky**, což je výrazné zlepšení ve srovnání se současnou situací.
* Úspora nákladů uživatel§: více než **5 mld. EUR v úsporách uživatelských nákladů**.
* Investice: 84 % celkových investic do základní sítě TEN-T bude učiněné před rokem 2025.
* Snížení vnějších dopadů dopravy: úspora 700 mil. EUR - emise CO2 (2 686 tis. tun ušetřených pro období 2018-2030), snížení hluku, znečištění ovzduší, přetížení dopravy a počtu nehod.
* Administrativa: čisté úspory ve výši 150 mil. EUR pro předkladatele projektů a veřejné orgány.

**Nařízení**

* Článek 1 (**Předmět a oblast působnosti**) zavádí cíle nařízení - **účinné a včasné dokončení TEN-T**, a to pomocí snížení rizika zpoždění a zvýšení jistoty pro předkladatele projektů a investory. Dalším cílem je usnadnit zapojení soukromých investorů a vyjasnění veřejných konzultací.
* Článek 3 (**Prioritní status projektů společného zájmu**) - některé členské státy ve vnitrostátních předpisech urychlují a racionalizují postupy zacházení některých kategorií projektů na základě jejich důležitosti pro rozvoj země či z jiných důvodů. Aby byly splněny cíle dokončení TEN-T, k nimž se členské státy zavázaly přijetím nařízení (v Radě), které vymezuje tuto síť a závazné lhůty pro její dokončení, mělo by se obdobné **preferenční zacházení vztahovat na projekty společného zájmu EU** (definice dle nařízení (EU) č. 1315/2013).
* Článek 4 (**Integrace postupů udělení povolení**) - cílem je začlenit různé postupy udělování povolení pro TEN-T projekty společného zájmu. Článek 4 požaduje, aby **schvalování projektů TEN-T zpracovával jeden jediný orgán, který řídí a přebírá odpovědnost za celkový proces a jedná jako jediný vstupní bod pro předkladatele projektů a další investory**.
* Článek 5 (**Jediný příslušný orgán udělující povolení**) stanoví určení a úlohu takového orgánu. Orgánem může být již existující orgán členského státu. **Pouze jeden orgán je odpovědný za projekt společného zájmu**. Je jediným kontaktním místem pro zadavatele projektu v rámci postupu vedoucího ke komplexnímu rozhodnutí o daném projektu společného zájmu. Orgán **koordinuje předkládání všech příslušných dokumentů** a informací a v případě přeshraničního projektu spolupracuje se zahraničním příslušným orgánem.
* Článek 6 (**Doba trvání a provádění postupu udělování povolení**) definuje procesní kroky vedoucí ke komplexnímu rozhodnutí, které investora pověřuje, aby pokračoval v projektu. Postup udělení povolení se skládá z **fáze před podáním žádosti a fáze posuzování žádosti a také rozhodování jediného příslušného orgánu**. **Fáze před podáním žádosti by neměla v principu překročit dva roky**. Žádost předkladatele o zahájení povolovacího procesu bude posouzena orgánem do dvou měsíců. **Předkladatel projektu předloží „soubor/dokumentaci žádosti“ na základě podrobného přehledu žádosti ve lhůtě 21 měsíců** od obdržení tohoto podrobného přehledu.
* Článek 7 (**Koordinace postupů přeshraničního udělování povolení**) uvádí význam koordinace postupů při udělování přeshraničních povolení a posiluje úlohu evropských koordinátorů při sledování postupu udělování povolení.
* Článek 8 (**Veřejné zakázky v přeshraničních projektech společného zájmu**) stanoví uplatňování pouze **jednoho právního rámce pro zadávání veřejných zakázek u přeshraničních projektů**. Není-li v mezivládní dohodě uvedeno jinak, společné subjekty rozvíjející tyto projekty budou při realizaci projektu uplatňovat jednotnou národní legislativu pro zadávání zakázek na stavební práce a služby.
* Článek 9 (**Technická pomoc**) - Stávající **systémy technické pomoci** založené na právních předpisech Unie **budou otevřeny pro projekty společného zájmu**, kterých se tato iniciativa týká, v závislosti na dostupnosti zdrojů spravovaných příslušnými útvary.
* Článek 10 – 11 - Vstup v platnost se navrhuje 20. dnem po zveřejnění v Úředním věstníku EU. Projekty započaté před tímto datem se budou řídit stávající legislativou.
1. **Hmotnosti a rozměry** přejít na obsah
	1. [**Návrh Rozhodnutí, kterým se mění směrnice 96/53/ES, pokud jde o lhůtu pro provedení zvláštních pravidel týkajících se maximální délky v případě kabin poskytujících zlepšené aerodynamické vlastnosti, energetickou účinnost a bezpečnost**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180275-proposal_en.pdf)

Vzhledem k současné situaci a k tomu, že emise CO2 ze silniční dopravy představují čtvrtinu všech emisí CO2 v EU a předpokladu, že v období 2015-2030 porostou emise ze silniční dopravy o 6 %, by dle Komise mělo být **přínosů prodloužených kabin využito co nejrychleji**.

**Moratorium**, které je součástí stávající legislativy, však znemožňuje výrobcům zlepšit aerodynamiku kabin za účelem dosažení souladu s nadcházejícími emisemi CO2 pro těžká nákladní vozidla HGV. Moratorium je navíc v rozporu s inovačním principem a zásadami lepší právní úpravy, neboť brání vývoji nových technologií a koncepcí. **Komise proto navrhuje zkrátit lhůtu pro provedení čl. 9a odst. 1 směrnice 95/53/ES**. Nové znění čl. 9a odst. 3 by ponechal členským státům dostatečný čas pro přijetí nutných kroků.

1. **Srovnání cen pohonných hmot** přejít na obsah
	1. [**Prováděcí nařízení Komise o společné metodice pro porovnávání jednotkových cen alternativních paliv**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com2018xxxx-fuel-price-regulation_en.pdf)
		1. [Příloha](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com2018xxxx-fuel-price-regulation-annex_en.pdf)

V této studii byly analyzovány čtyři hlavní možnosti, které Komise zvážila. **Možnost, podle níž jsou ceny pohonných hmot vyjádřeny jako částky příslušné měny na 100 km**, s přihlédnutím k ceně paliva na jednotku, jak je uvedeno ve směrnici EP a Rady 98/6/ES, a ke spotřebě vozidel uvedených v osvědčení o shodě **se zdá být nejkomplexnější a založená na měřitelných datech**. Možnost bere v úvahu nejen energetický obsah paliva, ale také další faktory, které se týkají ceny paliva za příslušnou vzdálenost, zejména energetickou účinnost příslušných technologií spojených s používáním různých paliv ve vozidlech. Spotřeba je na základě nové metodologie WLTP. Výpočet je stanoven přílohou.

**Příloha**

**Bod 3)** Metodika definuje jak (pro účely tohoto srovnání) jsou ceny benzinu a motorové nafty a alternativních paliv vyjádřeny jako částky příslušné měny na 100 km.

Výpočet vychází z následujících faktorů:

a) spotřeba paliva příslušného vozidla na 100 km zapsaná v prohlášení o shodě vozidel uvedeného v článku 18 směrnice 2007/46/ES;

b) případně hodnoty spotřeby paliva na 100 km určené členskými státy pro biopaliva míchaná s benzínem nebo motorovou naftou;

c) tržní ceny za jednotku příslušných paliv vyjádřené v příslušné měně pro jednotky uvedené v dotčeném členském státě v souladu se směrnicí 98/6/ES (dále jen "konvenční jednotky").

**Bod 4)** Cena vyjádřená jako částka příslušné měny na 100 km se vypočte takto:

Cena paliva v příslušné měně za konvenční jednotku × spotřeba paliva na 100 km.

**Bod 5)** Cena paliv v konvenčních jednotkách, která byla vzata v úvahu, je průměrná cena během maximálně posledního kalendářní čtvrtletí před časem výpočtu.

1. **Značení pneumatik** přejít na obsah
	1. [**Návrh nařízení o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry, kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 1222/2009**](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018PC0296)
		1. [Příloha](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180296-annex.pdf)
		2. Posouzení dopadů – [část I](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180189-ia-part1.pdf), [část II](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180189-ia-part2.pdf) a [část III](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180189-ia-part3.pdf)
		3. [Shrnutí posouzení dopadů](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180188-exec-summ-ia.pdf)

**Hodnocení dopadů**

* PO1 - neregulační opatření, včetně informačních kampaní, společných vynucovacích opatření a revize zkušebních/testovacích metod.
* PO2 - cílené změny legislativy, které umožní:
* štítkování pneumatik dodávaných s vozidly za všech okolností;
* štítkování na internetu;
* uvedení informací o výkonu sněhu a ledu na štítku;
* rozšíření rozsahu požadavků na štítkování pneumatik třídy C3;
* posílení požadavků týkajících se technické dokumentace;
* změny příloh o zkušebních metodách a rozšíření procesu schvalování typu tak, aby zahrnovalo prohlášení štítku;
* budoucí zařazení najetých kilometrů a oděru jako výkonnostního parametru;
* změnu tříd štítků; a
* zařazení pneumatik do databáze pro registraci výrobků zavedené nařízením (EU) 2017/1369.
* Byly zvažovány také dílčí možnosti, v nichž byly vyloučeny některé z výše zmíněných cílených legislativních změn.
* **PO3 - kombinace PO1 a PO2.**

**Upřednostňovanou variantou byla PO3. Studie možnosti PO 3 zjistila následující odhadované dopady**:

* **zvýšení obratu byznysu o 9 mld. EUR** ročně do roku 2030;
* 129 PJ ročně ušetřeného paliva do roku 2030;
* úspory 10 Mt CO2 ekvivalentu ročně do roku 2030;
* snížení emisí hluku z pneumatik a z toho plynoucí zdravotní přínosy; a
* větší bezpečnost a méně nehod.

Tento návrh zavádí legislativní část upřednostňované varianty. Další nelegislativní opatření k provedení této možnosti je uvedeno v posouzení dopadů.

**Změny**

* **aktualizace štítku pneumatik a jeho revize**;
	+ štítky zahrnují tři parametry: valivý odpor, přilnavost za mokra a vnější hluk odvalování. Třídy pro tyto parametry je třeba upravit tak, aby zohledňovaly technologický pokrok a skutečnost, že požadavky GSR znamenají, že třídy dole na konci jsou ve skutečnosti prázdné, protože tyto pneumatiky již nemohou být prodávány na trhu Unie.
	+ díky článku 11 a zmocnění Komise přijímat akty v přenesené pravomoci bude možné prostřednictvím delegovaných aktů dosáhnout **budoucího zahrnutí parametrů ledu, najetých kilometrů a otěru** a budoucího opětovného přizpůsobení tříd štítků.
* **zlepšení viditelnosti štítků** pro spotřebitele tím, že bude vyžadováno, aby byly zobrazeny ve všech situacích, ve kterých jsou pneumatiky prodávány; a stanovení požadavků týkajících se dálkového a internetového prodeje a dalších situací, kdy spotřebitelé fyzicky nevidí pneumatiky;
* vyžadování toho, aby byly na štítku uvedeny údaje o **účinnosti na sněhu a ledu**;
* umožnění případného započtení ujetých kilometrů a oděru jako parametru pro štítek;
* v případě potřeby umožnění budoucího zařazení renovovaných pneumatik (protektorů);
* vyžadování, aby štítek byl zobrazen ve vizuálních reklamách a propagačních materiálech;
* rozšíření požadavků na označení na **pneumatiky třídy C3** (vozidla těžké váhy);
* rozšíření procesu schvalování typu tak, aby zahrnovalo prohlášení štítku;
* vytvoření povinnosti registrovat pneumatiky v databázi výrobků zřízené nařízením (EU) 2017/1369;
* úprava třídění parametrů pneumatiky v příloze I;
* Aktualizace štítku v příloze II (zejména pro zobrazení ikony "sníh");
* Přidání příloh k požadavkům na informace;
* Výměna přílohy ke zkušební/testovací metodě pro měření indexu přilnavosti za mokra (G) u pneumatik třídy C1 s odkazem na příslušné metody měření.
1. **Iniciativa/aliance v oblasti baterií** přejít na obsah
	1. [Zpráva o surovinách pro použití v bateriích](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180245.pdf)
	2. [**Strategický akční plán pro baterie**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-annex2_en.pdf)

[Zpráva o surovinách pro použití v bateriích](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/swd20180245.pdf)

Baterie jsou klíčovými technologiemi umožňujícími nízko-emisní mobilitu a ukládání energie. Nedávné prognózy naznačují, že poptávka po bateriích jak v EU, tak v celosvětovém měřítku bude v příštích letech exponenciálně růst. **EU musí více využívat svých vlastních surovin**, v ČR se dle zprávy nacházejí zejména zásoby lithia a přírodního grafitu.

Zpráva se zaměřuje na **čtyři základní suroviny pro výrobu baterií: kobalt, lithium, grafit a nikl**. Jsou stručně zmíněny i další důležité suroviny pro použití v bateriích, jako mangan, hliník, měď, cín, křemík, hořčík, germanium, indium, antimon a prvky vzácných zemin (REE), ale tyto vyžadují podrobnější analýzu. REE jsou také materiály, které mají uplatnění v elektromobilitě, zejména u elektrických trakčních motorů. Některé z těchto materiálů mají velký ekonomický význam a současně mají vysoké riziko dodávek. Mezi materiály, které se používají v Li-iontových článcích, jsou tři materiály Komisí uvedeny jako kritické suroviny (CRM), a to **kobalt, přírodní grafit a křemík**. Lithium nepatří mezi CRM, ale má rostoucí význam pro Li-ion baterie.

Základními problémy k řešení jsou:

* znalosti o surovinách pro výrobu baterií
* potřeba navýšení výroby primárních a druhotných surovin v EU
	+ Evropská domácí dodávka surovin pro výrobu baterií je v současnosti velmi omezená, a to navzdory dobrému minerálnímu potenciálu v EU. Potvrzuje se, že EU získává primární suroviny z baterií převážně ze třetích zemí, jako je Demokratická republika Kongo, Rusko, Chile a Brazílie, a že existuje potenciál pro zvýšení výroby primárních a druhotných surovin v EU. Ukazuje se také, že existují některé překážky pro využití potenciálu EU, jako je: **nedostatek geologických údajů** potřebných k objevení hlubších ložisek; **obtížný přístup ke známým ložiskům**; **slabá integrace územního plánování a těžby**, **různé regulatorní podmínky** v celé EU, **nízké povědomí veřejnosti** o surovinách a **odpor k těžební činnosti**.
	+ Podobně **recyklace** materiálů z baterií v Evropě dosud **nedosáhla svého plného potenciálu**. Nikl je recyklován ve velké míře a v současné době pokrývá přibližně 34 % spotřeby EU. Celková míra recyklace u kobaltu je také vysoká – 68%, ale pokrývá jen malou část rostoucí poptávky. Zpracování a obnova lithia a grafitu z baterií jsou v současné době technicky proveditelné, ale stále nejsou ekonomicky rentabilní.
	+ Náhrada CRM jinými surovinami a lepší účinnost zdrojů také mohou přispět k oběhovému hospodářství tím, že sníží tlak na poptávku a nabídku. **Materiálová náhrada** niklu a kobaltu v bateriích je omezená. Náhrada lithia a grafitu je možná, ale za vyšší náklady.
* **zajištění přístupu k surovinám** (pro výrobu baterií) na globálních trzích

[**Strategický akční plán pro baterie**](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/3rd-mobility-pack/com20180293-annex2_en.pdf)

Komise plánem podporuje integrovaný evropský přístup, který pokrývá celý hodnotový řetězec ekosystému baterií a zaměřuje se na udržitelnost, počínaje těžbou a zpracováním surovin, fází návrhu a výroby bateriových článků a akumulátorů a jejich využití, druhotného použití, recyklací a likvidací.

Aby se Evropa stala lídrem v udržitelné výrobě baterií a jejich používání (v kontextu oběhového hospodářství), kombinuje plán cílená opatření na úrovni EU zahrnující **suroviny (primární a sekundární), výzkum a inovace, financování / investice, standardizace / regulace, obchod a rozvoj dovedností**.

SAP míří konkrétněji na:

* **zabezpečení přístupu k surovinám,**
* **podporu výroby bateriových článků a plně konkurenceschopného hodnotového řetězce v Evropě,**
* **posílení vedoucího postavení v průmyslu prostřednictvím usilovnějšího výzkumu a inovací v EU,**
* **rozvíjení a posílení vysoce kvalifikované pracovní síly ve všech částech hodnotového řetězce,**
* **podporu udržitelnosti průmyslu výroby bateriových článků v EU s nejnižší možnou environmentální stopou a**
* **zajištění shody se širším akčním a regulačním rámcem.**

Komise:

* bude mapovat dostupnost primárních surovin, hodnotit potenciál samozásobování EU, předloží doporučení zaměřená na optimalizaci surovin pro výrobu baterií v EU. [Q4 2018]
* využije všechny vhodné nástroje obchodní politiky k zajištění spravedlivého a udržitelného přístupu k surovinám ve třetích zemích a k podpoře sociálně odpovědného těžby. [průběžně]
* bude podporovat výzkum a inovace zaměřené na nákladově efektivní výrobu, náhradu a efektivnější využívání kritických surovin pro baterie s cílem vypracování standardů. [2018-2020]
* zahájí dialog s členskými státy s cílem zjistit vhodnost surovinových politik, klauzulí pro těžbu a pobídek pro průzkum za účelem řešení strategických potřeb materiálů. Bude prezentovat výsledky tohoto cvičení v listopadu 2018. [Q4 2018]
* bude pokračovat ve spolupráci se zainteresovanými stranami v celém hodnotovém řetězci, aby podporovaly a usnadňovaly projekty vedoucí k výrobě baterií nové generace a zavedly inovativní, integrovaný, udržitelný a konkurenceschopný hodnotový řetězec pro baterie v Evropě. [2018-2019]
* se zapojí do pravidelného dialogu s příslušnými členskými státy (ČS), aby prozkoumali účinné způsoby společné podpory inovativních výrobních projektů, které překračují rámec nejmodernějších technologií, a co nejlépe shromáždí evropské a národní zdroje za tímto účelem. To by mohlo mít podobu např. významného projektu společného evropského zájmu. [Q4 2018]
* bude nadále úzce spolupracovat se zainteresovanými ČS a EIB na tom, aby financování v oblasti výroby bateriových článků bylo dostupné s cílem pobídnout a využít investice soukromého sektoru a snížit jejich riziko. Bude koordinovat, zvyšovat povědomí a usnadňovat přístup k různým nástrojům financování na podporu inovativních projektů týkajících se zavádění baterií. [2018-2019]
* ve spolupráci s příslušnými členskými státy usnadní rozvoj "meziregionálního partnerství v oblasti baterií" v rámci stávajících tematických platforem inteligentní specializace v oblasti energetiky nebo modernizace průmyslu. [Q1 2019]
* bude v úzké spolupráci s příslušnými členskými státy a regiony pracovat v rámci politiky soudržnosti (2014-2020: 44 miliard EUR), které mohou být použity mimo jiné i pro baterie. [2018-2020]
* vytvoří ve spolupráci s EIB specializovaný portál pro financování baterií, který usnadní účastníkům přístup k odpovídající finanční podpoře a pomůže při kombinaci finančních nástrojů. [Q4 2018]
* bude povzbuzovat soukromé investory v celém hodnotovém řetězci, aby plně využívali možnosti dostupné prostřednictvím udržitelného financování, jak je stanoveno v akčním plánu Komise pro financování udržitelného růstu. [2018-2019]
* ve spolupráci s členskými státy zpřístupní fondy pro výzkum a inovace (H2020) pro inovační projekty související s bateriemi včetně inovačních projektů zavádění a pilotních linek pro výrobu baterií a zpracování primárních / druhotných surovin. [2018-2020]
* zahájí výzvy v letech 2018 a 2019 k předložení návrhů ve výši 110 mil. EUR na výzkumné a inovační projekty související s bateriemi (kromě 250 mil. EUR již přidělených na baterie v rámci programu Horizont 2020 a 270 mil. EUR na podporu inteligentních sítí a projektů pro ukládání energie, jak bylo oznámeno v balíčku "Čistá energie pro všechny"). [2018-2019]
* podpoří vytvoření evropské platformy pro technologii a inovace s cílem pokročit v prioritách výzkumu v oblasti baterií, definovat dlouhodobé vize, vypracovat strategický plán výzkumu. Vedoucí postavení Platformy přijmou zástupci průmyslu, výzkumné obce a členských států; útvary Komise podpoří proces zakládání a budou přispívat ve svých příslušných oblastech. [Q4 2018]
* připraví zahájení rozsáhlé výzkumné iniciativy Future Emerging Technologies Flagship, která by mohla podporovat dlouhodobý výzkum v oblasti pokročilých bateriových technologií pro období 2025 a dále. Tyto iniciativy budou probíhat zpravidla po dobu 10 let s celkovou podporou přibližně 1 mld. EUR za spolufinancování z rozpočtu EU. [Q4 2018]
* podpoří průlomové inovace prostřednictvím pilotního projektu Evropské inovační rady. Na období 2018-2020 je k dispozici 2,7 mld. EUR na podporu 1 000 potenciálních průlomových projektů a 3 tis. „feasibility awards“. Program může být užitečný pro průlomové technologie baterií (očekává se, že bude součástí projektů pro aplikace v dopravě, energetice, výrobě apod.). [2018-2020]
* optimalizuje řešení pro integraci stacionárních akumulátorů a elektrických vozidel v rámci projektů „Smart grid and storage“ Horizon 2020 (přibližně 90 mil. EUR ročně), jakož i projektů „Smart Cities and Communities’“. Bude podporovat úspěšná řešení integrace baterií. [2018-2019]
* bude využívat zkušenosti Společných technologických iniciativ a Evropského technologického institutu / Znalostních a inovačních společenství s cílem prozkoumat proveditelnost a vhodnost různých forem partnerství veřejného a soukromého sektoru, včetně těch pro rozvoj baterií. [2020-]
* zmapuje potřebné dovednosti v rámci hodnotového řetězce, identifikuje také prostředky na překlenutí nedostatků a na časový rámec implementace. [Q4 2018]
* otevře přístup k laboratořím EU pro testování baterií, které organizuje Společné výzkumné středisko Komise. [Q4 2018]
* navrhne baterie jako klíčové téma pro financování v Plánu pro odvětvovou spolupráci v oblasti dovedností s cílem řešit potřeby v oblasti dovedností v celém hodnotovém řetězci. [2018-2019]
* bude spolupracovat s příslušnými zainteresovanými subjekty, aby společnostem byly dostupní odborníci specializovaní na chemii článků, výrobní procesy, řídicí systémy baterií atd. [2018-2019]
* bude spolupracovat s příslušnými zúčastněnými stranami, aby byly vytvořeny vazby mezi vzdělávací sítí a European pilot line network, aby získaly zkušenosti z výroby a know-how. [2018-2019]
* bude povzbuzovat členské státy, aby využívaly prostředků z Evropského sociálního fondu na řešení potřeb školení odborníků v oblasti baterií. [průběžně]
* bude pomáhat vysokým školám a dalším institucím v oblasti vzdělávání / odborné přípravy při vytváření nových studijních programů ve spolupráci s průmyslem. [2018-2019]
* zhodnotí současné cíle sběru a recyklace baterií v souvislosti s přezkumem směrnice o bateriích EU včetně obnovy materiálů (očekává se, že bude dokončeno v září 2018). [Q4 2018]
* zahájí studie klíčových faktorů určujících výrobu bezpečných a udržitelných (ekologických) baterií. [Q4 2018]
	+ Na základě těchto dvou opatření se:
		- identifikuje možnost vypracování standardizovaného systému posuzování životního cyklu pro baterie, zejména s přihlédnutím k výsledkům pilotního projektu "Environmentální stopa výrobku" v úzké spolupráci s průmyslem.
		- předloží požadavky na udržitelné provedení a užívání baterií všech baterií, které budou splněny při uvádění na trh (zahrnuje posouzení a vhodnost různých regulačních nástrojů, jako je směrnice o ekodesignu a nařízení o označování energetickými štítky a směrnice o bateriích). [Q4 2018]
		- buse sledovat soudržnost různých regulačních nástrojů (např. nařízení REACH, rámcová směrnice o odpadech atd.), aby se zajistilo hladké fungování vnitřního trhu s bateriemi, odpadními bateriemi a materiály získanými z recyklovaných baterií.
		- zapojí zúčastněné strany a evropské normalizačními orgány s cílem vytvořit evropské standardy umožňující bezpečnou a udržitelnou výrobu, (opětovné) použití a recyklaci baterií, mimo jiné využitím prenormativního výzkumu. [2018-2019]
		- analyzuje, jak nejlépe podporovat druhotné užití pokročilých baterií a používání obousměrných baterií [Q4 2019]
		- bude podporovat etické získávání surovin pro průmysl baterií. [Q1 2019]
* bude sledovat a vypořádá se s nekalými praktikami ve třetích zemích (subvencování surovin nebo jiných výrobních vstupů) pomocí opatření pro ochranu obchodu, která budou přijata na základě antidumpingových a/nebo antisubvenčních řízení Komise, která byla zahájena po splnění právních podmínek. [průběžně]
* bude sledovat a řešit narušení/překážky přístupu na trh tím, že v souladu se strategií EU pro přístup na trh identifikuje a odstraní překážky ve třetích zemích. [2018-2019]
* zajistí soulad mezi pravidly o původu elektrických vozidel a bateriových článků v rámci vnější obchodní politiky tím, že stanoví, že jednání o dohodě o volném obchodu týkající se pravidel původu elektrických automobilů a/nebo baterií plně zohledňují vývoj výroby a obchod s elektrickými automobily a bateriemi. [2018-2019]
* zajistí, aby politika EU/širší regulační rámec řešila vznikající lidské, zdravotní a environmentální problémy spojené s bateriemi a přispívala k rozvoji a zavádění inovací v oblasti nových technologiích baterií [průběžně].
	+ Komise na základě těchto 4 opatření vyzývá Evropský parlament a Radu, aby rychle přijaly:
		- revidovanou směrnici o čistých vozidlech,
		- nové normy pro emise CO2 u automobilů, dodávek a těžkých užitkových vozidel HDV,
		- přepracování směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED II),
		- přepracování nařízení o elektrickém trhu a směrnice,
	+ Komise bude úzce spolupracovat s členskými státy na:
		- zajištění včasné transpozice a účinného provádění těchto právních předpisů a pozměněné směrnice o energetické náročnosti budov,
		- urychlení zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, jak je doporučeno v akčním plánu a podporováno Nástrojem pro propojení Evropy CEF.

Komise vyzívá všechny dotčené strany průmyslu, aby se zúčastnili této iniciativy, a členské státy, aby podporovaly projekty v oblasti baterií a zjednodušili povolovací procesy pro pilotní linky a příslušné průmyslové projekty.

1. **Normy CO2 pro těžká užitková vozidla HDV** přejít na obsah
	1. [**Návrh nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová těžká užitková vozidla HDV**](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2018:284:FIN)
		1. [Posouzení dopadů](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2018:185:FIN)
		2. [Shrnutí posouzení dopadů](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2018:186:FIN)
		3. [Otázky a odpovědi týkající se návrhu norem pro emise CO2 pro těžká užitková vozidla](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/heavy/docs/faq_hdv_proposal_en.pdf) HDV

Silniční nákladní doprava je nezbytná pro rozvoj obchodu v EU. Kamiony přepravují kolem 70 % nákladu přepravovaného po zemi, čímž také poskytují základní veřejné služby. Odvětví silniční dopravy tvoří převážně malé a střední podniky (MSP), přičemž více než 600 000 podniků zaměstnává v celé EU téměř 3 mil. lidí. Dalších 3,5 mil. pracuje v oblasti výroby, opravy, prodeje, leasingu a pojištění nákladních automobilů.

Zatímco emise CO2 z těžkých užitkových vozidel (HDV), tj. nákladních automobilů, autobusů a autokarů, představují přibližně 6 % celkových emisí EU a 25 % emisí CO2 ze silniční dopravy v EU, nejsou v EU regulovány.

* Pokud se neučiní další kroky, předpokládá se, že emise CO2 z HDV vzrostou v období 2010-2030 o 9 % kvůli zvyšující se intenzitě dopravy a přepravy.
* Dopravci a jejich klienti v současné době nevyužívají možných úspor paliva a snížení nákladů.
* Výrobci HDV v EU čelí rostoucímu globálnímu konkurenčnímu tlaku, protože USA, Kanada, Japonsko a Čína již zavedly regulační opatření ke snížení emisí CO2 z HDV.

Návrh standardů emisí CO2 pro nové HDV stanoví doplňkové opatření na straně nabídky na úrovni EU s cílem řešit tyto překážky na trhu s těmito klíčovými cíli:

* Snížit emise CO2 z HDV sektoru v souladu s požadavky politiky EU v oblasti klimatu a Pařížské dohody a zároveň snížit znečištění ovzduší zejména ve městech.
* Usnadnit snížení provozních nákladů dopravců, z nichž většina jsou malé a střední podniky, a v širším měřítku náklady na dopravu pro spotřebitele v závislosti na vlivu uspořeného paliva.
* Udržet technologickou a inovační vedoucí pozici výrobců HDV v EU a dodavatelů komponentů.

**Hodnocení dopadů**

Opatření v rámci kategorií:

* **Emisní cíle CO2 pro celý vozový park** (rozsah, metrika, metrická jednotka, úroveň, načasování). Preferovanou možností je:
	+ **Pokrytí čtyř skupiny vozidel s nejvyššími úrovněmi emisí CO2**. To zajistí maximální efektivitu z hlediska přínosů pro životní prostředí a přidané hodnoty.
	+ **Použití přístupu TTW s cíli stanovenými v g CO2/tkm**. Tím je zajištěna soudržnost se stávající regulační praxí, čímž se zabrání dvojí regulaci a zmatkům odpovědnosti mezi výrobci a dodavateli paliv. Metrická jednotka rovněž plně zohledňuje užitečnost pokrytých nákladních automobilů.
	+ **Stanovení závazných cílů týkajících se snížení emisí CO2 v roce 2025 ve srovnání s úrovněmi v roce 2019**, založené na zavedení snadno dostupných nákladově efektivních technologií. Pro rok 2030 nejsou známé rizika využívání pokročilejších technologií. Z tohoto důvodu je preferovanou volbou stanovit **pouze aspirační cíl pro rok 2030**. Proto by měla být **v roce 2022 provedena včasná revize** s cílem:
		- stanovit **povinný cíl také pro rok 2030**;
		- posoudit způsoby provádění;
		- přezkoumat rozsah tak, aby byly pokryty i menší nákladní automobily, stejně jako autobusy, autokary a přívěsy.
* **Rozložení cílů na skupiny vozidel a výrobce** – upřednostňovanou variantou:
	+ Pro každého výrobce jednotný cíl dle váženého průměru. Tato možnost se nejlépe hodí z hlediska účinnosti a proporcionality. Zajišťuje flexibilitu tím, že umožňuje vyvážit špatnou výkonnost vozidel v určitých podskupinách lepšími výsledky u ostatních podskupin vozidel.
* **Stimuly pro vozidla s nulovými a nízkými emisemi (ZEV/LEV)** – upřednostňovanou variantou:
	+ **Stimulace ZEV/LEV superkredity** se zárukami, které zabrání oslabení cílů týkajících se emisí CO2. Zdá se, že tato metoda je nejúčinnější možností vzhledem ke specifickému stavu vývoje a zavádění bezemisních a nízkoemisních technologií v odvětví HDV.
* **Prvky pro nákladově efektivní implementaci** – upřednostňovanou variantou:
	+ Vzhledem k omezenému nákladově efektivnímu potenciálu snižování emisí CO2 u speciálních užitkových/profesních vozidel (vocational vehicle)[[1]](#footnote-1) v důsledku nižšího počtu ujetých kilometrů a nižšího užitečného zatížení v porovnání s ostatními HDV je upřednostňovanou variantou **osvobození těchto vozidel od cílů snižování emisí CO2**.
	+ Pokud jde o flexibilitu, upřednostňovanou variantou je umožnit **převádění kreditů CO2** mezi roky, včetně garancí, které zaručí ekologickou účinnost právních předpisů. To je řešení, které je nejúčinnější a nejméně narušující trh.
* **Otázky týkající se správy** – upřednostňovanou variantou:
	+ pověřit shromažďováním, zveřejňováním a sledováním údajů o **spotřebách paliva v reálném světě** uváděných výrobci na základě povinných standardizovaných měřidel spotřeby paliva.
	+ **zavést testy shodnosti v provozu** a pověřit oznamováním odchylek a zavedením opravného mechanismu.
	+ **uplatňovat finanční sankce v případě nedodržení cílů** týkajících se emisí CO2.

**Dopady**

* **snížení emisí** CO2 u HDV v roce 2030 se pohybuje od 3 do 8 %. Do roku 2030 se emise NOx sníží od 1,3 do 4,7 % a emise PM2,5 až o 0,6 %
* **Čisté ekonomické přínosy** ze společenské perspektivy od 9 377 do 52 369 EUR za nákladní automobil registrovaný v roce 2025 a od 41 567 do 87 278 EUR na nákladní automobil registrovaný v roce 2030.
* **Výrobní náklady se pro průměrný nový nákladní vůz registrovaný v roce 2025 zvýší o rozmezí od 858 EUR do 27 797 EUR a v roce 2030 od 4 657 EUR do 58 760 EUR dle uvažovaných možností. V relativním vyjádření to představuje hodnotu mezi 0,8 a 25,3 % kupní ceny vozidla.**

**Nařízení**

* Článek 1 (Předmět) stanoví cíl nařízení, kterým je přispět k dosažení snížení emisí CO2. Stanoví rovněž **relativní cíle** **snížení (o 15 %)**, kterých má v letech **2025 až 2029** dosáhnout vozový park nových těžkých užitkových vozidel HDV. Stanoví **„aspirační“ cíl pro rok 2030 (nejméně o 30 %)**, který by poté měl být povinně a jasně stanoven na základě **přezkumu v roce 2022**.
	+ Cíle jsou stanoveny jako relativní snížení průměrných specifických emisí vozidel registrovaných v referenčním roce 2019, což je první rok, za který budou k dispozici oficiálně sledované údaje o emisích CO2. Cíle jsou přiřazeny každé podskupině vozidel definované v oddíle 1 přílohy I. Speciální užitková vozidla (např. popelářské vozy a stavební vozidla; vozidla, která nejsou určena k přepravě zboží dle nařízení (ES) č. 595/2009 jsou vyloučeny z výpočtu referenčních emisí CO2.
	+ Referenční emise CO2 se stanoví v souladu s oddílem 3 přílohy I.

**Příloha I (**[**zde**](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f38df734-59da-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF)**), oddíl 3**

**3. Výpočet referenčních emisí CO2 uvedených v článku 1**

|  |
| --- |
| 3. Referenční emise CO2 (rCO2sg) se vypočítají pro každou podskupinu „sg“ na základě všech nových těžkých užitkových vozidel HDV všech výrobců roku 2019 takto: |
| **𝑟𝐶𝑂2𝑠𝑔** | **=** | (**Σv𝐶𝑂2𝑣**) / (**𝑟𝑉𝑠𝑔** × **𝑃𝐿𝑠𝑔**) |
| kde |  |  |
| Σv | = | součet všech nových těžkých užitkových vozidel HDV registrovaných v roce 2019 v podskupině „sg“ s výjimkou všech speciálních užitkových vozidel v souladu s druhým pododstavcem článku 1 |
| CO2v | = | specifické emise CO2 vozidla v, určené v souladu s bodem 2.1, případně upraveny podle přílohy II |
| rVsg | = | počet všech nových těžkých užitkových vozidel registrovaných v roce 2019 v podskupině sg s výjimkou všech speciálních užitkových vozidel podle druhého pododstavce článku 1 |
| PLsg | = | průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině sg podle bodu 2.5 |

* Článek 2 (**Rozsah působnosti**) - působnost se stanovuje pro **vozidla N2** (nákladní 3,5t – 12t) a **N3** (12t+), která patří do jedné ze čtyř skupin:
	+ pevné nákladní automobily (které nejsou konstruovány pro tažení návěsu) s konfigurací náprav 4x2 a technicky přípustnou maximální hmotností naloženého vozidla nad 16 tun;
	+ pevné nákladní automobily (které nejsou konstruovány pro tažení návěsu) s konfigurací náprav 6x2;
	+ tahače (návěsů) s konfigurací náprav 4x2 a maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nad 16 tun;
	+ tahače (návěsů) s konfigurací náprav 6x2.
	+ Použije se rovněž pro účely článku 5 a bodu 2.3 přílohy I pro vozidla kategorií **M2 a M3 a pro vozidla kategorie N**, která nespadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 510/2011 a nesplňují vlastnosti stanovené v písmenech a) až d). Tedy **pro ně také platí pobídky na podporu bezemisní a nízkoemisní mobility**.
	+ Stanoví se, kdy jsou vozidla považována za nově registrovaná pro účely nařízení.
* Článek 4 (**Průměrné specifické emise výrobce**) - Komise každoročně stanoví a zveřejní průměrné specifické emise CO2 každého výrobce od roku 2019. Údaje použité jako základ pro výpočet jsou oznámeny dotčenými výrobci podle nařízení (EU) č. ... / 2018. Aby se zohlednila užitečnost a specifičnost vozidel, jednotlivá těžká užitková vozidla HDV jsou přiřazena různým podskupinám vozidel, kde se používají specifické váhy pro **různé jízdní režimy** (tj. vzorové způsoby používání vozidel), užitečné zatížení a počet ujetých kilometrů ročně. Kromě toho je zohledněn podíl výrobce vozidel v každé podskupině. **Speciální užitkové vozy kategorií N2 a N3** nejsou zahrnuty do výpočtu průměru specifických emisí. Vzorce pro výpočet jsou stanoveny v oddíle 2 přílohy I.

**Příloha I (**[**zde**](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f38df734-59da-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF)**), oddíl 2**

**2.2 Průměrné specifické emise CO2 všech nových těžkých užitkových vozidel HDV v podskupině pro výrobce**

|  |
| --- |
| 2.2 U každého výrobce a každého kalendářního roku se průměrné specifické emise CO2 v g/tkm (avgC02sg) všech nových těžkých užitkových vozidel v podskupině „sg“ vypočítají takto: |
| **𝑎𝑣𝑔𝐶02𝑠𝑔** | **=** | (**Σv𝐶𝑂2𝑣**) / (**𝑉𝑠𝑔** × **𝑃𝐿𝑠𝑔**) |
| kde |  |  |
| Σv | = | součet všech nových těžkých užitkových vozidel HDV výrobce v podskupině „sg“ s výjimkou všech speciálních užitkových vozidel v souladu s čl. 4 písm. a) |
| CO2v | = | jsou specifické emise CO2 nového těžkého užitkového vozidla HDV „v“ určeného v souladu s bodem 2.1 |
| rVsg | = | počet nových těžkých užitkových vozidel HDV výrobce v podskupině „sg“ s výjimkou všech speciálních užitkových vozidel v souladu s čl. 4 písm. a) |
| PLsg | = | průměrné užitečné zatížení vozidel v podskupině sg podle bodu 2.5 |

* Článek 5 (**Bezemisní a nízkoemisní těžká užitková vozidla HDV**) - Aby se podpořilo zavádění nízkoemisních a bezemisních těžkých užitkových vozidel HDV, **budou tato vozidla započítána několikrát** při stanovení průměrných specifických emisí výrobce. Výrobci takových vozidel budou z těchto "**superkreditů**" profitovat za každé ZEV/LEV uváděné na trh na základě jiného násobícího faktoru podle emisí CO2 vozidla.
	+ Zvláštní pobídka je poskytována také pro HDV těžká užitková vozidla ZEV / LEV kategorie M2 (autobusy) a M3 (autokary), jakož i pro vozidla kategorie N (malé nákladní automobily), včetně speciálních užitkových vozidel s nulovými emisemi. Tato vozidla nepodléhají požadavkům na snížení emisí CO2, započítávají se však za účelem stanovení bezemisního a nízkoemisního faktoru.
	+ Nízkoemisní těžká užitková vozidla HDV představují vozidla se specifickými emisemi nižšími než **350 g CO2/km**, tj. méně než polovina průměru emisí vozového parku.
	+ V zájmu zachování environmentální integrity cílů by mělo být snížení průměrných specifických emisí výrobců prostřednictvím stimulačního režimu limitováno. Vzory pro výpočet bezemisního a nízkoemisního faktoru jsou stanoveny v bodě 2.3 přílohy I.

**Příloha I (**[**zde**](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f38df734-59da-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF)**), oddíl 2**

**2.3 Výpočet bezemisního a nízkoemisního faktoru uvedených v článku 5**

|  |
| --- |
| 2.3 Pro každého výrobce a kalendářní rok se bezemisní a nízkoemisní faktor (ZLEV) uvedený v článku 5 vypočte takto: |
| **ZLEV** | **=** | **V** / (**Vconv** + **Vzlev**) **s minimem stanoveným na 0,97** |
| kde |  |  |
| V | = | počet nových těžkých užitkových vozidel HDV výrobce, s výjimkou všech speciálních užitkových vozidel v souladu s čl. 4 písm. a) |
| Vconv | = | počet nových těžkých užitkových vozidel HDV výrobce s výjimkou všech speciálních užitkových vozidel v souladu s čl. 4 písm. a) a s výjimkou bezemisních a nízkoemisních těžkých vozidel HDV |
| Vzlev | = | součin Vin a Vout |
| Vin | = | $\sum\_{v}^{}$ *1* × *(1 – CO2v* /*350*) přičemž $\sum\_{v}^{}$ je součtem všech nových bezemisních a nízkoemisních těžkých užitkových vozidel HDV s charakteristikami stanovenými v čl. 2 odst. 1 písm. a) až d) |
| CO2v | = | specifické emise CO2 v g/km bezemisních a nízkoemisních těžkých užitkových vozidel HDV vozidel „v“, určené v souladu s bodem 2.1 |
| Vout | = | celkový počet bezemisních těžkých užitkových vozidel HDV z kategorií uvedených v čl. 2 odst. 1, vynásobený dvěma, a s maximální hodnotou 1,5 % Vconv |

* Článek 6 (**Cíle pro specifické emise výrobce**) - stanoví se výpočet ročních cílů týkajících se emisí specifických pro výrobce za předchozí kalendářní rok počínající v roce 2026. První roční cíle budou proto stanoveny pro kalendářní rok 2025. **Cíle zohlední celkové cíle snížení emisí pro roky 2025 a 2030, jakož i užitečnosti a zvláštnosti různých těžkých užitkových vozidel HDV stejným způsobem jako při výpočtu průměrných specifických emisí. Roční specifické cíle emisí výrobce se proto vypočtou jako vážený průměr cílů stanovených pro každou z podskupin vozidel**. Vzorce pro výpočet cíle pro specifické emise jsou stanoveny v oddíle 4 přílohy I.

**Příloha I (**[**zde**](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:f38df734-59da-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF)**), oddíl 4**

**4. Výpočet specifického emisního cíle výrobce uvedených v článku 6**

|  |
| --- |
| 4. Pro každého výrobce a každý kalendářní rok od roku 2025 se specifický cíl emisí „T“ vypočítá takto: |
| **T** | **=** | **Σsg sharesg** × **MPWsg** ×(**1** - **rf**) × **rCO2sg** |
| kde |  |  |
| Σsg | = | součet všech podskupin |
| sharesg | = | jak je stanoveno v bodě 4 oddílu 2 |
| MPWsg | = | jak je stanoveno v bodě 6 oddílu 2 |
| rf | = | cíl snížení emisí CO2 (v%) podle čl. 1 písm. a) ab) pro konkrétní kalendářní rok |
| rCO2sg | = | Jak je stanoveno v oddílu 3 |

* Článek 7 (**Emisní kredity**) se stanovuje mechanismus **převádění kreditů** (banking and borrowing), který umožňuje výrobci vyvážit nedostatečnou výkonnost svého specifického emisního cíle za jeden rok zvýšením výkonosti v roce jiném. Za tímto účelem může výrobce „**uložit/spořit**“ emisní kredity, pokud jsou jeho emise nižší než udává trajektorie snížení, která je stanovena jako lineární trajektorie od referenčních emisí CO2 do roku 2025 k cílům z roku 2025 a od cílů do roku 2025 až po cíle do roku 2030. Pro zohlednění toho, že se sklony mohou lišit v závislosti na přesných cílech stanovených pro roky 2025 a 2030, je zapotřebí dvou různých trajektorií. Aby se podpořilo včasné snižování emisí, lze emisní kredity získat již od roku 2019 do roku 2024 a podobně pro období od roku 2025 do 2029. Emisní kredity získané v letech 2019 až 2024 se berou v úvahu pro posouzení shody výrobce s jeho specifickým emisním cílem pouze v roce 2025. Žádné další převedení kreditů získaných v období od roku 2019 do roku 2024 nebude povoleno. Emisní kredity mohou být také získány a použity pro následující období od roku 2025 do roku 2029. V případě, že výrobce překročí svůj cíl v kterémkoli z let od roku 2025 do roku 2029, může si vytvořit omezený „emisní dluh“, který musí být vyrovnán nejpozději v roce 2029. C**elkový emisí dluh nesmí v roce 2025 překročit 5 % specifického emisního cíle výrobce, jinak mu bude v souladu s článkem 8 uložen poplatek za překročení emisí**. Emisní úvěry a dluhy jsou prvky definované pro účely výpočtů, avšak nejsou považovány za aktiva, která jsou převoditelná nebo podléhají fiskálním opatřením. Oddíl 5 přílohy I stanoví vzorce pro výpočet trajektorie snížení emisí CO2 a emisních kreditů a dluhů.
* Článek 8 (**Dodržování specifických emisních cílů**) - Pokud se zjistí, že výrobce má nadměrné emise, s přihlédnutím k emisním kreditům a dluhům získaným v souladu s článkem 7, uloží Komise **finanční sankci** ve formě poplatku za překročení emisí. Výše poplatku je stanovena na **6 800 € za g/tunokilometr, což odpovídá 570 € za g/km** na základě průměrným užitečné zatížením 12 tun, z nadměrných emisí, které odrážejí mezní náklady na technologie snižování emisí CO2. Oddíl 6 přílohy I stanoví vzorce pro výpočet nadměrných emisí. Způsoby výběru pojistného se stanoví prováděcím aktem.
* Článek 10 (**Zveřejnění údajů a výkonnosti výrobce**) mimo jiné **zmocňuje Komisi, aby upravila referenční emise CO2** roku 2019 v souladu s dobře definovanými postupy (článek 12 a příloha II), aby se zohlednily úpravy hodnot užitečného zatížení nebo změn v postupu schvalování typu, které mají **nezanedbatelný dopad na emise CO2 stanovené pro těžké užitkové vozidlo HDV**. Tato úprava ovlivní výpočet specifických emisních cílů výrobců od roku, který následuje po jejich přijetí.
* Článek 11 (**Skutečné emise CO2 a spotřeba energie**) - Komisi se poskytuje pravomoc **sledovat a hodnotit reprezentativnost reálných hodnot emisí CO2** simulovaných nástrojem VECTO podle nařízení Komise (EU) 2017/2400. Za tímto účelem by Komise měla mít pravomoc požadovat, aby členské státy a výrobci shromažďovali a předkládali údaje z reálného světa. Tento přístup vychází z toho, co je navrženo pro lehká vozidla a jako první krok vyžaduje **zavedení povinných standardizovaných měřidel spotřeby paliva na palubách těžkých užitkových vozidel HDV**.
1. Takovým vozidlem se rozumí těžké vozidlo HDV, které není určeno k dodávce zboží a pro které byly v souladu s nařízením (ES) č. 595/2009 a jeho prováděcími opatřeními stanoveny emise CO2 a spotřeba paliva, a to pouze pro jiné režimy jízdy (mission profile), než jsou definovány v bodě 2.1 přílohy I tohoto nařízení. [↑](#footnote-ref-1)